Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/1866

4.7.2024

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2024/1866

av den 3 juli 2024

om införande av en provisorisk utjämningstull på import av nya batterielfordon konstruerade för personbefordran med ursprung i Folkrepubliken Kina

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ([1]), särskilt artikel 12,

efter samråd med medlemsstaterna, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1. Inledande

(1) Den 4 oktober 2023 inledde Europeiska kommissionen (*kommissionen*) på eget initiativ en antisubventionsundersökning beträffande import till unionen av nya batterielfordon konstruerade för personbefordran (*batterielfordon*) med ursprung i Folkrepubliken Kina (*det berörda landet eller Kina*) på grundval av artikel 10.8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (*grundförordningen*). Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]) (*tillkännagivandet om inledande*).

(2) Kommissionen inledde undersökningen med motiveringen att importen av batterielfordon med ursprung i Kina subventioneras och därmed vållar unionsindustrin skada ([3]).

(3) Efter en djupgående analys av den senaste marknadsutvecklingen och med beaktande av elfordonssektorns känslighet och dess strategiska betydelse för EU:s ekonomi när det gäller innovation, mervärde och sysselsättning har kommissionen samlat in marknadsinformation från olika oberoende källor. Dessa uppgifter visade att det förekommer subventionering från Kina som inverkar negativt på situationen för unionens batterielfordonsindustri.

(4) Det fanns, på grundval av tillgänglig information, tillräcklig bevisning för att importen av batterielfordon med ursprung i Kina gynnas av utjämningsbara subventioner från de kinesiska myndigheterna. Dessa subventioner har gjort det möjligt för den subventionerade importen att snabbt öka sin marknadsandel i EU på bekostnad av unionsindustrin.

(5) Den tillgängliga bevisningen visar att det är sannolikt att den subventionerade lågprisimport kommer att öka väsentligt, vilket skulle utgöra ett överhängande hot om skada för en redan sårbar unionsindustri. En sådan kraftigt ökad lågprisimport, som skulle vinna betydande marknadsandelar på en snabbt växande marknad där det krävs betydande och varaktiga investeringar i samband med unionsmarknadens omställning till fullständig elektrifiering, skulle leda till att unionsindustrin ådrar sig stora förluster som snabbt skulle kunna bli ohållbara.

([1]) EUT L 176, 30.6.2016, s. 55.
([2]) Tillkännagivande om inledande av ett antisubventionsförfarande beträffande import av nya batterielfordon konstruerade för personbefordran med ursprung i Folkrepubliken Kina, (EUT C 2023/160, 4.10.2023).
([3]) Med den allmänna termen ”skada” avses både väsentlig skada, risk för väsentlig skada eller avsevärd försening vid etablerandet av en industri i enlighet med artikel 2 d i grundförordningen.

(6) Under dessa särskilda omständigheter, och eftersom kommissionen hade tillräcklig bevisning för att det föreligger subventionering, risk för skada och orsakssamband för att inleda en antisubventionsundersökning, beslutade kommissionen i enlighet med artikel 10.8 i grundförordningen att inleda ett sådant förfarande utan att ha mottagit en skriftlig framställning från unionsindustrin eller för dess räkning.

(7) Innan antisubventionsundersökningen inleddes underrättade kommissionen de kinesiska myndigheterna om att den hade beslutat att inleda ett förfarande på eget initiativ avseende import av nya batterielfordon från Folkrepubliken Kina och bjöd in de kinesiska myndigheterna till samråd i enlighet med artikel 10.7 i grundförordningen. De kinesiska myndigheterna godtog erbjudandet om samråd och ett sådant hölls således den 2 oktober 2023. De kinesiska myndigheternas synpunkter beaktades vid detta samråd. Man fann emellertid ingen lösning som kunde godtas av båda parter.

1.2. **Registrering**

(8) Kommissionen gjorde på eget initiativ importen av nya batterielfordon avsedda för personbefordran med ursprung i Kina till föremål för registrering från och med den 7 mars 2024 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/785 av den 5 mars 2024 (*registreringsförordningen*) ([4]).

1.3. **Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod**

(9) Undersökningen av subventionering och skada omfattade perioden från och med den 1 oktober 2022 till och med den 30 september 2023 (*undersökningsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2020 till och med slutet av undersökningsperioden (*skadeundersökningsperioden*).

1.4. **Berörda parter**

(10) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att kontakta kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom underrättade kommissionen kända unionsproducenter, kända exporterande producenter, de kinesiska myndigheterna, kända importörer, leverantörer och användare samt intresseorganisationer som såvitt känt var berörda av inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.

(11) I enlighet med artikel 11.11 i grundförordningen ombads unionsproducenter av den likadana produkten att samarbeta med kommissionen.

(12) Ett antal unionstillverkare begärde att kommissionen skulle hålla deras identiteter konfidentiella (*anonymitet* eller *anonym behandling*) på grund av risken för betydande negativa effekter i form av repressalier. Kommissionen prövade varje begäran om anonymitet individuellt. Kommissionen fastställde att företagen hade anfört goda skäl för sina begäranden, i den mening som avses i artikel 29.1 i grundförordningen och att det fanns bevis för en betydande risk för repressalier i varje enskilt fall. Kommissionen gick därför med på att inte avslöja dessa företags identiteter.

(13) Andra unionsproducenter som gav sig till känna begärde inte anonymitet. Kommissionen ansåg att det fanns en risk för att unionsproducenterna, som hade begärt och anfört goda skäl för anonym behandling av sin identitet, kunde identifieras genom härledning. För att säkerställa att identiteten för de unionsproducenter som begärde anonymitet verkligen behandlas såsom konfidentiell utvidgades anonymiteten till att gälla samtliga unionsproducenter.

(14) Dessutom begärde ett antal andra berörda parter än unionsproducenterna (t.ex. leverantörer och importörer) anonymitet och hävdade att det fanns en risk för betydande negativa effekter i form av motåtgärder. Kommissionen analyserade noggrant de mottagna ansökningarna och ansåg att alla berörda parter hade anfört goda skäl i den mening som avses i artikel 29.1 i grundförordningen. Därför beviljades även de berörda parterna anonym behandling.

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/785 av den 5 mars 2024 om registreringsplikt för import av nya batterielfordon avsedda för personbefordran med ursprung i Folkrepubliken Kina, EUT L 2024/785, 6.3.2024.

(15) De kinesiska myndigheterna begärde att kommissionen skulle klargöra den faktiska och bevismässiga grunden för unionsproducenternas påstående om en risk för motåtgärder på grundval av vilken vissa unionsproducenter har beviljats konfidentiell behandling. De kinesiska myndigheterna begärde också att kommissionen skulle tillhandahålla de inlagor som lämnats in av de unionsproducenter som begärt konfidentiell behandling av sina namn. De kinesiska myndigheterna hävdade också att de inte hade haft någon möjlighet att kommentera beviljandet av anonymitet till unionsproducenterna och de påstådda goda skälen till unionsproducenternas begäran om konfidentiell behandling, trots att den påstådda risken för motåtgärder riktade sig mot de kinesiska myndigheterna. Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna att beviljandet av anonymitet till unionsproducenter som inte begärde det var oförenligt med WTO och stred mot artikel 29.1 i grundförordningen, eftersom beviljandet av anonymitet förutsätter att producenterna kan visa att de har goda skäl. Den kinesiska handelskammaren (CCCME) för import och export av maskiner och elektronikprodukter hävdade att den konfidentiella behandling som beviljats unionsproducenterna var oförenlig med artikel 29.1 i grundförordningen, eftersom kommissionen inte hade anfört goda skäl i detta avseende.

(16) Kommissionen ansåg att den redan hade lämnat tillräckliga uppgifter om detta i noteringen till ärendehandlingarna av den 25 oktober 2023 ([5]), vars innehåll återges i sin helhet i detta skäl. Där förklaras att unionsproducenterna hävdade att det fanns en risk för betydande negativa effekter i form av repressalier. Kommissionen ansåg att utlämnandet av ytterligare uppgifter om fakta och bevis för varje unionsproducents påstående skulle kunna avslöja de samarbetsvilliga unionsproducenternas identitet genom härledning på grund av det lilla antalet grupper som tillverkar batterielfordon på unionsmarknaden och det stora antal offentliga och abonnemangsbaserade uppgifter som finns om dessa grupper. Därför kunde kommissionen inte i något format tillgängliggöra de begäranden om anonymitet som lämnats in. Såsom förklaras i skäl 13 var kommissionen dessutom tvungen att bevilja anonymitet även till unionsproducenter som inte begärde det, för att skydda identiteten hos de unionsproducenter som begärde och anförde goda skäl för konfidentiell behandling av sin identitet, eftersom de kunde identifieras genom härledning. Begäran och påståendena avvisades därför.

(17) De kinesiska myndigheterna påstod att det inte fanns några uppgifter eller bevis i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna i undersökningen avseende registreringen av unionsproducenter av batterielfordon som berörda parter inom tidsfristen på sju dagar. Den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att underlåtenheten att tillhandahålla registreringsuppgifterna och skapa klarhet när det gäller samarbetet mellan unionsproducenterna av batterielfordon står i stark kontrast till behandlingen av registreringsformulären och korrespondensen samt inlagor från de kinesiska exporterande producenterna som utan dröjsmål gjordes tillgängliga i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna. CCCME hävdade vidare att detta inkräktar på dess rätt till försvar genom att lämna meningsfulla synpunkter på unionsindustrins stöd i undersökningen.

(18) Kommissionen noterade att det enligt tillkännagivandet om inledande ([6]) inte fanns någon sådan sjudagarsfrist för unionsproducenter eller andra kategorier av parter för att registrera sig som berörda parter. Den tidsfrist på sju dagar som kommissionen förstår att de kinesiska myndigheterna hänvisade till gällde att unionsproducenterna skulle lämna in ett stickprovsformulär. I detta avseende erinrade kommissionen om att enligt punkt 5.6 i tillkännagivandet om inledande betraktas de unionsproducenter som lämnar uppgifter för stickprovsförfarandet som berörda parter från och med den tidpunkt då de lämnar dessa uppgifter. Så var fallet i denna undersökning.

(19) I motsats till den anonymitet som beviljats unionsproducenterna begärdes anonymitet inte av några kinesiska exporterande producenter. De uppgifter som fanns tillgängliga i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna om unionsproducenternas registrering och samarbete var därför inte jämförbara med de respektive uppgifter som fanns tillgängliga för de kinesiska exporterande producenterna. Eftersom icke-konfidentiella inlagor från parter som beviljats anonymitet först måste kontrolleras noggrant för att säkerställa att anonymiteten bibehålls, fördröjdes tillgången till dessa inlagor något i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna. Berörda parter hade dock tillräckligt med tid för att lämna synpunkter på respektive handlingar när de lades till de icke-konfidentiella ärendehandlingarna och därför kränktes inte rätten till försvar. När det gäller stödet till unionsindustrin, såsom förklaras i skäl 45, är begreppet stöd till unionsindustrin inte relevant i en undersökning på eget initiativ.

([5]) t23.005006.

([6]) Se hänvisningen i fotnot 2 2.

(20) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden. Utfrågningar med kommissionens avdelningar hölls med de kinesiska myndigheterna, den kinesiska handelskammaren, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (*Tesla*), Smart Europe GmbH (*Smart*), företag 24, företag 22 och Green World Mobility BV (*Green World Mobility*) ([7]).

(21) Den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen hämmade handelskammarens rätt till försvar genom den onödiga förseningen när det gällde att bevilja handelskammaren status som berörd part och genom att ålägga handelskammaren en ökad administrativ börda från en alltför detaljerad undersökning av fullmakterna.

(22) I detta fall fick den kinesiska handelskammaren status som berörd part den 10 oktober 2023. Den kinesiska handelskammaren ombads att visa att företaget företrädde företag som hade en objektiv koppling mellan sin verksamhet och den undersökta produkten. Kommissionen bedömde därför noggrant den fullmakt som de exporterande producenterna hade lämnat till den kinesiska handelskammaren. Kommissionen drog slutsatsen att denna bedömning inte inskränkte CCCME:s rätt till försvar, eftersom CCCME gavs tillräckliga möjligheter att lämna synpunkter under undersökningens preliminära skede. Framför allt beviljades en förlängning av tidsfristen för att lämna synpunkter på inledandet för att säkerställa att den kinesiska handelskammaren hade samma tid för synpunkter som andra berörda parter. Därför avvisades påståendet.

1.5. **Stickprov**

(23) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att ett stickprovsförfarande kunde komma att tillämpas för de berörda parterna i enlighet med artikel 27 i grundförordningen.

1.5.1. *Stickprovsförfarande avseende unionsproducenter*

(24) För att avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen alla kända importörer att lämna de upplysningar som angavs i tillkännagivandet om inledande.

(25) Flera unionsproducenter lämnade de begärda uppgifterna och gick med på att ingå i urvalet.

(26) I enlighet med artikel 27 i grundförordningen baserades urvalet på den största representativa försäljnings- och produktionsvolymen i unionen av den likadana produkten under undersökningsperioden. Kommissionen tog också hänsyn till unionstillverkarnas geografiska spridning inom unionen och säkerställde att ett brett spektrum av modeller av tvåhjuliga batterielfordon ingick. Det preliminära urvalet bestod av fyra unionsproducenter. Unionsproducenterna i urvalet svarade för 38 % av försäljningen och 34 % av den totala produktionsvolymen i unionen under undersökningsperioden. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet.

(27) Kommissionen mottog synpunkter på det preliminära urvalet och unionsproducenternas samarbete från företag 21, de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren.

(28) De kinesiska myndigheterna hävdade att det inte fanns något ”spardatum” i rubriken i stickprovsformulären, vilket var fallet för de kinesiska exporterande producenternas stickprovsformulär. Dessutom uppgav de kinesiska myndigheterna, den kinesiska handelskammaren och företag 21 att eftersom unionsproducenternas identitet inte avslöjades och det saknades detaljer om de urvalskriterier som kommissionen använde, kunde de inte lämna synpunkter på urvalet av unionsproducenter och dubbelkontrollera de uppgifter som kommissionen lämnat. De kinesiska myndigheterna begärde därför att kommissionen skulle i) klargöra hur många unionsproducenter som i tid hade anmält sitt intresse för undersökningen och som var samarbetsvilliga, ii) ange hur många samarbetsvilliga unionsproducenter av batterielfordon som inte var medlemmar i den europeiska bilindustriföreningen (ACEA), iii) klargöra om företagen 2, 4, 6, 10, 23 och 25 hade lämnat in stickprovsformulär och varför deras stickprovsformulär inte fanns tillgängliga i undersökningens icke-konfidentiella ärendehandlingar – denna begäran gjordes

([7]) För de kinesiska myndigheterna den 10 oktober 2023, den 31 oktober 2023 och den 23 november 2023, för den kinesiska handelskammaren den 11 april 2024, för Tesla den 30 oktober 2023 och den 12 april 2024, för Smart den 8 november 2023, för företag 24 den 22 november 2023, för företag 22 den 5 december 2023 och den 11 april 2024 samt för Green World Mobility den 15 april 2024.

också av den kinesiska handelskammaren, som dessutom lade till företagen 30 och 31 i detta avseende, iv) klargöra om något av de företag som ingick i urvalet tillhörde samma koncern, v) klargöra om kommissionen tillämpade principen om en enda ekonomisk enhet när det gäller de unionsproducenter som ingick i urvalet och om alla närstående parter till de producenter som ingick i urvalet var skyldiga att lämna relevant information, vi) klargöra vad som avsågs med att modeller lades till i samband med urvalet och hur modellerna förhåller sig till de förmodade ”segmenten”, eftersom odefinierade ”segment” för de kinesiska exporterande tillverkarna användes som urvalskriterium, vii) klargöra huruvida de unionsproducenter som hade de högsta produktions- och försäljningsvolymerna under undersökningsperioden ingick i urvalet och, om så inte var fallet, förklara på vilken grund och av vilka skäl kommissionen beslutade att inte låta dessa företag ingå i urvalet, viii) klargöra varje kriteriums vikt och relevans vid urvalet av unionsproducenter.

(29) Den kinesiska handelskammaren begärde också vissa av dessa uppgifter under undersökningen. Företag 21 hävdade att ytterligare en unionsproducent borde ingå i urvalet för att kommissionen skulle kunna genomföra en objektiv skadeundersökning på grundval av faktisk bevisning, med beaktande av den övergripande relevansen av de kriterier som kommissionen lagt fram för urvalet.

(30) Kommissionen noterade att det ”spardatum” som anges på handlingarna i den icke-konfidentiella akten i undersökningen automatiskt genererades av den ansökan från TRON.tdi som kommissionen och berörda parter använde i undersökningar avseende handelspolitiska skyddsåtgärder. På grund av den anonymitet som beviljats unionsproducenterna lämnade dock de samarbetsvilliga unionsproducenterna in stickprovsformulären via e-post och inte via TRON.tdi-plattformen som de kinesiska exporterande producenterna gjorde. Dessutom lades alla svar på stickprovsformuläret från unionsindustrin till i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna tillsammans i en mapp efter en grundlig kontroll för att skydda de samarbetsvilliga unionsproducenternas konfidentialitet. Applikationen TRON.tdi kan inte lägga till ett ”spardatum” i en zippad mapp. Ett sådant ”spardatum” syns därför inte i unionsproducenterna stickprovsformulär.

(31) Kommissionen noterade att alla stickprovsformulär som lämnats in av unionsproducenterna gjordes tillgängliga i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna för undersökningen den 30 oktober 2023 ([8]). Såsom anges i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna lämnade unionsproducenterna in stickprovsformulären mellan den 11 och den 13 oktober (efter en kort förlängning av tidsfristen på två dagar för vissa unionsproducenter på grund av det komplicerade stickprovsformuläret). Kommissionen lade dock till dem i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna efter att ha kontrollerat att de icke-konfidentiella versionerna av svaren på stickprovsformuläret inte oavsiktligt avslöjade identiteten på de unionsproducenter som beviljats anonymitet, såsom förklaras i skälen 12–14. Eftersom unionsproducenterna beviljades anonymitet kunde kommissionen inte avslöja huruvida de unionsproducenter som ingick i urvalet tillhörde samma grupp och huruvida de var medlemmar i ACEA, eftersom detta skulle kunna göra de respektive enheterna igenkännliga och därmed äventyra deras anonymitet.

(32) Av samma skäl kunde kommissionen inte heller lämna ut uppgifter om huruvida de unionsproducenter som hade de högsta produktionsvolymerna och den största försäljningen ingick i urvalet. Kommissionen erinrade dock om att artikel 27 i grundförordningen inte innehåller någon skyldighet att endast välja ut de största producenterna i fråga om produktions- och försäljningsvolymer, och att den inte heller innehåller någon rangordning för de kriterier som anges där. Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa att kommissionen väljer det mest representativa urval som rimligen kan undersökas inom den tid som står till förfogande genom att tillämpa dessa kriterier. Urvalet i denna undersökning var helt förenligt med detta resonemang samtidigt som de särskilda omständigheterna i detta fall beaktades.

(33) Kommissionen säkerställde också att urvalet var representativt genom att inkludera ett brett urval av batterielfordonsmodeller som kunde jämföras på unions- och exportsidan. När det gäller frågan om huruvida kommissionen tillämpade principen om en enda ekonomisk enhet på de unionsproducenter som ingick i urvalet och om alla närstående parter till de producenter som ingick i urvalet var skyldiga att lämna relevanta uppgifter, noterade kommissionen att principen om en enda ekonomisk enhet gäller för exportörer vid beräkningen av exportpriset för export som sker via handlare/importörer i tredjeländer och att det därför inte var klart vad de kinesiska myndigheterna begärde i detta avseende. Såsom angavs i stickprovsformuläret för unionsproducenterna begärdes det dessutom att stickprovsformuläret skulle lämnas in på nivån för den tillverkande juridiska enheten och inte på koncernnivå. Varje juridisk enhet med produktion i unionen ombads därför att lämna in ett stickprovsformulär.

([8]) Ref. t23.005111.

(34) Efter att noggrant ha analyserat alla synpunkter ansåg kommissionen att urvalet var förenligt med EU:s och WTO:s lagstiftning. Urvalet representerade på ett tillfredsställande sätt unionsproducenterna av den likadana produkten. Till att börja med erinrade kommissionen om att de relevanta bestämmelserna om stickprovsförfarande fastställs i artikel 27 i grundförordningen. De relevanta bestämmelserna ger skönsmässiga befogenheter vid urvalet enligt de relevanta kriterier som anges där. I artikel 27.2 i grundförordningen anges tydligt att ”det slutliga urvalet av parter [...] åligger kommissionen”. Kommissionen erinrade dessutom om att WTO:s avtal om subventioner och utjämningsåtgärder (*subventionsavtalet*) inte innehåller några bestämmelser om stickprovsförfarande, vilket återigen bekräftar kommissionens skönsmässiga befogenheter i denna fråga. Såsom förklaras i skäl 26 uppgick det föreslagna urvalet, på grundval av uppgifterna i svaren på stickprovsformuläret, till 38 % av försäljningen och 34 % av produktionen i unionen under undersökningsperioden. Kommissionen ansåg att dessa procentsatser var representativa enligt artikel 27 i grundförordningen. Urvalsmetoden förklarades i detalj i noteringen om det preliminära urvalet av den 30 oktober 2023.

(35) För att säkerställa den största representativiteten hos unionsproducenterna av batterielfordon, utöver volymerna, beaktade kommissionen också unionsproducenternas geografiska spridning inom unionen och säkerställde att ett brett spektrum av batterielfordonsmodeller inkluderades. Den geografiska spridningen övervägdes, liksom i andra antisubventionsundersökningar, för att bekräfta att urvalet var representativt i enlighet med artikel 27 i grundförordningen.

(36) Dessutom beaktade kommissionen ett brett urval av batterielfordonsmodeller för att säkerställa en stor representativitet när den jämförde dem med motsvarande modeller som exporterades av de kinesiska exporterande producenterna i enlighet med de skönsmässiga befogenheter som kommissionen hade när den valde ut det slutliga urvalet.

(37) Kommissionen ansåg därför att urvalet var representativt (även geografiskt), medan ett större urval inte rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. Därför avvisades påståendet.

(38) CCCME hävdade att de icke-konfidentiella svaren på unionstillverkarnas stickprovsformulär inte var förenliga med artikel 29.2 i grundförordningen, eftersom unionstillverkarna inte besvarade alla frågor som ingick i stickprovsformuläret. Den kinesiska handelskammaren uppgav särskilt att företag 11 endast besvarade fem av de 22 frågor som ingick i stickprovsformuläret. Den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att företag 11, företag 12 och företag 15 inte tillhandahöll uppgifter om sysselsättningen, medan företag 7, företag 8, företag 9 och företag 13 endast tillhandahöll indexerade siffror om sysselsättningen under undersökningsperioden, men inga uppgifter om sysselsättningen under de föregående åren, trots att stickprovsformuläret visade på tillverkning under dessa år. Dessutom hävdade den kinesiska handelskammaren att ingen av unionsproducenterna motiverade förekomsten av ”exceptionella omständigheter” i något sammanhang och redigerade bort hela informationen.

(39) Kommissionen höll inte med om dessa påståenden. Stickprovsformuläret innehöll tio huvudfrågor. Dessutom innehöll frågorna 5 och 6 en ytterligare underfråga som, med tanke på den anonymitet som beviljats unionsproducenterna, var konfidentiell till sin natur, eftersom den begärde namnen på de närstående företag som var involverade i produktionen och försäljningen av den likadana produkten som producerades i unionen och av underleverantörerna. Det står också klart att om ett företag inte hade närstående företag som var involverade i produktionen och försäljningen av den likadana produkt som tillverkades i unionen eller underleverantörer, behöver det inte svara på respektive underfråga. Detta var fallet med företag 11, som i fråga 6 uppgav att det inte hade några underleverantörer. I detta fall stod det därför inte klart varför den kinesiska handelskammaren ansåg att företag 6 inte besvarade underfråga 6.1. Dessutom omfattade frågorna 8 och 9 5 respektive 4 ytterligare underfrågor. Såsom förklarades i noteringen till ärendehandlingarna av den 25 oktober 2023 ([9]) kunde emellertid frågorna 8 och 9, som måste besvaras med ja eller nej, avslöja respektive unionsproducents identitet på grundval av marknadskännedom om unionsindustrins struktur, och kommissionen drog därför slutsatsen att svaren på dessa frågor (tillsammans med de angivna underfrågorna) inte kunde sammanfattas i den icke-konfidentiella versionen av stickprovsformuläret utan att riskera att röja konfidentiell information i den mening som avses i artikel 29.2 i grundförordningen och därmed äventyra den anonymitet som unionsproducenterna beviljats. Unionsproducenterna behövde därför inte lämna något icke-konfidentiellt svar på dessa frågor. Företag 11 besvarade fråga 1, 2, 4, 5, 6 och 7. Svaret på fråga 3, där unionstillverkarna uppmanades att rapportera de batterielfordonsmodeller som tillverkades och såldes i unionen, var, med tanke på den anonymitet som beviljats, till sin natur konfidentiellt eftersom det skulle kunna göra det möjligt att känna igen de respektive enheterna och därmed äventyra deras anonymitet.

([9]) Notering till ärendehandlingarna av den 25 oktober 2023 (t23.005006).

(40) När det gäller antalet anställda noterade kommissionen att företag 11 endast tillverkade batterielfordon under undersökningsperioden och i små volymer. Dessutom är antalet anställda inte ett kriterium för urvalet. Såsom förklaras i skäl 26 var de kriterier som användes för urvalet av unionsproducenter produktions- och försäljningsvolym, geografisk spridning och batterielfordonsmodeller. Det faktum att en unionsproducent inte rapporterade antalet anställda under undersökningsperioden, eller att vissa unionsproducenter rapporterade antalet anställda endast under undersökningsperioden, ogiltigförklarar inte deras svar på stickprovsformuläret. Därför avvisades påståendet.

(41) När det gäller påståendet att unionsproducenterna inte motiverade förekomsten av ”exceptionella omständigheter” i något sammanhang och redigerade bort hela informationen, noterade kommissionen att det inte var tydligt vilken information den kinesiska handelskammaren hänvisade till. Om den kinesiska handelskammaren hänvisade till företagens kontaktuppgifter behövde unionsproducenterna inte åberopa ”exceptionella omständigheter” för att besvara stickprovsformuläret, eftersom de hade beviljats anonymitet (se skälen 12 och 13). Dessutom kunde unionsproducenterna inte rapportera sina kontaktuppgifter, eftersom detta skulle kunna göra respektive enheter igenkännliga och därmed äventyra anonymiteten. Därför avvisades påståendet.

(42) De kinesiska myndigheterna och CCCME hävdade att enligt en pressrapport från MLex ingick de tyska batterielfordonsproducenterna, som Volkswagen, BMW och Mercedes-Benz, inte i urvalet. De kinesiska myndigheterna och CCCME hävdade att det var andra gången sedan undersökningen inleddes som MLex hade information om urvalet av unionsproducenter, som inte var tillgänglig för CCCME och de kinesiska exporterande producenter som samarbetade i undersökningen. Den kinesiska handelskammaren och de kinesiska myndigheterna hävdade att MLex var medvetet om unionsproducenternas begäran om anonymitet den 13 oktober 2023, medan berörda parter blev medvetna om denna fråga omkring två veckor senare. Den kinesiska handelskammaren hävdade därför att om pressrapporten om urvalet av unionsproducenter var korrekt, uttryckte handelskammaren en stark invändning mot de utvalda grupperna av exporterande producenter och hävdade att kommissionen bör använda ett urval som var statistiskt representativt. Den hänvisade i detta sammanhang till domstolens dom i målet *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]). CCCME hävdade vidare att uteslutandet av de största unionsproducenterna från urvalet innebar ett betydande avsteg från kommissionens väletablerade praxis, där de största producenterna vanligtvis ingår i urvalet, vilket ger en omfattande och representativ analys.

(43) Kommissionen kan inte kommentera innehållet i pressrapporter, eftersom det som är av betydelse för den aktuella undersökningen är de uppgifter som finns tillgängliga i ärendehandlingarna. Såsom förklaras i skälen 12 och 13 beviljades dessutom unionsproducenterna anonymitet och kommissionen kan därför inte lämna ut namnen på de unionsproducenter som ingick i urvalet. Såsom förklaras i skäl 26 uppgick det föreslagna urvalet dessutom till 38 % av försäljningen och 34 % av produktionen i unionen under undersökningsperioden, och dessa procentandelar ansågs vara representativa enligt artikel 27 i grundförordningen. Dessa påståenden avvisades därför.

(44) Den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen bör avslöja graden av samarbetsvilja från unionsproducenterna av batterielfordon, eftersom detta är en sakfråga som är central för kommissionens bedömning av risk för väsentlig skada. Den kinesiska handelskammaren hävdade att om unionsindustrins batterielfordonsproducenter inte ville ha skydd bör inga åtgärder införas beträffande import av batterielfordon från Kina.

(45) Kommissionen noterade att graden av samarbetsvilja i en undersökning endast krävs för undersökningen av representativitet. Eftersom den aktuella undersökningen inleddes på eget initiativ behövde kommissionen inte avslöja graden av samarbetsvilja. Unionsproducenterna samarbetade tillräckligt i stickprovsskedet för att kommissionen skulle kunna göra ett representativt urval av unionsproducenter och fortsätta undersökningen. Såsom förklaras i skäl 26 svarade unionsproducenterna i urvalet för 38 % av försäljningen och 34 % av den totala produktionsvolymen i unionen under undersökningsperioden, vilket ansågs vara representativt. Slutligen har kommissionen i avsnittet ”Unionens intresse” nedan bedömt om det ligger i unionens intresse att införa utjämningsåtgärder på import av batterielfordon från Kina. Dessa påståenden avvisades därför.

([10]) Domstolens dom av den 10 september 2015, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH v Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, EU:C:2015:573, punkt 86.

1.5.2. *Stickprovsförfarande avseende importörer*

(46) För att avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de upplysningar som angavs i tillkännagivandet om inledande.

(47) Inga icke-närstående importörer samarbetade och ett stickprovsförfarande var därför inte nödvändigt.

1.5.3. *Stickprovsförfarande avseende exporterande producenter i Kina*

(48) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen alla exporterande producenter i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Dessutom bad kommissionen Kinas beskickning vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta andra eventuella exporterande producenter som kunde vara intresserade av att delta i undersökningen.

(49) 21 exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter i det berörda landet lämnade den begärda informationen och samtyckte till att ingå i urvalet. Kommissionen gjorde ett preliminärt urval bestående av tre samarbetsvilliga producentgrupper. Utöver den absoluta exportvolymen till unionen beaktade kommissionen dessutom försäljningen av batterielfordonsmodeller i olika ”marknadssegment” (dvs. olika ”produkttyper”) för att säkerställa att den undersökta produktens industri var så representativ som möjligt. Kommissionen övervägde också att grupperna av exporterande producenter eventuellt var berättigade till de subventionssystem som ingår i memorandumet om bevisningens tillräcklighet på grundval av svaren på frågeformulären för stickprovsförfarandet. Med tanke på arten av och effekterna på subventioneringen i fråga, som ledde till ökad produktion av batterielfordon och den risk för skada som unionsindustrin eventuellt lidit, beaktades även tillgången på outnyttjad kapacitet vid urvalet. Följande grupper ingick i urvalet:

— BYD-gruppen, bestående av följande exporterande producenter:

  — 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-gruppen, bestående av följande exporterande producenter:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited,

  — SAIC Motor Corporation Limited,

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation.

— Geely-gruppen, bestående av följande exporterande producenter:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited,

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited,

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) De grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet (*de exporterande producenter som ingick i urvalet*) stod för 43 % av produktionen, 51 % av den inhemska försäljningen och 39 % av den uppskattade totala exportvolymen från Kina till unionen under undersökningsperioden.

(51) I enlighet med artikel 27.2 i grundförordningen genomförde kommissionen ett samråd om urvalet med alla kända exporterande tillverkare och med de kinesiska myndigheterna.

(52) Synpunkter på det föreslagna urvalet inkom från de kinesiska myndigheterna, CCCME och tre grupper av exporterande producenter, en som ingick i urvalet (BYD) och två som inte ingick, nämligen Tesla och Great Wall Motor Company Limited (GWM) samt en unionsproducenter (företag 24).

(53) Alla dessa parter förhörde sig om skälen till att avvika från kommissionens standardpraxis att endast använda den största representativa exportvolymen till unionen som ett avgörande kriterium för urvalet av exporterande producenter. De hävdade dessutom att kommissionen genom att använda andra faktorer än den största exportvolymen i stickprovsförfarandet, såsom de exporterande producenternas rätt att omfattas av subventionssystemen och de olika modeller som säljs i olika marknadssegment, underlät att göra ett urval i enlighet med kraven i artikel 27.1 i grundförordningen och artikel 6.10 i WTO:s antidumpningsavtal i avsaknad av en bestämmelse om stickprovsförfarande i subventionsavtalet. Tesla begärde att få ingå i urvalet med tanke på kommissionens praxis att förlita sig på den ”största representativa exportvolymen till unionen”.

(54) Kommissionen konstaterade i detta avseende att artikel 27 i grundförordningen inte innehåller någon skyldighet att endast välja ut de största producenterna i fråga om volymer, och att den inte heller innehåller någon rangordning av kriterierna för stickprovsförfarandet. För att säkerställa undersökningens ändamålsenlighet har kommissionen en bedömningsmarginal ([11]) för att göra ett urval på grundval av kriterier som säkerställer att det är representativt för berättigandet till de påstådda subventionerna i tillkännagivandet om inledande. I artikel 27.2 i grundförordningen anges att ”det slutliga urvalet av parter [...] åligger kommissionen”. Kommissionen har därför övervägt andra faktorer som också beaktats i tidigare antisubventionsundersökningar ([12]) för att garantera att urvalet är representativitet för den kinesiska industrin för batterielfordon.

([11]) Mål T-444/11, Gold East Paper och Gold Huasheng Paper mot rådet, 11/09/2014 (T-444/11) (§ 275) Domstolen erinrar om den bedömningsmarginal som EU-institutionerna åtnjuter, vilket erkänns i rättspraxis, enligt vilken den rättsliga prövningen av bedömningen måste begränsas till uppenbara bedömningsfel.

([12]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1519 av den 14 september 2015 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av biodiesel med ursprung i Amerikas förenta stater (EUT L 239, 15.9.2015, s. 99 (skäl 20) ”Kommissionen gjorde ett urval bestående av tre exporterande producenter med den största volymen inhemsk försäljning och exportförsäljning”.
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2287 av den 17 december 2021 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2170 om införande av slutgiltiga antidumpningstullar beträffande import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 458, 22.12.2021, s. 344).
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/72 av den 18 januari 2022 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 012, 19.1.2022, s. 34 (skäl 49) ”Kommissionen beaktade också den geografiska spridningen för företagen”.
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17 (skäl 28) Kommissionen ansåg att ”de fyra grupperna av exporterande producenter i urvalet är representativt inte bara när det gäller volym utan också i fråga om berättigande till de påstådda subventioner som anges i klagomålet och den subventionspraxis som undersökts från och med tillkännagivandet om inledande”.
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 283, 12/11/2018, s. 1 (skäl 41). ”[...] meningen med urvalet är att det ska vara representativt för den kinesiska däckindustrin i dess helhet vad gäller berättigande till alla former av påstådda subventioner.”.
Rådets förordning (EG) nr 930/2003 av den 26 maj 2003 om avslutande av antidumpnings- och antisubventionsförfarandena rörande import av odlad atlantlax med ursprung i Norge och antidumpningsundersökningen om import av odlad atlantlax med ursprung i Chile och Färöarna. (EUT L 133, 29.5.2003, s. 1 (skäl 25) ”Representativ inhemsk försäljning och betydande produktion ansågs också vara betydelsefulla kriterier vid urvalet för det chilenska stickprovet”.

(55) Urvalet av exporterande producenter byggde inte bara på exportvolymen, utan även på de olika batterielfordonsmodeller som såldes i olika marknadssegment (dvs. produkttyper), företagens/gruppernas representativitet när det gäller möjligheten att komma i fråga för de system som ingår i memorandumet om tillräcklig bevisning och den totala produktionskapaciteten, inklusive outnyttjad kapacitet. Med hänsyn till alla dessa faktorer ansågs det urval som gjorts vara det mest representativa urval som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. Urvalet var helt förenligt med bestämmelserna i artikel 27 i grundförordningen, med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Med tanke på urvalets starka representativitet mot bakgrund av de kriterier som anges i skäl 49 och den tid som stod till förfogande för undersökningen ansåg kommissionen inte att valet av ytterligare en exporterande producent i urvalet var lämpligt. Därför avvisades Teslas begäran om att väljas ut i urvalet.

(56) De kinesiska myndigheterna invände vidare att kommissionen inte hade lämnat de begärda klargörandena om urvalet av exporterande producenter, särskilt när det gäller beaktandet och den relativa vikten av de fyra kriterier som beaktades vid urvalet, grunden för fastställandet av exportförsäljningen för de olika marknadssegmenten, grunden för bedömningen av grupperna av exporterande producenters potentiella berättigande till subventionssystemen och tillgången till outnyttjad kapacitet samt innebörden av kommissionens beslut att förlita sig på svaren på stickprovsformulären i samband med stickprovsförfarandet, utan att det påverkar och oavsett om de kan kopplas till andra grupper av exporterande producenter.

(57) Kommissionen ansåg att dess urval av tre företagsgrupper var den mest representativa volym som den kunde undersöka inom den tid som stod till förfogande, för vilken den inte enbart tittade på absoluta siffror för produktion, försäljning och export, utan beaktade ett antal ytterligare faktorer för att bedöma urvalets representativitet, däribland de olika batterielfordonsmodeller som säljs i olika marknadssegment, företagens/gruppernas representativitet när det gäller potentiellt stödberättigande för de system som ingår i promemorian om tillräcklig bevisning och den totala produktionskapaciteten, inklusive outnyttjad kapacitet, på grundval av de uppgifter som lämnades i stickprovsformuläret. En övergripande metod användes vid bedömningen av dessa faktorer, där ingen av de enskilda faktorerna ansågs vara avgörande. Marknadssegmenten beaktades på grundval av offentligt tillgänglig information om de modeller som de exporterande producenterna sålde på unionsmarknaden. Såsom anges i noteringen om det slutgiltiga urvalet av exporterande producenter ansåg kommissionen att de utvalda exporterande producenternas subventionssystem var ett objektivt kriterium för att säkerställa att urvalet var representativt för subventionsnivån i det berörda landet. Urvalet grundades på de stickprovsformulär som mottagits från de samarbetsvilliga exporterande producenterna, vilka bör omfatta alla deras närstående parter som var relevanta för undersökningen. Eftersom dessa svar var självdeklarerade klargjorde kommissionen att eventuella ytterligare bedömningar av närstående parter till dessa exporterande producenter i urvalet kunde vara motiverade.

(58) Enligt de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren gavs ingen motivering i det slutliga urvalet till uteslutandet av den största kinesiska exporterande producenten Tesla från urvalet av exporterande producenter.

(59) Tesla var en av de största exporterande producenterna när det gäller export till unionen under undersökningsperioden. I motsats till den kinesiska handelskammarens påstående, och såsom förklaras i skälen 54 och 57, bör urvalet inte enbart baseras på den största produktions-, försäljnings- eller exportvolymen, utan på den största representativa volymen. Såsom anges i noteringen om det slutgiltiga urvalet av exporterande producenter ansågs det slutliga urvalet vara tillräckligt representativt för de exporterande producenter av batterielfordon som är verksamma i Kina och grundades på den största representativa volym av produktion, försäljning eller export till unionen under undersökningsperioden som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande, med beaktande av de faktorer som anges i skäl 57. Kommissionen avvisade därför de kinesiska myndigheternas och den kinesiska handelskammarens påstående.

(60) Tesla hävdade vidare att kommissionen inte gjorde ett fullständigt urval av grupper, utan endast valde ut några av de exporterande producenter och närstående företag inom gruppen som ingick i urvalet.

(61) Denna kommentar överensstämmer inte med verkligheten. Kommissionen gjorde inte sitt urval på grundval av enskilda enheter, utan på grundval av grupper som identifierades i uppgifterna i svaren på stickprovsformulären. Alla producerande enheter som tillhör sådana grupper ingår i urvalet, oavsett om de omnämns individuellt i noteringen om det slutgiltiga urvalet av exporterande producenter eller inte.

(62) Dessutom påpekade både de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren att kinesiska varumärken diskrimineras genom att tre kinesiska företag valts ut och inga utlandsägda företag eller samriskföretag valts ut. De kinesiska myndigheterna, BYD-gruppen och Tesla påpekade att promemorian om bevisningens tillräcklighet som kommissionen grundade sin bedömning om potentiellt berättigande till subventionssystemen och urvalet på är partisk och avsiktligt identifierade och riktade in sig på vissa producenter i Kina. De kinesiska myndigheterna, den kinesiska handelskammaren, Tesla och GWM hävdade att kommissionen genom att göra ett urval på grundval av kriterier som sannolikt kommer att leda till en positiv slutsats om risken för skada inte uppfyllde skyldigheten att genomföra en objektiv granskning av skada enligt artikel 8.1 i grundförordningen. Alla parter som lämnade synpunkter betonade bristen på tillräckliga uppgifter om metoden och den analys som använts för att göra urvalet.

(63) Kommissionen avvisade argumentet att den agerade på ett diskriminerande sätt. Såsom förklaras i noteringen till ärendehandlingarna om urvalet av ett slutgiltigt urval har vissa av grupperna i urvalet för det första samriskföretag med europeiska bilproducenter. För det andra skulle alla åtgärder som införs till följd av undersökningen tillämpas på alla batterielfordon som tillverkas och exporteras från Kina, oberoende av de exporterande tillverkarnas ägarskap. För det tredje är de flesta företag/grupper som anmälde sig till urvalet antingen helt eller delvis kinesiskt ägda och/eller har samriskavtal med utländska partner.

(64) Att de system som ingick i promemorian om tillräcklig bevisning skulle kunna vara berättigade var en av flera faktorer som kommissionen beaktade för att säkerställa att producenterna av batterielfordon var så representativa som möjligt och för att bekräfta urvalets representativitet i enlighet med artikel 27 i grundförordningen. Dessutom är det eventuella berättigandet till subventionssystem en faktor som, långt ifrån att vara partisk, är ett objektivt kriterium som syftar till att säkerställa att urvalet är representativt för subventionsnivån i det berörda landet. När kommissionen använde potentiellt berättigande som ett kriterium för att välja bland de samarbetsvilliga exporterande producenterna valde den därför inte ut de företag som hade störst subventionering, eftersom det vid tidpunkten för urvalsbeslutet var okänt vilka specifika belopp som dessa företag erhöll. Det faktum att ett företag på förhand kan vara berättigat till ett subventionssystem innebär inte heller automatiskt att ett sådant företag gynnades av ett sådant system under undersökningsperioden. Kommissionen ansåg därför att företagen inte kunde visa hur kommissionen gjorde en uppenbart oriktig bedömning ([13]) vid urvalet av de exportörer som ingick i urvalet, vilket skulle ha lett till vilseledande resultat och utgjort en överträdelse av skyldigheten att utföra en objektiv undersökning av skada – där kommissionen erinrar om att den också har stora skönsmässiga befogenheter ([14]).

(65) I motsats till vissa parters argument förklarades slutligen urvalsmetoden redan i detalj i noteringen om det preliminära urvalet som offentliggjordes den 25 oktober 2023.

(66) Den exporterande producenten GWM begärde att få ingå i urvalet och att få ett företag som ingick i urvalet att tas bort, och hävdade att det utvalda företaget inte var tillräckligt representativt för hela industrin för batterielfordon i Kina när det gäller varumärke, teknik och prissättning för dess huvudsakliga modell för batterielfordon som exporteras till unionen. GWM hävdade att företaget bör ingå i urvalet, eftersom det var en av de få exporterande producenter som i tid hade lämnat in de begärda uppgifterna avseende stickprovsförfarandet och en av de största representativa batterielfordonsexportörerna i Kina med tanke på de många olika batterielfordonsmodeller som företaget exporterade till unionen, dess geografiska läge, dess efterlevnad av produktsäkerhet och miljöteknik, dess betydande investeringar i FoU och den vertikala integrationen av dess system för leveranskedjor.

([13]) Målen T-30/19 och T-72/19, CRIA och CCCMC mot kommissionen, 04/05/2022, (T-30/19) (§115, Det ska också erinras om att fastställandet av huruvida unionsindustrin har vållats skada, av vilket belopp denna skada uppgår till och av huruvida det föreligger ett orsakssamband kräver en värdering av komplicerade ekonomiska situationer där unionsinstitutionerna har stort utrymme för skönsmässig bedömning).

([14]) *Se föregående fotnot*.

(67) Alla företag som gav sig till känna under stickprovsförfarandet lämnade sina svar inom den tidsfrist som angavs i tillkännagivandet om inledande eller inom den överenskomna tidsfristen efter en motiverad begäran om förlängning. Såsom anges i skälen 53–57 ansåg kommissionen att urvalet var det mest representativa urval som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. Urvalet var helt förenligt med bestämmelserna i artikel 27 i grundförordningen, med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Eftersom inget av GWM:s argument ogiltigförklarade kommissionens urval, avvisades GWM:s begäran om att få ingå i urvalet.

(68) Den kinesiska handelskammaren, BYD, GWM och Tesla hävdade vidare att den outnyttjade kapaciteten inte kunde anses vara en faktor som kunde användas för att fastställa ett urval, utan är en faktor som bör utvärderas under undersökningens gång.

(69) Denna undersökning grundar sig på en risk för skada. Uppgifter om de exporterande producenternas potentiella försäljning inom den närmaste framtiden ansågs därför vara av betydelse för valet av ett representativt urval. Att ha den outnyttjade kapaciteten som en av faktorerna som underbygger kommissionens beslut om urvalet uteslöt inte bedömningen av denna faktor under undersökningens gång i syfte att fastställa en risk för väsentlig skada för unionsindustrin.

(70) Mot bakgrund av ovanstående skäl beslutade kommissionen att behålla det föreslagna urvalet som det slutliga urvalet.

(71) I sina synpunkter efter urvalsbeslutet begärde NIO ytterligare klargöranden om sin specifika situation bland de producenter som inte ingick i urvalet.

(72) Kommissionen besvarade dessa synpunkter i en separat skrivelse som endast skickades till företaget.

(73) Efter stickprovsförfarandet hölls den 8 november 2023 en utfrågning med Smart, som begärde att inte betraktas som en del av Geely-gruppen, utan som en separat exporterande producent. För detta påstående förlitade sig Smart i synnerhet på undersökningsresultaten från Europeiska kommissionens generaldirektorat för konkurrens i ett koncentrationsförfarande avseende produktionen av batterielfordon från Smart i Kina. ([15])

(74) Kommissionen avvisade detta påstående. För det första fattas koncentrationsbeslut på grundval av en annan rättslig grund än grundförordningen, och målen är annorlunda och det krävs andra typer av bedömningar. För det andra föreskrevs i koncentrationsbeslutet att samriskföretaget mellan Daimler och Geely är ett fullt fungerande samriskföretag, men ingen slutsats drogs om dess beroende av Geely-gruppen. Beslutet visade att Smarts produktions- och distributionsverksamhet i Kina bedrivs genom ett samriskföretag med Geely. Dessutom omfattas försäljningen och marknadsföringen för unionen också av samriskföretaget. Med tanke på den befintliga affärsförbindelsen mellan Smart och Geely-gruppen framstod dessutom de två parterna tydligt som närstående i den mening som avses i artikel 127 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ([16]). På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att Smart bör behandlas som en del av Geely-gruppen.

(75) Den kinesiska handelskammaren ansåg att rapporteringskraven för de kinesiska exporterande producenter som ingick i urvalet var alltför betungande, särskilt när det gäller de uppgifter som begärdes från närstående leverantörer av insatsvaror och översättningen av årsrapporter.

(76) I promemorian om tillräcklig bevisning anges att de kinesiska myndigheternas subventionering spred sig till hela produktions- och leveranskedjan för batterielfordonsindustrin, bland annat genom tillhandahållande av delar och komponenter mot för låg ersättning. Kommissionen ansåg att de begärda uppgifterna från närstående parter till de exporterande producenter som ingick i urvalet var nödvändiga för att bedöma förekomsten av utjämningsbara subventioner avseende delar och komponenter till batterielfordon, inklusive batterier, och avvisade därför den kinesiska handelskammarens påstående.

([15]) Ärende M.9360 – Daimler / Geely / JV, kommissionens beslut av den 10 december 2019, i enlighet med artikel 6.1 b i rådets förordning nr 139/2004 och artikel 57 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

([16]) EGT 343, 29.12.2015, s. 558.

1.5.4. *Svar på frågeformuläret och kontrollbesök*

(77) Kommissionen sände frågeformulär till de kinesiska myndigheterna, de tre grupperna av exporterande producenter som ingick i urvalet, de fyra unionsproducenter som ingick i urvalet och två användare.

(78) Kommissionen mottog svar på frågeformuläret från de kinesiska myndigheterna, de tre grupperna av exporterande producenter som ingick i urvalet, de fyra unionsproducenter som ingick i urvalet och de två användarna.

(79) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för ett fastställande av subventionering, därav följande skada (inbegripet risk för skada) och unionens intresse.

(80) Kontrollbesök enligt artikel 26 i grundförordningen genomfördes på plats hos följande företag:

Unionsproducenter och deras närstående företag:

— Företag 7

— Företag 17

— Företag 18

— Företag 27

Användare:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Exporterande producenter i Kina och närstående företag:

— BYD-gruppen

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

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

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Kina

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

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

  — BYD Europe B.V., Nederländerna

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

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, Kina

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

  — BYD Hong Kong, Hong Kong SAR

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

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

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

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

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

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

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

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

— Geely-gruppen

- 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 (Kina) Investment Co. Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.
- Wuhan Lotus car sales (exportförsäljning) 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-filialen
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Wuhan-filialen
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Chengdu-filialen
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., huvudkontor
- Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Göteborg, Sverige
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Tyskland

— SAIC-gruppen

- 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) Såsom framhålls i avsnitt 3.3 stod kommissionen inför samarbetsproblem där flera kinesiska grupper som ingick i urvalet inte besvarade frågeformuläret för vissa företag eller lämnade ofullständiga eller inga uppgifter om deras företagsstruktur eller produktionskostnader. På grundval av detta hade kommissionen inte någon fullständig översikt över de företag som skulle besvara frågeformuläret eller över den andel som de stod för som en del av den totala produktionskostnaden.

(82) På grundval av de tillgängliga uppgifterna beslutade kommissionen därför att inrikta sig på batterielfordonsproducenter, leverantörer av huvudsakliga insatsvaror och andra företag som var involverade i finansiering och forskning och utveckling, som besvarade frågeformuläret och kunde kontrolleras under perioden före införandet av provisoriska åtgärder.

(83) Kommissionen mottog även svar på frågeformuläret från andra närstående företag vars verksamhet omfattades av verksamhet som krävde att ett svar på frågeformuläret lämnades in, men den kunde inte bedöma dessa svar under perioden före införandet av provisoriska åtgärder. Kommissionen förbehåller sig rätten att bedöma svaren ifråga fram till det slutgiltiga skedet av detta förfarande.

1.5.5. *Påståenden om transparens och förfarande*

(84) Enligt de kinesiska myndigheterna bekräftade det faktum att MLex verkade ha mer information om urvalet av unionsproducenter av batterielfordon än de berörda parterna att undersökningen inte var transparent och inverkade negativt på de berörda parternas rätt till ett korrekt förfarande.

(85) Kommissionen höll inte med om detta påstående. Såsom anges i skäl 43 ovan kan kommissionen inte kommentera innehållet i pressrapporterna, och relevanta uppgifter finns i ärendehandlingarna för den aktuella undersökningen. Kommissionen lade till alla relevanta uppgifter i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna för undersökningen i sinom tid och gav parterna goda möjligheter att lämna synpunkter. Alla synpunkter som inkommit bedömdes i vederbörlig ordning av kommissionen under undersökningens gång och förklaras i det relevanta avsnittet i denna förordning.

(86) Den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen fördröjde införandet av svaren på frågeformuläret från unionsindustrin i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna, vilket stod i skarp kontrast till hur snabbt kommissionen laddade upp de icke-konfidentiella versionerna av svaren på frågeformuläret från de kinesiska exporterande producenterna. Den kinesiska handelskammaren hävdade att dessa förseningar bidrog till bristen på transparens när det gäller unionsindustrin för batterielfordon och skadeaspekterna av undersökningen.

(87) Kommissionen höll inte med om detta påstående. Såsom förklaras i skälen 12 och 13 beviljades unionsproducenterna anonymitet. Kommissionen var därför tvungen att noggrant kontrollera att de handlingar som unionsindustrin lämnat inte oavsiktligt röjde unionsproducenternas identitet och därmed äventyrade den anonymitet som beviljats. Dessa kontroller var tidskrävande. Den kinesiska handelskammaren och andra berörda parter hade gott om tid att lämna synpunkter på svaren på frågeformuläret när de lades till de icke-konfidentiella ärendehandlingarna i undersökningen.

(88) Den kinesiska handelskammaren hävdade att avsaknaden av korrespondens i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna mellan kommissionen och ACEA var en tydlig indikation på bristande transparens i undersökningen, eftersom uppgifter om makroekonomiska indikatorer vanligtvis lämnades in av branschorganisationer. Den kinesiska handelskammaren begärde att kommissionen skulle klargöra hur makroekonomiska uppgifter kommer att samlas in och utvärderas i undersökningen.

(89) Kommissionen höll inte med om detta påstående. Det finns inget rättsligt krav på att kommissionen ska inhämta uppgifter om makroekonomiska indikatorer från en branschorganisation som ACEA. Kommissionen får också använda andra informationskällor. Dessa källor och bedömningen av de makroekonomiska indikatorerna anges i avsnittet ”Skada”. Kommissionen kunde inte lämna ut källan till och metoden för bedömningen av de makroekonomiska indikatorerna innan undersökningen hade slutförts i det preliminära skedet.

(90) Den kinesiska handelskammaren noterade att företag 29 endast lämnade vissa uppgifter i en konfidentiell version och att de berörda parterna därför hindrades från att förstå och kommentera de uppgifter som lämnats av företag 29. Den kinesiska handelskammaren bad därför kommissionen att göra dessa uppgifter tillgängliga i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna.

(91) Kommissionen kontrollerade dessa uppgifter och drog slutsatsen att de inte kunde sammanfattas på något meningsfullt sätt. Kommissionen använde inte heller dessa specifika uppgifter i den aktuella undersökningen. Begäran avslogs därför.

(92) Den icke-konfidentiella versionen av de viktigaste uppgifter som begärdes i tabellerna i frågeformuläret för de unionsproducenter som ingick i urvalet lades till – på indexerad nivå och gruppnivå (dvs. uppgifterna för de unionsproducenter som ingick i urvalet aggregerades) i kommissionens icke-konfidentiella ärendehandlingar i undersökningen. Kommissionen ansåg det lämpligt att inte lägga till en icke-konfidentiell version av respektive tabeller för varje unionsproducent separat för att skydda anonymiteten för de unionsproducenter som ingick i urvalet, eftersom det fanns en risk för att trenderna för indexen per företag oavsiktligt skulle kunna röja identiteten på de unionsproducenter som ingick i urvalet och därmed äventyra anonymiteten.

(93) I detta avseende bad den kinesiska handelskammaren kommissionen att klargöra i) hur motiveringen för kommissionens ändrade praxis i skäl 92 stöddes av fakta i ärendehandlingarna, eftersom var och en av de unionsproducenter som ingick i urvalet lämnade sina individuellt indexerade uppgifter för flera av de ekonomiska indikatorerna (bl.a. för produktionskapacitet, produktion, försäljningsvolym och försäljningsvärde till närstående och icke-närstående parter samt sysselsättning) för skadeundersökningsperioden i de svar på stickprovsformuläret som fanns tillgängliga i undersökningens icke-konfidentiella ärendehandlingar, ii) hur de individuellt indexerade uppgifterna och tendenserna i dessa när det gäller de återstående skadeindikatorerna skulle kunna röja identiteten hos en unionsproducent av batterielfordon, och iii) hur de individuellt indexerade uppgifterna för de fyra unionsproducenterna kunde leda till att deras identitet avslöjades, eftersom uppgifterna om de ekonomiska indikatorerna och särskilt uppgifterna om batterielfordon inte var offentligt tillgängliga i årsrapporterna eller andra handlingar från unionsproducenterna av batterielfordon, då de flesta av unionsproducenterna av batterielfordon också producerade andra fordonstyper än batterielfordon.

(94) Den kinesiska handelskammaren bad därför kommissionen att i undersökningens icke-konfidentiella ärendehandlingar lägga till indexerade uppgifter per företag för de fyra producenter av batterielfordon i unionen som ingick i urvalet, eftersom det inte fanns någon risk för att unionsproducenterna av batterielfordon skulle identifieras på grundval av dessa uppgifter. Den kinesiska handelskammaren erinrade dessutom om att dessa uppgifter var relevanta för presentationen av den kinesiska handelskammarens försvar av följande skäl: i) Identiteten på de unionsproducenter av batterielfordon som ingick i urvalet har hållits konfidentiell och det fanns inget sätt att veta hur företagen faktiskt presterade och om de stod inför en risk för skada på grund av den kinesiska importen av batterielfordon. ii) De aggregerade indexerade uppgifter som kommissionen gjort tillgängliga gav ingen meningsfull information och verkade i själva verket vara felaktiga. iii) De företagsspecifika indexerade uppgifterna skulle göra det möjligt för den kinesiska handelskammaren att förstå den ekonomiska situationen för de unionsproducenter som ingick i urvalet, eftersom deras uppgifter skulle ligga till grund för bedömningen av de mikroekonomiska indikatorerna och prisunderskridandet/målprisunderskridandet. iv) Även om den kinesiska handelskammaren inte hade något sätt att kontrollera riktigheten i de uppgifter som unionsproducenterna av batterielfordon rapporterade, skulle den kinesiska handelskammaren med företagsspecifik indexering åtminstone kunna jämföra de uppgifter som ursprungligen lämnats i svaren på stickprovsformuläret och därefter i svaren på frågeformuläret.

(95) Kommissionen noterade att unionsmarknaden för batterielfordon består av ett litet antal grupper av producenter. Det finns en betydande mängd offentlig information samt mycket detaljerad information tillgänglig på grundval av en betald prenumeration om unionens batterielfordonsindustri som den kinesiska handelskammaren skulle kunna få tillgång till. Det finns därför stor risk för att tendensen för de ekonomiska och finansiella uppgifter som kommissionen begärde i frågeformuläret tillsammans med vissa offentliga och abonnemangsbaserade uppgifter skulle kunna göra respektive enheter igenkännbara och därmed äventyra anonymiteten.

(96) De uppgifter som begärdes i stickprovsformulären var dessutom betydligt mindre detaljerade än de uppgifter som begärdes i frågeformuläret. När det gäller ekonomiska och finansiella uppgifter begärdes till exempel i stickprovsformuläret uppgifter om i) produktionsvolym, ii) produktionskapacitet, iii) den totala volymen och värdet av försäljningen i unionen, iv) volymen och värdet av försäljningen till närstående företag och v) antalet anställda. Utöver dessa uppgifter innehöll respektive akt med index på gruppnivå som lades till i undersökningens icke-konfidentiella ärendehandlingar även uppgifter om i) genomsnittligt försäljningspris för den totala försäljningen, för försäljningen på unionsmarknaden till icke-närstående kunder och närstående kunder, ii) volym, värde och priser för exportförsäljningen till icke-närstående och närstående kunder, iii) genomsnittlig produktionskostnad per enhet, iv) vinst före skatt i unionen till icke-närstående och närstående kunder, v) kapacitetsutnyttjande, vi) utgående lager, vii) arbetskraftskostnad för batterielfordonen, viii) kassaflöde, ix) totala anläggningstillgångar som används för produktion av den undersökta produkten, x) räntabilitet, xi) totala investeringar i den undersökta produkten och xii) totala avskrivningar för den undersökta produkten.

(97) Kommissionen lade dessutom till akten i undersökningens icke-konfidentiella ärendehandlingar efter det att de unionsproducenter som ingick i urvalet hade besvarat frågeformuläret. Akten i fråga grundades därför på okontrollerade uppgifter. När uppgifterna hade kontrollerats lade kommissionen till en reviderad akt till de icke-konfidentiella ärendehandlingarna för undersökningen. Kommissionen analyserade detta påstående mot bakgrund av de reviderade uppgifterna och fann att det inte längre var tillämpligt. Kommissionen lade också till representativitetsprocentsatserna baserat på försäljningen och produktionen för de unionsproducenter som ingick i urvalet efter det att de uppgifter som lämnats av de unionsproducenter som ingick i urvalet hade kontrollerats.

(98) På grundval av ovanstående avvisades därför begäran.

(99) Den kinesiska handelskammaren begärde också att kommissionen, som ett alternativ till begäran i skäl 94, bör tillhandahålla de aggregerade uppgifterna för de fyra unionsproducenter som ingick i urvalet för var och en av skadeindikatorerna i absoluta tal eller i sifferintervall.

(100) Såsom förklaras i skäl 95 har kommissionen presenterat de mikroekonomiska indikatorerna i absoluta värden i avsnittet ”Skada”. De återstående makroekonomiska indikatorer som kommissionen också presenterade i avsnittet ”Skada” grundar sig inte bara på uppgifter från de unionsproducenter som ingick i urvalet, utan från hela unionen, såsom förklaras i avsnittet ”Skada”. Begäran avslogs därför.

(101) När det gäller försäljningsvolymen för de unionsproducenter som ingick i urvalet bad CCCME kommissionen att tillhandahålla uppgifter om i) procentandelen för den försäljning som de fyra unionsproducenters som ingick i urvalet gjorde direkt till oberoende kunder och till närstående företag under skadeundersökningsperioden, i unionen och utanför unionen, ii) den geografiska täckningen för unionsproducenternas försäljning till närstående och icke-närstående parter, iii) huruvida all försäljning i EU till de närstående parterna skedde till närstående enheter som fyllt i bilaga I till frågeformuläret, och iv) vilken procentandel av den totala produktionen i EU för de fyra unionsproducenter som ingick i urvalet som exporterades varje år under skadeundersökningsperioden. Vidare hävdade den kinesiska handelskammaren att om inte alla närstående företag har fyllt i bilaga I skulle detta innebära att försäljningen till de oberoende kunderna inte skulle motsvara 38 % av försäljningen i unionen, vilket kommissionen anger i noteringen till ärendehandlingarna om urvalet av unionsproducenter.

(102) När det gäller försäljningen till icke-närstående och närstående företag i unionen lämnade kommissionen ytterligare förtydliganden i noteringen till ärendehandlingarna av den 4 juni 2024 ([17]), där den uppgav att den samlade in denna försäljning till prisnivån till den första icke-närstående kunden och konsoliderade denna försäljning med försäljningen till icke-närstående kunder hos de unionsproducenter som ingick i urvalet. När det gäller försäljningen utanför unionen erinras det om att syftet med undersökningen bland annat är att bedöma den ekonomiska och finansiella situationen för unionsindustrins produktion och försäljning i unionen och inte utanför unionen. Verkningarna av unionsindustrins export förklarades i skälen 1183–1185. Dessutom var den geografiska täckningen av försäljningen för de unionsproducenter som ingick i urvalet konfidentiell till sin natur och de kinesiska exporterande producenterna ombads inte att lämna sådana uppgifter i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna. Den kinesiska handelskammaren förklarade inte heller varför denna särskilda information var relevant.

(103) Den kinesiska handelskammaren begärde också att kommissionen skulle ange förhållandet mellan produktionskapacitet och produktion av batterielfordon och andra fordonstyper under skadeundersökningsperioden.

(104) Kommissionen erinrade om att den aktuella undersökningen endast omfattade batterielfordon och att produktionskapaciteten och produktionen av andra fordon hos de unionsproducenter som ingick i urvalet därför var irrelevant. Begäran avslogs därför.

(105) Den kinesiska handelskammaren begärde att kommissionen skulle tillhandahålla en förteckning över de medlemsstater som omfattas av de unionsproducenter som ingick i urvalet och hävdade att det geografiska läget för de unionsproducenter som ingick i urvalet har redovisats i fall där unionsproducenterna har beviljats anonymitet.

(106) Kommissionen erinrade om att det fanns ett litet antal producenter av batterielfordon i unionen. Dessutom är platsen för deras produktion offentlig information. I detta fall kunde kommissionen därför inte uppge var de unionsproducenter som ingick i urvalet är belägna, eftersom detta skulle kunna göra respektive enheter igenkännliga och därmed äventyra anonymiteten. Begäran avslogs därför.

(107) Den kinesiska handelskammaren begärde också att kommissionen skulle tillhandahålla i) en kombinerad förteckning över produktkontrollnummer som såldes av de fyra unionsproducenter som ingick i urvalet under skadeundersökningsperioden i och utanför unionen, med åtskillnad mellan försäljning till närstående företag och till icke-närstående företag, ii) marknadssegment som omfattades av unionsproducenternas försäljning av batterielfordon till närstående och icke-närstående enheter i och utanför unionen och iii) de produktegenskaper som efterfrågades i tabellen med rubriken ”produktegenskaper” i frågeformuläret för unionsproducenterna.

(108) Kommissionen noterade att den i frågeformuläret endast begärde information på produktkontrollnummernivå för undersökningsperioden och inte för hela skadeundersökningsperioden. Detta gjordes för både de unionsproducenter som ingick i urvalet och de kinesiska exporterande producenter som ingick i urvalet. Kommissionen kunde därför inte tillhandahålla den kinesiska handelskammaren uppgifter som den inte hade. Uppgifterna om produktkontrollnummer och produktegenskaper för varje unionsproducent som ingår i urvalet och de kinesiska exporterande producenterna är dessutom konfidentiella till sin natur och kunde därför inte läggas till i de icke-konfidentiella ärendehandlingarna för undersökningen. I det individuella utlämnandet av uppgifter lämnas normalt produktkontrollnumren ut till de kinesiska exporterande producenter och unionsproducenter som ingår i urvalet, om produktkontrollnumren inte är konfidentiella. När det gäller marknadssegmenten ansåg kommissionen, såsom förklaras i skälen 1040–1048, inte att det var nödvändigt att göra en marknadssegmenteringsanalys. Begäran avslogs därför.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Synpunkter på inledandet av undersökningen*

(109) Synpunkter på inledandet av undersökningen inkom från de kinesiska myndigheterna, den kinesiska handelskammaren och företag 24.

(110) De kinesiska myndigheterna hävdade att undersökningen är rent politisk och diskriminerande och att EU självt har beviljat miljarder euro i subventioner för att bygga en leveranskedja för batterielfordon under de senaste åren och kommer att fortsätta att subventionera sin batterielfordonsindustri i framtiden. De kinesiska myndigheterna ansåg att denna undersökning var skadlig för utvecklingen av den globala batterielfordonsindustrin, särskilt eftersom leveranskedjorna för batterielfordon i Kina och unionen är beroende av varandra och djupt integrerade, och undersökningen kommer att skapa hinder för bilaterala insatser för att bekämpa klimatförändringarna.

(111) Alla subventioner är inte utjämningsbara enligt subventionsavtalet, och denna undersökning är begränsad till subventioner som ges i Kina till förmån för exporterande producenter av den berörda produkten. Under alla omständigheter påverkar inte de kinesiska myndigheternas påståenden kommissionens preliminära slutsatser att de kinesiska myndigheterna har beviljat subventioner till de exporterande producenterna av batterielfordon, som är utjämningsbara enligt subventionsavtalet och grundförordningen. I motsats till de kinesiska myndigheternas påstående skapar de kinesiska utjämningsbara subventionerna illojal konkurrens som endast skulle hämma utvecklingen av den globala batterielfordonsindustrin, särskilt unionsindustrin. Bilaterala insatser för att bekämpa klimatförändringarna kan inte bygga på illojal konkurrens från subventionerade batterielfordon till lågt pris, utan bör bygga på lika villkor där rättvis konkurrens och innovation kommer att driva på den gröna omställningen. Därför tillbakavisades dessa påståenden.

(112) De kinesiska myndigheterna hävdade att de inte gavs någon meningsfull och lämplig möjlighet i den mening som avses i artikel 13.1 i subventionsavtalet till samråd före inledandet, eftersom kommissionen offentligt tillkännagav inledandet av undersökningen innan den bjöd in de kinesiska myndigheterna till samråd, som planerades under en period med nationella helgdagar i Kina, vilket äventyrade de kinesiska myndigheternas förmåga att genomföra lämpliga samråd. De kinesiska myndigheterna hävdade vidare att de inte hade fått någon information eller bevis avseende produktdefinitionen, de särskilda omständigheter som motiverade undersökningen på eget initiativ, unionsindustrins sammansättning, de uppgifter och bevis som låg till grund för påståendena om subventionering, uppgifter om risken för skada och de uppgifter som låg till grund för orsakssambandet. Dessutom omfattade samrådet före inledandet inte alla påstådda subventionssystem.

(113) I enlighet med artikel 10.7 i grundförordningen och artikel 13.1 i subventionsavtalet och utjämningsåtgärder uppmanade kommissionen de kinesiska myndigheterna att inleda samråd i syfte att klargöra situationen när det gäller de påstådda subventionerna innan undersökningen inleddes. Det tillkännagivande som kommissionens ordförande gjorde i sitt tal om tillståndet i unionen den 13 september 2023 om att kommissionen skulle inleda en antisubventionsundersökning av elfordon från Kina utgjorde inte inledandet av undersökningen. Den 22 september 2023 mottog de kinesiska myndigheterna en verbalnot där de underrättades om Europeiska kommissionens beslut att inleda ett antisubventionsförfarande på eget initiativ. Detta var före de nationella helgdagarna i Kina. Tillsammans med denna verbalnot tillhandahölls de kinesiska myndigheterna en sammanfattning av subventioneringen och risken för skada, med tillräcklig bevisning för förekomsten av utjämningsbara subventioner, skada och orsakssamband. Varken artikel 11.8 i grundförordningen eller artikel 13.1 i subventionsavtalet krävde att kommissionen skulle översända alla handlingar som tillhörde undersökningen på eget initiativ till de kinesiska myndigheterna innan undersökningen inleddes. De system som enligt uppgift inte omfattades av samråden är inte andra subventioner som identifierats utan omfattas av system som diskuterades mellan kommissionen och de kinesiska myndigheterna under samråden. Dessa påståenden avvisades därför.

(114) De kinesiska myndigheterna hävdade att dess rätt till försvar påverkades av kommissionens vägran att bevilja en lämplig förlängning av tidsfristen, trots att de kinesiska myndigheterna angav ett antal skäl för en sådan förlängning.

(115) I tillkännagivandet om inledande anges i avsnitt 9 att förlängningar av tidsfristerna endast bör begäras i undantagsfall och endast kommer att beviljas om det vederbörligen motiveras av goda skäl. Dessutom angavs att när det gäller tidsfrister för inlämning av andra uppgifter än svar på frågeformulär kommer förlängningarna att begränsas till tre dagar, såvida inte särskilda omständigheter kan påvisas. De kinesiska myndigheterna kunde inte påvisa sådana exceptionella omständigheter som skulle motivera en förlängning av tidsfristen på mer än tre dagar. På grund av den helg som inföll inom denna tredagarsförlängning tillhandahölls de kinesiska myndigheterna en förlängning med fyra kalenderdagar. Därför avvisades påståendet.

(116) Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren att kraven på att på eget initiativ inleda en undersökning enligt artikel 10.8 i grundförordningen inte var uppfyllda. Enligt de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren kunde kommissionen inte fastställa förekomsten av några särskilda omständigheter som skulle motivera inledandet av en undersökning utan att ha mottagit ett skriftligt klagomål från unionsindustrin eller på dess vägnar. De kinesiska myndigheterna hävdade att unionens batterielfordonsindustri kunde ha lämnat in ett klagomål själv och att det faktum att den inte gjorde det var ett tydligt bevis för att det inte förelåg några exceptionella och särskilda omständigheter som motiverade att undersökningen inleddes på eget initiativ. De kinesiska myndigheterna hävdade vidare att unionsproducenterna av batterielfordon offentligt motsatte sig den aktuella undersökningen och att detta var ett tydligt bevis för att det inte fanns några exceptionella och särskilda omständigheter som motiverade att ärendet inleddes på eget initiativ.

(117) I tillkännagivandet om inledande motiverade kommissionen i tillräcklig utsträckning inledandet på eget initiativ. Kommissionen ansåg särskilt att den snabba marknadspenetrationen av den kinesiska lågprisimporten och den subventionerade importen av batterielfordon, som hotar att orsaka irreparabel skada för unionsindustrin, var av särskild karaktär som motiverade inledandet av en undersökning på eget initiativ. Subventioneringen av den kinesiska batterielfordonssektorn har orsakat ett stort och ökande inflöde av importerade batterielfordonsprodukter från Kina på unionsmarknaden till priser som har pressat ner priserna eller förhindrat prisökningar som annars skulle ha ägt rum, vilket hotar att vålla unionsindustrin väsentlig skada, som skulle kunna vara oåterkallelig på grund av den tekniska utvecklingen och nivån på den finansiering av FoU som krävs. Möjligheten för unionsindustrin för batterielfordon att lämna in ett klagomål påverkar inte i sig kommissionens slutsats i detta särskilda fall, eftersom det fanns särskilda omständigheter som motiverade inledandet av undersökningen på eget initiativ. Kommissionen kommenterar inte heller pressrapporterna. Dessa påståenden avvisades därför.

(118) De kinesiska myndigheterna hävdade att tillkännagivandet om inledande inte innehöll några bevis för förmånlig utlåning och exportkreditförsäkring, otillräckliga bevis för tillhandahållande av bidrag, inga bevis för tillhandahållande av varor och tjänster till mindre än skälig ersättning, inga bevis för att undersöka uteblivna eller icke uppburna statliga intäkter och en felaktig uppfattning om exportskatterabatter.

(119) Uppgifterna i tillkännagivandet om inledande baseras på de uppgifter som rimligen fanns tillgängliga för kommissionen innan undersökningen inleddes. Såsom framgår av memorandumet om tillräcklig bevisning, vilken innehåller kommissionens bedömning av all bevisning rörande Folkrepubliken Kina och på grundval av vilken kommissionen inledde undersökningen, fanns det tillräcklig bevisning i det inledande skedet som tydde på att de påstådda subventionerna var utjämningsbara med hänsyn till förekomst, omfattning och art. För alla olika system som hävdades i tillkännagivandet om inledande tillhandahöll kommissionen den rättsliga grunden, dessa subventionssystems selektivitet för batterielfordonssektorn och, i den mån kommissionen hade tillgång till dem, detaljerad information från offentligt tillgängliga källor om de subventionsbelopp som de kinesiska myndigheterna tillhandahållit de exporterande producenterna av batterielfordon. Kommissionen ansåg därför att den hade tillräcklig bevisning för utjämningsbar subventionering i enlighet med grundförordningen och subventionsavtalet.

(120) De kinesiska myndigheterna uppgav att i de undersökningar som inleds på grundval av en framställning från unionsindustrin kontrolleras i allmänhet frågorna om unionsproducenternas import från det undersökta landet och deras förbindelser med de exporterande producenterna samt deras verksamhet i unionen i samband med den undersökning av representativitet som utförs innan undersökningen inleds. De kinesiska myndigheterna uppmanade därför kommissionen att i) klargöra om kommissionen i definitionen av unionens batterielfordonsindustri i tillkännagivandet om inledande beaktade det faktum att vissa unionsproducenter har produktion i Kina, att vissa ägs av kinesiska företag eller har liten produktion i unionen, ii) tillhandahålla uppgifter om sammansättningen av unionens batterielfordonsindustri i form av antalet producenter och producentgrupper, den totala volymen av unionens batterielfordonsproduktion och den totala volymen och värdet av unionsindustrins batterielfordonsförsäljning för varje år under skadeundersökningsperioden, iii) klargöra om kommissionen uteslöt några unionsproducenter av batterielfordon från den förteckning över 12 producenter som nämns i tillkännagivandet om inledande, iv) ange den totala volymen och värdet av batterielfordonsproducenternas import från Kina och andra länder än Kina, och v) ange volymen och värdet, även om det rör sig om intervall, av importen från Kina som görs av batterielfordonsproducenter i unionen jämfört med deras totala produktion och försäljning i EU.

(121) Kommissionen noterade att den aktuella undersökningen inleddes på eget initiativ och inte på grundval av ett klagomål. I den aktuella undersökningen behövde kommissionen därför inte utföra någon undersökning om representativitet. Av detta följer att de kinesiska myndigheternas begäran om klargörande och begäran om uppgifter i samband med tillkännagivandet om inledande inte var relevanta i detta avseende och därför avslogs.

(122) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen i tillkännagivandet om inledande selektivt och omotiverat använde flera databaser såsom Global Trade Atlas (GTA), Eurostat och S&P Global Mobility för olika aspekter av skadebedömningen utan att försöka förena uppgifterna eller förklara hur eller varför en särskild datauppsättning var lämplig för en specifik del av skadebedömningen.

(123) Kommissionen höll inte med om detta påstående. I tillkännagivandet om inledande använde kommissionen de uppgifter som den hade tillgång till innan undersökningen inleddes. Förutom Eurostat ägs de två andra databaserna inte av kommissionen och kommissionen kunde därför inte till fullo stämma av uppgifterna i dessa databaser. I tillkännagivandet om inledande förklarade kommissionen dessutom att den när det var möjligt dubbelkontrollerade uppgifterna i dessa databaser och vid behov justerade dessa uppgifter med andra uppgifter som den hade till sitt förfogande. Kommissionen förklarade också att uppgifterna från S&P Global Mobility gav en mer detaljerad bild av de typer av batterielfordon som såldes på unionsmarknaden och förklarade de två moduler av uppgifter som de använde. Dessutom användes Eurostats databas för importvolymen av batterielfordon från Kina, medan GTA användes för Kinas exportvolym till unionen. Importvolymen av batterielfordon från Kina till unionen och exportvolymen av batterielfordon från Kina till unionen är inte densamma eftersom de baseras på uppgifter som rapporterats av olika tullmyndigheter. Oavsett informationskällan var slutsatsen densamma, dvs. import-/exportvolymen av batterielfordon från Kina ökade under den period som omfattades av tillkännagivandet om inledande. Därför avvisades påståendet.

(124) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionen i tillkännagivandet om inledande hade jämfört halvårsuppgifterna för 2023 med tidigare helår, såsom 2020, 2021 och 2022, för att dra slutsatser om de kinesiska importpriserna och marknadsandelarna och deras priseffekter på unionens industri för batterielfordon, för att uppskatta de framtida priseffekterna av denna import samt med avseende på situationen för unionens batterielfordonsindustri, och att en sådan bedömning inte var objektiv.

(125) I tillkännagivandet om inledande använde kommissionen som bedömningsperiod helåren 2020, 2021 och 2022 och första halvåret 2023 med tanke på att undersökningen inleddes i oktober 2023 (se skäl 1). För bedömningen av utvecklingen av volymskadeindikatorerna, såsom importvolym, försäljning, export, produktion och konsumtion, beräknade kommissionen ett index endast för helåren med 2020 som basår. Kommissionen beräknade inte ett index för första halvåret 2023 med användning av basåret 2020, eftersom bedömningsperioden och basåret för en volymindikator bör vara identiska (dvs. ett halvår kan inte jämföras med ett helår). Genomsnittspriserna är inte en volymindikator och därför beräknade kommissionen ett index för första halvåret 2023 med helåret 2020 som basår. En sådan bedömning är fullständigt objektiv för industrier som batterielfordonsindustrin, vars försäljningspriser inte varierar per säsong och så länge som den berörda tidsperioden redovisas. När det gäller marknadsandelar beräknade kommissionen marknadsandelarna för varje helår (2020, 2021 och 2022) samt första halvåret 2023 och förklarade hur marknadsandelen utvecklades under denna period. När det gäller kommissionens slutsatser i tillkännagivandet om inledande avseende den kinesiska importens priseffekter på unionsindustrin för batterielfordon och de uppskattade framtida priseffekterna av denna import förklarade de kinesiska myndigheterna inte exakt varför kommissionen inte var objektiv i sina slutsatser. Därför avvisades påståendet.

(126) De kinesiska myndigheterna hävdade att uppgifterna om unionsindustrins försäljningsvolym och försäljningspriser baserades på olika datakällor och dataset och att kommissionens bedömning därför inte var objektiv. Den kinesiska handelskammaren hävdade att det faktum att kommissionen använde olika dataset för olika aspekter av skadebedömningen gjorde det omöjligt att få en korrekt bild av situationen för unionsindustrin för batterielfordon.

(127) Kommissionen höll inte med om dessa påståenden. Uppgifterna i tillkännagivandet om inledande baseras på de uppgifter som rimligen var tillgängliga för kommissionen innan undersökningen inleddes. I tillkännagivandet om inledande var kommissionen tvungen att använda flera databaser såsom Eurostat, GTA och S&P Global Mobility, eftersom det inte fanns någon enskild databas som innehöll alla de uppgifter som kommissionen behövde i sin bedömning. Det faktum att unionsindustrins försäljningsvolym inte baserades på samma databas som försäljningspriserna innebär inte att kommissionens bedömning inte är objektiv. Såsom förklaras i tillkännagivandet om inledande angav den databas som kommissionen använde för att bedöma unionsindustrins prisutveckling inte bilens ursprung. Detta var särskilt viktigt för de batterielfordon som producerade av Teslagruppen, för vilka vissa modeller av batterielfordon kunde produceras både i Kina och i unionen. Dessa påståenden avvisades därför.

(128) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren begärde att kommissionen i) skulle lämna ytterligare uppgifter om de datamoduler och rapporter från S&P Global Mobility som kommissionen använt i tillkännagivandet om inledande, närmare bestämt om metoden för S&P Global Mobilitys insamling av uppgifter om försäljningsvolym och försäljningsvärde, inbegripet grunden för insamlingen av uppgifter, källan och huruvida uppgifterna innehåller några uppskattningar och i så fall vilken typ av uppskattningar det rör sig om, och ii) skulle lämna ut de underliggande uppgifter från S&P Global Mobility som kommissionen har sorterat/valt ut på grundval av specifika parametrar. Det uppgavs vidare att även om S&P Global Mobility var en betald publikation, kunde den likställas med GTA och att kommissionen, liksom den i antidumpningsundersökningar lämnar ut detaljerade uppgifter från GTA (i samband med urvalet av representativa länder), i likhet med GTA, bör tillhandahålla detaljerade uppgifter om mobilitetsmodulerna. Den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att de underliggande uppgifterna från S&P Global Mobility och uppgifterna om källan och den metod som används för datainsamling när det gäller volymen och värdet av batterielfordonsförsäljningen och dess ursprung är avgörande för att berörda parter ska kunna kontrollera trovärdigheten och tillförlitligheten hos de uppgifter som kommissionen använder. Den kinesiska handelskammaren hävdade att det inte var klart om uppgifterna från S&P Global Mobility matchar de två moduler som kommissionen använder och omfattar all försäljning av batterielfordon från Kina och EU i unionen från början.

(129) Såsom förklaras i tillkännagivandet om inledande använde kommissionen två datamoduler från S&P Global Mobility för att bedöma importen av kinesiska batterielfordon till unionen. En datamodul (modul 1) baserades på uppgifter om produktionsvolym för försäljning på unionsmarknaden. I denna modul kunde kommissionen fastställa den exakta produktionsplatsen för en särskild batterielfordonsmodell som var avsedd att säljas på unionsmarknaden. Detta var särskilt relevant för de batterielfordonsmodeller som såldes på unionsmarknaden men som producerades i flera länder (inte bara i Kina), t.ex. Teslagruppens modeller. En annan datamodul (modul 2) baserades på uppgifter om försäljning av batterielfordon på unionsmarknaden. I denna modul var det dock inte möjligt att identifiera exakt var en viss bilmodell producerades. Såsom de kinesiska myndigheterna har framhållit är S&P Global Mobility en betald publikation och kommissionen kan därför inte lämna ut de underliggande uppgifterna. Uppgiftsnivån i S&P Global Mobility (produktion för försäljning i unionen per producent, fordonsmodell osv.) är inte jämförbar med de uppgifter som kommissionen lämnar från GTA (importuppgifter) för valet av det representativa landet i antidumpningsundersökningen. De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren kan dock köpa uppgifterna från S&P Global Mobility. Under alla omständigheter noterade kommissionen att den kinesiska handelskammaren redan hade tillgång till uppgifterna från S&P Global Mobility, modul 2, eftersom dessa uppgifter användes i den analys som lämnades i bilaga I till den kinesiska handelskammarens inlaga av den 20 december 2023. Begäran avslogs därför.

(130) Den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen i tillkännagivandet om inledande klassificerade unionens batterielfordon i olika segment, men inte lämnade några uppgifter om kinesiska batterielfordon och huruvida de var jämförbara med unionens batterielfordon inom varje segment. Den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att man i tillkännagivandet om inledande inte beaktade konkurrensen och utbytbarheten mellan kinesiska batterielfordon och de batterielfordon som producerades av unionsproducenterna i unionen inom varje segment. Den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att det inom varje segment kunde finnas olika modeller och karosserityper av batterielfordon, såsom bilar och stadsjeepar, och att denna skillnad i karrosserityper påverkade prisjämförbarheten och att skillnaden i karosserityper, bland andra faktorer, också gör batterielfordonsmodeller inom ett visst segment sannolikt ojämförbara.

(131) De segment (i fråga om produkttyper) som kommissionen använde för prisjämförelsen skapades inte av kommissionen i den aktuella undersökningen. Uppgifterna om segment fanns tillgängliga i de uppgifter som hämtats från S&P Global Mobility, eftersom alla batterielfordon som säljs på unionsmarknaden klassificeras i sådana segment av andra tredje parter, såsom producenter, bilhandlare, uthyrningsföretag osv. Dessa segment gäller både batterielfordon som produceras av unionsindustrin och batterielfordon som importeras från Kina. I tillkännagivandet om inledande behövde kommissionen inte heller göra någon ingående jämförelse mellan importerade batterielfordon från Kina och de batterielfordon som produceras av unionsindustrin. En sådan jämförelse görs under undersökningens gång på grundval av produktkontrollnummer som de kinesiska exporterande producenter och unionsproducenter som ingick i urvalet ombeds lämna in. Därför avvisades påståendet.

(132) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade att när det gäller utvecklingen av de kinesiska priserna på batterielfordon på unionsmarknaden hade kommissionen använt uppgifter från Eurostat som omfattade unionsindustrins självimport och dragit slutsatsen att priserna minskade med 2 % under perioden 2020 och första halvåret 2023, men ignorerat det faktum att uppgifterna från S&P Global Mobility visade en ökning på 3 % av det vägda genomsnittliga försäljningspriset för den kinesiska batterielfordonsimporten mellan 2022 och första halvåret 2023. Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna att eftersom merparten av importen från Kina gjordes av unionsindustrin till internpriser kan ingen meningsfull bedömning av de kinesiska importpriserna för batterielfordon göras på grundval av uppgifter från Eurostat.

(133) Kommissionen noterade att de kinesiska myndigheterna lämnade motstridiga påståenden. Å ena sidan hävdade de att det inte var objektivt för kommissionen att jämföra genomsnittspriserna under ett halvår med genomsnittspriserna under ett år (se skäl 124) och å andra sidan kritiserade de kommissionen för att den i sin analys inte tog hänsyn till prisökningen under första halvåret 2023 jämfört med 2022. Vid bedömningen av importprisernas utveckling måste kommissionen dessutom ta hänsyn till all import från Kina, även om en del av den skedde till internpriser. Dessutom angav uppgifterna om S&P Global Mobility inte importpriset från Kina, utan det vägda genomsnittliga priset till slutkonsumenten av batterielfordon som importerats från Kina. Dessa påståenden avvisades därför.

(134) De kinesiska myndigheterna hävdade att det vägda genomsnittliga importpriset per enhet som baserades på Eurostat inte var kopplat till det faktiska försäljningspriset för batterielfordon till konsumenten enligt S&P Global Mobilitys uppgifter, och att detta därför tydde på att prisbedömningen i tillkännagivandet om inledande inte var objektiv eller baserad på faktisk bevisning.

(135) Priserna i de två databaserna Eurostat och S&P Global Mobility skiljer sig åt, eftersom de är priser för olika typer av kunder och i olika handelsled. Därför avvisades påståendet.

(136) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionens påstående i tillkännagivandet om inledande, att modul 2 i S&P Global Mobility som användes för prisjämförelse mellan unionsindustrin och den kinesiska importen omfattade merparten av försäljningen av alla batterielfordon på unionsmarknaden i de viktigaste medlemsstaterna, gör att omfattningen och täckningen av uppgifterna från S&P Global Mobility kan ifrågasättas. Detta påstående upprepades av den kinesiska handelskammaren, som vidare bad kommissionen att förklara sitt val av uppgiftskällor och de använda uppgifternas representativitet.

(137) Kommissionen höll inte med om detta påstående. I tillkännagivandet om inledande behövde kommissionen inte göra någon prisjämförelse mellan unionsindustrins alla batterielfordon och kinesiska batterielfordon. Såsom förklaras i tillkännagivandet om inledande omfattade modul 2 i S&P Global Mobility merparten av försäljningen av alla batterielfordon på unionsmarknaden i de viktigaste medlemsstaterna och var därför representativ. Eftersom undersökningen inleddes på eget initiativ hade kommissionen inga uppgifter från unionsindustrin i tillkännagivandet om inledande och utnyttjade därför bästa tillgängliga information för prisjämförelsen, dvs. uppgifter från S&P Global Mobility, som är en tillförlitlig uppgiftskälla som används av bilproducenterna.

(138) Dessutom uppgav de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren att eftersom kommissionen inte avslöjade den volym av batterielfordon från Kina och unionen som beaktades för priseffekterna som helhet och per segment, kunde de inte förstå om den segmentspecifika och den totala prisskillnad som beräknats var representativ.

(139) I tillkännagivandet om inledande gjorde kommissionen ingen prisbedömning per segment i den mening som avses med segmentering av marknaden. Kommissionen använde segmentfaktorn för prisjämförelse i fråga om produkttyper för att göra jämförelsen meningsfull med tanke på de olika modeller av batterielfordon som såldes på unionsmarknaden i avsaknad av andra tillgängliga uppgifter i detta avseende. Kommissionen behövde därför inte lämna ut uppgifter om den volym av batterielfordon i Kina och unionen som beaktades för priseffekterna. Detta påstående avvisades därför.

(140) Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna att kommissionen inte preciserade om de personbilssegment som kommissionen angav och beaktade för prisjämförelsen skapades av kommissionen eller också användes av S&P Global Mobility.

(141) Kommissionen erinrade om att uppgifterna om segmenten fanns tillgänglig i modul 2 i S&P Global Mobility.

(142) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade också att det inte hade gjorts någon prisjämförelse för vissa segment i tillkännagivandet om inledande och att det inte hade lämnats någon förklaring till varför de uteslöts. De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att om kinesiska batterielfordon inte såldes inom dessa segment på unionsmarknaden, bör dessa batterielfordonstyper undantas från produktdefinitionen.

(143) Såsom förklaras i skäl 139 gjorde kommissionen ingen prisjämförelse per segment i den mening som avses med segmentering. Dessutom omfattade undersökningen alla batterielfordon och det var därför irrelevant om de kinesiska exporterande producenterna inte exporterade batterielfordon inom vissa segment till unionsmarknaden. Dessa påståenden avvisades därför.

(144) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen i sin prisjämförelse bör ha tagit hänsyn till andra faktorer som påverkar jämförbarheten, såsom skillnaderna i försäljningsvolymer till kunderna och handelsled.

(145) I tillkännagivandet om inledande är kommissionen inte skyldig att göra en prisjämförelse som tar hänsyn till alla faktorer som påverkar jämförbarheten före inledandet av undersökningen, och kommissionen har inte tillgång till sådana detaljerade uppgifter. En sådan beräkning görs under undersökningens gång på grundval av detaljerade uppgifter från de kinesiska exporterande producenter och unionsproducenter som ingår i urvalet. Därför avvisades påståendet.

(146) De kinesiska myndigheterna, den kinesiska handelskammaren och företag 24 hävdade att den prisjämförelse som kommissionen gjorde i tillkännagivandet om inledande inte var objektiv, eftersom den uteslöt Teslagruppens försäljning trots att denna försäljning var betydande.

(147) Kommissionen höll inte med om detta påstående. Såsom förklaras i tillkännagivandet om inledande rapporterades inte ursprunget för Teslagruppens försäljning på unionsmarknaden i den databas från S&P Global Mobility som kommissionen använde för prisjämförelsen. I tillkännagivandet om inledande behövde kommissionen inte heller göra någon prisjämförelse för all exportförsäljning och all unionsindustriförsäljning. Uppgifterna i tillkännagivandet om inledande baseras på de uppgifter som rimligen var tillgängliga för kommissionen innan undersökningen inleddes. Därför avvisades påståendet.

(148) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionen i tillkännagivandet om inledande gjorde en prisjämförelse för 2022 och första halvåret 2023 och inte beaktade uppgifterna för 2020 och 2021, och inte heller beaktade hur priserna på batterielfordon i Kina och unionen interagerade över tid och hänvisade i detta avseende till överprövningsorganets rapporter i *China – HP-SSST (EU och Japan)* ([18]). Den kinesiska handelskammaren upprepade detta påstående i sin inlaga av den 20 december 2023 och hänvisade även till panelrapporten i *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* ([19]).

([18]) Överprövningsorganets rapporter, *China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from Japan / China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from the European Union*, WT/DS454/AB/R and Add.1 / WT/DS460/AB/R and Add.1, antagna den 28 oktober 2015, DSR 2015:IX, s. 4573, punkterna 5.159-5.160.

([19]) Panelrapport, *Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia*, WT/DS578/R and Add.1, som skickades ut till WTO:s medlemmar den 27 juli 2021 och överklagades den 28 juli 2021, punkterna 7.218-7.220.

(149) Kommissionen noterade att de två WTO-rapporterna hänvisar till den prisanalys som görs under en undersökning och inte till den som görs i en framställning eller ett dokument om inledande, där beviskraven är lägre. Kommissionen ansåg att den prisanalys som presenterades i tillkännagivandet om inledande var tillräcklig innan undersökningen inleddes. En mer ingående analys görs under undersökningens gång på grundval av de uppgifter som lämnats av de kinesiska producenter och unionsproducenter som ingår i urvalet. Därför avvisades påståendet.

(150) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade också att kommissionen vid prisjämförelsen inte tog hänsyn till importen från unionsproducenterna av batterielfordon och att unionsproducenternas prissättningsstrategi för batterielfordon som produceras i Kina sannolikt påverkades av unionsproducenternas övergripande affärsstrategi.

(151) När det gäller prisjämförelsen uteslöt kommissionen Teslas försäljning från prisjämförelsen endast eftersom den information som den hade tillgång till inte kunde skilja mellan batterielfordon från Tesla som produceras i Kina och de som produceras i unionen, såsom förklaras i skäl 147. Kommissionen noterade vidare att de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren inte underbyggde sitt påstående om unionsindustrins prissättningsstrategi. Dessa påståenden avvisades därför.

(152) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade också att kommissionen vid prisjämförelsen inte tog hänsyn till varumärkesfaktorn utan att förklara hur kommissionen bör ta hänsyn till denna faktor i sin prisjämförelse. Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren att unionsindustrins ökade försäljningspriser i kombination med den stigande försäljningsvolymen väcker frågor om i vilken utsträckning batterielfordon av kinesiskt märke konkurrerar med unionsindustrin och att de påstådda lägre priserna på importen av batterielfordon från Kina inte i sig är ett tecken på att prisökningar som annars skulle ha ägt rum förhindras eller på prisnedgång. De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren uppgav att panelen i *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* ([20]) noterade att en undersökning av priseffekterna kräver att en undersökande myndighet tar hänsyn till skillnaderna mellan de tre priseffekterna, eftersom de faktorer som är relevanta för övervägandena om betydande prisunderskridande skiljer sig från dem som är relevanta för övervägandena om betydande prisnedgång och förhindrande av prisökningar som annars skulle ha ägt rum. De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren noterade vidare att det inte gjordes någon oberoende analys av prisnedgång och förhindrande av prisökningar och att påståendet om prisnedgång var ogrundat eftersom unionsindustrins priser ökade under skadeundersökningsperioden. Företag 24 lade också till som faktorer som kommissionen inte beaktade i tillkännagivandet om inledande för prisanalysen, i) marknadssegmenten och ii) andra faktorer som påverkar konkurrenskraften inom fordonssektorn, utan att specificera dessa faktorer.

(153) Kommissionen ansåg att den lämnade tillräckliga uppgifter om priserna i tillkännagivandet om inledande, som baserades på de uppgifter som rimligen var tillgängliga för kommissionen innan undersökningen inleddes. Under undersökningen kommer kommissionen att genomföra en djupgående analys av priserna på grundval av de uppgifter som lämnats av de kinesiska exporterande producenter och unionsproducenter som ingick i urvalet.

(154) När det gäller bedömningen av den påstådda sårbarheten hos unionens batterielfordonsindustri hävdade de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren i) att kommissionen i tillkännagivandet om inledande selektivt fokuserade på specifika ekonomiska indikatorer för unionsindustrin, såsom produktionsvolym, försäljningsvolym, marknadsandel, försäljningspriser och sysselsättning, medan den förbisåg andra indikatorer som är avgörande för bedömningen av situationen och framtidsutsikterna för unionens batterielfordonsindustri, såsom produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, produktionskostnader, faktorer som påverkar försäljningspriserna, lönsamhet och räntabilitet, ii) att de indikatorer som kommissionen använde i tillkännagivandet om inledande visade på en sund unionsindustri, eftersom unionsindustrin hade den största marknadsandelen under skadeundersökningsperioden, och att den marginella minskning av marknadsandelen som observerades under en sexmånadersperiod inte var en tillförlitlig indikator på sårbarhet, eftersom unionens batterielfordonsproducenter lyckades sälja hela sin produktion och ökade produktionen, samtidigt som de upplevde en betydande försäljningstillväxt på en expanderande marknad, iii) att unionsindustrins försäljning ökade mellan 2020 och 2022 i en takt som var högre än ökningstakten för konsumtionen i unionen, iv) att unionsindustrins försäljningspriser, som ökade med 30 %, tyder på att unionsproducenterna kunde behålla sin marknadsandel och höja priserna trots den kinesiska importen av batterielfordon, v) att den ökande sysselsättningen visar att unionsindustrin är optimistisk när det gäller sina framtidsutsikter och vi) att unionsindustrins export ökade. Företag 24 hävdade också att unionsindustrin inte befann sig i en sårbar situation och att den faktiskt växte, eftersom uppgifterna om försäljningsvolym, produktion och export uppvisade en positiv trend, medan uppgifterna om marknadsandel inte visar någon tydlig trend trots att marknaden förbättrats sedan 2021.

([20]) Panelrapport, *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)*, punkterna 7.195-7.196.

(155) I tillkännagivandet om inledande lade kommissionen fram de uppgifter som var offentligt tillgängliga, med tanke på att undersökningen inleddes på eget initiativ. Kommissionen ansåg att den tillhandahöll tillräckliga uppgifter om unionsindustrins sårbarhet i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen förklarade särskilt att unionsindustrins situation inte pekade på förekomsten av väsentlig skada som skulle vållas av import från Kina. De kinesiska exportörerna har dock ökat sin penetration på unionsmarknaden betydligt under en mycket kort tidsperiod, till priser som är betydligt lägre än unionsindustrins priser, vilket sänker priserna eller förhindrar prisökningar som annars skulle ha ägt rum och följaktligen utövar ett betydande tryck på unionens försäljning, marknadsandelar och vinstmarginaler. Detta är särskilt viktigt i ett sammanhang där unionsindustrin kommer att behöva uppnå större försäljningsvolymer på marknaden för batterielfordon för att kompensera för de stora investeringar som behövs för att den ska förbli konkurrenskraftig i omställningen till fullständig elektrifiering. En kraftigt ökad lågprisimport av batterielfordon med ursprung i Kina som vinner betydande marknadsandelar på en växande marknad skulle leda till att unionsindustrin ådrar sig stora förluster som snabbt skulle kunna bli ohållbara.

(156) När det gäller risken för skada hävdade de kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren att kommissionen inte hade lämnat någon bevisning och förklaring avseende det rättsliga kravet i inledningsfrasen i artikel 8.8 i grundförordningen om ändrade omständigheter som leder till en situation där skada klart förutses och är nära förestående och att kommissionen inte hade gjort någon framåtblickande analys.

(157) I tillkännagivandet om inledande lade kommissionen fram tillräcklig bevisning för att visa att utvecklingen av den subventionerade importen skulle utgöra en överhängande risk för skada för en redan sårbar unionsindustri. Kommissionen lade särskilt fram bevisning för att kombinationen av stora volymer och marknadsandelar till mycket låga priser av kinesiska batterielfordon skulle kunna äventyra överlevnaden för unionens batterielfordonsindustri. De exporterande producenterna av batterielfordon i Kina anser att unionsmarknaden är mycket attraktiv med tanke på den tydliga färdplanen för elektrifiering, storleken och priserna. När det gäller den framåtblickande analysen noterade kommissionen dessutom att en analys av risken för skada är framåtblickande till sin natur och att analysen av faktorerna i avsnitt 6 i tillkännagivandet om inledande utgör en framåtblickande analys. Därför avvisades påståendet.

(158) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen för att utvärdera ökningstakten för den kinesiska importen i tillkännagivandet om inledande endast beaktade de kinesiska varumärkenas marknadsandel, men bör ha inkluderat all import från Kina.

(159) Kommissionen höll inte med om detta påstående. I tillkännagivandet om inledande beräknade kommissionen marknadsandelen för all import från Kina i skadeavsnittet. I avsnittet om risk för skada kompletterade kommissionen uppgifterna om marknadsandelar i avsnittet om skada och förklarade att importen av batterielfordon från Kina kunde delas upp i tre kategorier, t.ex. europeiska varumärken, amerikanska varumärken och kinesiska varumärken, och tillhandahöll även de kinesiska varumärkenas marknadsandel. Därför avvisades påståendet.

(160) Företag 24 hävdade att kommissionen i tillkännagivandet om inledande inte korrekt förklarade metoden för beräkning av den betydande ökningen av subventionerna till unionsmarknaden. Företag 24 hävdade särskilt att kommissionen i hög grad förlitade sig på exportuppgifter om kinesiska batterielfordon från GTA-databasen och inte förklarade den underliggande metoden i GTA-databasen med tanke på de betydande skillnaderna mellan uppgifter från GTA och andra källor såsom Eurostat och S&P Global Mobility.

(161) Kommissionen höll inte med om den ogrundade slutsatsen från företag 24 att den i hög grad förlitade sig på uppgifter från GTA för bedömningen av ökningstakten för subventionerna till unionen. Dessutom är det inte klart vilken metod kommissionen skulle ha förklarat när det gäller GTA. Kommissionen använde tre källor som den hade till sitt förfogande innan undersökningen inleddes för att bedöma ökningen av importen/exporten av kinesiska batterielfordon till unionen: Eurostat, S&P Global Mobility och GTA. Kommissionen lade inte särskild vikt vid någon av dessa databaser i sin bedömning. Såsom framhålls av företag 24 självt rapporterade GTA uppgifter om den kinesiska exporten till unionsmarknaden. Eurostat rapporterade uppgifter om importen från Kina till unionsmarknaden. Exportvolymen kan skilja sig från importvolymen, särskilt i de fall då uppgifterna lämnas av olika tullmyndigheter. Därför avvisades påståendet.

(162) De kinesiska myndigheterna hävdade att den marknadsandel som kommissionen beräknat för de kinesiska varumärkena på grundval av en blandning av uppgiftskällor verkade överskatta de kinesiska varumärkenas andel på ett medvetet sätt för att skapa ett falskt intryck av en betydande ökning av importen av kinesiska varumärken i unionen, eftersom den marknadsandel som kommissionen beräknat var högre än den respektive marknadsandel som ACEA rapporterat.

(163) Kommissionen höll inte med om detta påstående. Kommissionen kan inte kommentera de uppgifter om marknadsandelar som lämnats av ACEA och dess källor och metoder, eftersom den inte har tillgång till de detaljerade uppgifter som ACEA använder i detta avseende. Genom att jämföra den marknadsandel som rapporterats av ACEA med den som kommissionen beräknat för de kinesiska varumärkena förefaller det dock som om ACEA i denna beräkning inte inkluderade importen från den kinesiska gruppen Geely, i synnerhet inte Polestars försäljning.

(164) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionens bedömning inte var objektiv, eftersom unionsindustrins självimport uteslöts vid bedömningen av den framtida ökningen av den kinesiska importen och från bedömningen av unionens försäljningsvolym.

(165) Unionsindustrins import uteslöts inte vid bedömningen av den framtida ökningen av den kinesiska importen. I skadeanalysen måste dessutom unionsindustrins försäljningsvolym endast omfatta volymen av batterielfordon som produceras i unionen. Volymen av de batterielfordon som importeras från Kina är i själva verket unionsindustrins återförsäljning på unionsmarknaden, eftersom unionsindustrin för denna typ av försäljning fungerar som handlare på unionsmarknaden och inte som producent. Därför avvisades påståendet.

(166) De kinesiska myndigheterna och företag 24 hävdade att kommissionen inte gjorde någon objektiv granskning, eftersom bedömningen av den kinesiska batterielfordonsimporten inte hade gjorts på en segmentbasis, vilket gjordes för priseffektanalysen.

(167) I tillkännagivandet om inledande gjorde kommissionen ingen analys av priseffekter på segmentbasis. Kommissionen jämförde helt enkelt priserna på unionsindustrins batterielfordon med de kinesiska batterielfordonen inom olika segment i fråga om produkttyper för att göra prisjämförelsen meningsfull med tanke på de olika typer av batterielfordon som såldes av unionsindustrin. Därför avvisades påståendet.

(168) När det gäller marknadsandelen för kinesiska varumärken enligt S&P Global Mobility i tillkännagivandet om inledande begärde de kinesiska myndigheterna att kommissionen skulle i) bekräfta om de intervall för marknadsandelar som angavs är korrekta, ii) klargöra varför intervall har angetts när kommissionen enligt tillkännagivandet om inledande faktiskt hade de exakta uppgifterna och den exakta marknadsandelen för kinesiska varumärken har angetts för 2021 (dvs. 3 %).

(169) Marknadsandelen för kinesiska varumärken tillhandahölls i intervall eftersom kommissionen använde två datamoduler från S&P Global Mobility, vars grund för insamling av uppgifter var annorlunda, vilket tydligt förklarades i tillkännagivandet om inledande. De intervall som kommissionen har tillhandahållit visar resultatet av beräkningen av marknadsandelarna på grundval av dessa två moduler. För 2021 tillhandahöll kommissionen inte något intervall, eftersom resultatet av beräkningen av marknadsandelen var detsamma för båda datamodulerna.

(170) De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade också att kommissionens påståenden om kinesisk överkapacitet var felaktiga och att en betydande del av produktionskapaciteten för batterielfordon i Kina kunde tillskrivas unionens produktion av batterielfordon. Företag 24 hävdade att kommissionens analys av den outnyttjade kapaciteten i Kina saknade detaljrikedom, eftersom den inte beaktade de olika segmenten på marknaden och den politiska utvecklingen i Kina och i tredjeländer som kommer att öka efterfrågan på batterielfordon i framtiden inom alla segment. De kinesiska myndigheterna och den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att kommissionen inte bedömde den förväntade ökningen av den inhemska efterfrågan i Kina, trots att Kina är världens största marknad för batterielfordon, att merparten av produktionen av batterielfordon i Kina var för den kinesiska inrikesmarknaden och absorptionskapaciteten på andra marknader. Företag 24 hävdade att kommissionen gjorde en otillräcklig bedömning av utvecklingen och tendenserna på batterielfordonsmarknaderna i tredjeländer.

(171) Kommissionen ansåg att den i tillkännagivandet om inledande tillhandahöll tillräckliga uppgifter om kapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina. Kommissionen förklarade särskilt att flera källor uppgav att den outnyttjade kapaciteten är omkring 50 % i Kina och att den förväntas öka i framtiden när fler fabriker byggs. Kina är visserligen den största marknaden för batterielfordon, men den är också exportorienterad. Ett stort antal kinesiska batterielfordonsföretag har offentligt uttryckt sitt intresse för att exportera batterielfordon till unionen och de bygger batterielfordonsmodeller särskilt för unionsmarknaden, vilket förklaras i tillkännagivandet om inledande. I tillkännagivandet om inledande förklarade kommissionen dessutom att den tredje största marknaden för batterielfordon efter Kina och unionen var Förenta staterna, som i praktiken har stängts för de kinesiska exporterande producenterna med tanke på de totala importtullarna på 27,5 % (2,5 % tullavgifter och 25 % tullar ([21]) på grundval av avsnitt 301 i handelslagen från 1974 ([22])). Andra mindre marknader som Turkiet och Indien hade också höga importtullar för import av batterielfordon från Kina. Under undersökningen kommer kommissionen att grundligt bedöma absorptionskapaciteten på andra marknader för den kinesiska outnyttjade kapaciteten.

(172) Den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen inte hade utvärderat huruvida den kinesiska importen av batterielfordon och unionens batterielfordon befinner sig i ett konkurrensförhållande och är utbytbara mot varandra på ett sätt som skulle kunna leda till en risk för skada för unionens batterielfordonsindustri. Den kinesiska handelskammaren hänvisade i detta avseende till överprövningsorganets rapporter i *China – HP-SSST (Japan and EU)* ([23]).

(173) Kommissionen noterade att denna rapport hänvisade till den bedömning som kommissionen måste göra under en undersökning och inte i en framställning eller ett dokument om inledande där beviskraven är lägre än under en undersökning. I avsnitt 5.4.2 i tillkännagivandet om inledande visade kommissionen dessutom en prisjämförelse mellan kinesiska batterielfordon och batterielfordon från unionen baserad på segment i form av produkttyper, i avsnitt 5.4.4 förklarade kommissionen vilka delar av produktionskostnaden för batterielfordon som är desamma för de kinesiska exporterande producenterna och för unionsproducenterna, i avsnitt 5. 5 drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska producenterna av batterielfordon har ökat sin penetration på EU-marknaden avsevärt på mycket kort tid, till priser som är betydligt lägre än unionsindustrins priser, och i avsnitten 6.2 och 6.3 förklarade kommissionen varför unionsmarknaden är attraktiv för kinesiska producenter, särskilt för vissa kinesiska exporterande producenter som kommissionen presenterade i avsnitt 6.3. I avsnitt 7.1 om orsakssamband förklarade kommissionen dessutom att de kinesiska bilarnas närvaro på unionsmarknaden i stora volymer till betydligt lägre priser än unionsindustrins priser inte kommer att göra det möjligt för unionsindustrin att bygga en ordentlig batterielfordonsindustri på unionsmarknaden. I inledningsskedet fanns det därför tillräcklig bevisning för att de kinesiska batterielfordonen och unionens batterielfordon konkurrerar direkt med varandra och är utbytbara mot varandra. Påståendet avvisades därför.

(174) Företag 24 hävdade att det inte fanns någon bevisning för att importen av påstått subventionerade batterielfordon från Kina skulle utgöra en risk för väsentlig skada för unionens batterielfordonsindustri, med beaktande av i) unionens växande batterielfordonsindustri, som enligt företag 24 inte befann sig i en sårbar situation, ii) den förväntade tillväxten på unionens batterielfordonsmarknad och iii) utvecklingen av importen från övriga tredjeländer. Företag 24 hävdade också att kommissionen inte hade tagit hänsyn till segmenteringen av marknaden för personbilar, trots att detta är relevant eftersom det skulle förklara att låga priser på kinesiska batterielfordon inom ett marknadssegment inte kan orsaka någon påstådd risk för skada för unionsindustrin, som är verksam inom olika marknadssegment. Företag 24 hävdade vidare att även om det fanns risk för skada för unionsindustrin, kunde detta hot inte tillskrivas importen av batterielfordon från Kina, på grund av i) att stora delar av EU:s industri inriktade sig på bilar med förbränningsmotor där de hade en konkurrensfördel och först nyligen började investera på batterielfordonsmarknaden, ii) låga investeringar i en global försörjningskedja för elbatterier och iii) bristen på råvaror till överkomliga priser för batteriproduktion och höga energipriser som förvärrades av externa chocker, särskilt det ryska anfallskriget i Ukraina.

(175) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionen inte bedömde i) importen från tredjeländer, ii) självimporten av batterielfordon från Kina från unionsproducenterna av batterielfordon – detta togs också upp av den kinesiska handelskammaren, och iii) förändringar i konsumtionsmönstren.

([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]) Överprövningsorganets rapport, *China – HP-SSST (Japan and EU)*, punkt 5.262.

(176) Den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen underlåtit att på ett adekvat sätt beakta andra kända faktorer som riskerar att skada unionens batterielfordonsproducenter i framtiden, såsom i) unionens batterielfordonsproducenters beroende av batterier och andra komponenter från tredjeländer som påverkar deras konkurrenskraft i allmänhet och i händelse av störningar i leveranskedjan såsom under covid-19-pandemin och kriget mellan Ryssland och Ukraina, ii) inflationstrycket och de höga energipriserna i unionen, iii) EU:s politik för att främja biobränslen, iv) konkurrensen mellan fordon med förbränningsmotor och batterielfordon, v) inledningsskedet för flera batterielfordonsproducenter i unionen och deras begränsade produktion, och vi) prispolitiken för traditionella producenter av bilmärken i EU som tillverkar batterielfordon samt konkurrensen från producenter inom EU.

(177) Unionens batterielfordonsindustri ökade faktiskt i linje med unionsmarknaden, som successivt övergår från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon. I tillkännagivandet om inledande förklarade kommissionen emellertid vidare att de tillgängliga uppgifterna visade att batterielfordonsindustrin i unionen skulle ligga på ungefär nollresultat för sin batterielfordonsverksamhet och förväntades nå lönsamma nivåer omkring 2025. Industrins låga prestation berodde främst på de höga batterikostnaderna och de dyra FoU-insatserna på fortfarande relativt låga volymer. Unionens batterielfordonsindustri behövde kontinuerligt investera särskilt i batterianläggningar och forskning och utveckling om nya batterielfordonsmodeller för att förbli konkurrenskraftiga. Även om situationen för närvarande var hållbar, eftersom de flesta producenter av batterielfordon i unionen kunde korskompensera med de högre marginaler de uppnår från försäljningen av fordon med förbränningsmotor, skulle denna möjlighet dock gradvis försvinna i takt med att unionsmarknaden övergår till fullständig elektrifiering. Med andra ord kommer unionsindustrins framtida lönsamhet för batterielfordon i hög grad att vara beroende av att den säkrar höga produktions- och försäljningsvolymer för batterielfordon. Såsom förklaras i tillkännagivandet om inledande var unionsindustrin dessutom tvungen att fortsätta att öka sin försäljning av batterielfordon på unionsmarknaden i stora volymer. De kinesiska batterielfordonens närvaro på unionsmarknaden i stora volymer till betydligt lägre priser än unionsindustrins priser inte kommer att göra det möjligt för unionsindustrin att bygga en ordentlig batterielfordonsindustri på unionsmarknaden.

(178) Uppgifterna i tillkännagivandet om inledande baseras på de uppgifter som kommissionen hade offentlig tillgång till innan undersökningen inleddes. Innan undersökningen inleddes hade kommissionen inga uppgifter som tydde på att det behövdes en segmentanalys. Kommissionen undersökte denna fråga ytterligare under undersökningens gång och drog slutsatsen att en segmentanalys inte var motiverad eller lämplig i detta fall, såsom förklaras i skälen 1041–1049.

(179) Dessutom behövde kommissionen inte i tillkännagivandet om inledande ta med en uttömmande förteckning över faktorer som skulle kunna utgöra en risk för skada för unionsindustrin, eftersom den bevisnivå som krävs i tillkännagivandet om inledande är betydligt lägre än under den undersökning som inför utjämningsåtgärder. I tillkännagivandet om inledande bedömde kommissionen utvecklingen av importen från tredjeländer och andra faktorer som påverkade unionsindustrins prestation, såsom bristen på halvledare, svårigheterna att anskaffa tillräckligt med råvaror och laddningsinfrastrukturen. Under undersökningen kommer kommissionen att göra en ingående bedömning av de faktorer som anges i avsnitt 6.2. Dessa påståenden avvisades därför.

(180) När det gäller unionens intresse hävdade de kinesiska myndigheterna, samtidigt som de medgav att kommissionen vanligtvis inte beaktade unionsintresset vid inledandet av en undersökning, att en sådan bedömning i den aktuella undersökningen skulle ha varit relevant och lämplig eftersom undersökningen inleddes på eget initiativ och den inte verkade stödjas av unionsproducenterna av batterielfordon. De kinesiska myndigheterna ansåg att inledandet av denna undersökning var kontraintuitivt för EU och att införandet av åtgärder skulle strida mot unionsintresset eftersom i) undersökningen inte skulle gynna unionens batterielfordonsindustri och åtgärder om de infördes skulle skapa problem med prisöverkomlighet och tillgång till batterielfordon i unionen, och ii) undersökningen var oförenlig med EU:s klimat- och miljömål.

(181) Det finns inget rättsligt krav på att en bedömning av unionsintresset ska ingå i en framställning eller i ett dokument om inledande för undersökningar som inletts på eget initiativ. Dessutom instämde kommissionen inte alls i de kinesiska myndigheternas påståenden i skäl 180. Kommissionen tog i detalj upp aspekterna av unionsintresset under undersökningens gång och lade fram sina slutsatser i avsnittet ”Unionsintresse”.

(182) Bevisningen i tillkännagivandet om inledande utgjorde den information som rimligen var tillgänglig för kommissionen innan undersökningen inleddes. Eftersom undersökningen inleddes på eget initiativ hade kommissionen inte tillgång till samma uppgifter som då en undersökning inleds på grundval av en framställning. Vissa sådana exakta uppgifter om produktionskostnaden och därmed lönsamheten är inte offentligt tillgängliga. Tillkännagivandet om inledande innehöll dock tillräcklig bevisning för att det fanns en risk för skada för unionsindustrin och ett orsakssamband mellan risken för skada för unionsindustrin och den kinesiska importen av batterielfordon, som orsakades av den subventionerade importen. Kommissionen ansåg därför att den hade tillräcklig bevisning för en risk för skada till följd av subventionerad import i enlighet med grundförordningen och subventionsavtalet.

1.6. Enskild undersökning

(183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, en exporterande producent i Kina, lämnade in en begäran om enskild undersökning i enlighet med artikel 27.3 i grundförordningen. Därefter besvarade företaget också frågeformuläret. Denna begäran behandlas i detta skede av förfarandet.

2. UNDERSÖKT PRODUKT, BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1. Undersökt produkt

(184) Den produkt som är föremål för undersökning är nya batteridrivna elfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, med undantag av fordonskategorierna L6 och L7 enligt förordning (EU) nr 168/2013 ([24]), som drivs (oavsett antalet hjul som sätts i rörelse) uteslutande av en eller flera elmotorer, inbegripet sådana med en förbränningsförlängare (en hjälpkraftsenhet), som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8703 80 10 (Taric-nummer 8703 80 10 10) (*den undersökta produkten*). Motorcyklar omfattas inte av den nuvarande undersökningen.

(185) I tillkännagivandet om inledande ingick inte den uttryckliga hänvisningen till förbränningsförlängaren i definitionen av den undersökta produkten. Kommissionen ansåg dock att det var nödvändigt att klargöra att batterielfordon också omfattar de fordon som har en förbränningsförlängare (en hjälpkraftsenhet) bestående av en liten förbränningsmotor tillsammans med en elektrisk generator som används för att ladda batteriet medan fordonet drivs. Denna typ av batterielfordon har samma fysiska egenskaper och användningsområden som och konkurrerar med andra typer av batterielfordon som inte har någon förbränningsförlängare. Denna typ av batterielfordon importerades från Kina under skadeundersökningsperioden och producerades i unionen i små volymer. Kommissionens analys har därför sedan inledandet inbegripit uppgifter om denna typ av batterielfordon.

2.2. Berörd produkt

(186) Den berörda produkten är den undersökta produkten med ursprung i Kina (*den berörda produkten*).

2.3. Likadan produkt

(187) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:

Den berörda produkten när den exporteras till unionen.

(a) Den undersökta produkt som tillverkas och säljs på det berörda landets inhemska marknad.

(b) Den undersökta produkt som produceras och säljs i unionen av unionsindustrin.

(188) Kommissionen beslutade därför att dessa produkter inom ramen för denna undersökning är likadana produkter i den mening som avses i artikel 2 c i grundförordningen.

([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, EUT L 60, 2.3.2013, s. 52.

2.4. **Synpunkter på produktdefinitionen**

(189) Synpunkter på produktdefinitionen mottogs från Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (XEV) och Green World Mobility.

(190) XEV är en kinesisk exporterande producent av fyrhjulingar som saluförs under varumärket XEV och exporteras till unionen. Dess huvudmodell är XEV YOYO.

(191) XEV hävdade att XEV YOYO är en helt elektrisk fyrhjuling i kategori L7, enligt de fordonskategorier som definieras i bilaga I till förordning (EU) nr 168/2013 ([25]). Enligt XEV skiljer den sig därför från motorfordon för befordran av passagerare och deras bagage, som betecknas som fordon i kategori M enligt de fordonskategorier som definieras i artikel 4 i förordning 2018/858 ([26]). XEV hävdade dessutom att fyrhjulingar i kategori L7 på grund av fysiska och tekniska skillnader inte har några likheter med de batterielfordon som undersökningen gäller. Bland dessa visade XEV att XEV YOYO hade lägre effektprestanda, batterikapacitet, maximal räckvidd, trottoarvikt och maximal hastighet än vissa små batterielfordon i kategori M, utöver olika licenskrav och nummerskyltens olika dimensioner. XEV identifierade också olika användningsområden och konsumentuppfattningar.

(192) XEV begärde därför att kommissionen skulle bekräfta att fyrhjulingar, såsom XEV YOYO, inte betraktas som batterielfordon i den aktuella undersökningen och därför inte omfattas av definitionen av den undersökta produkten.

(193) Kommissionens analys bekräftade att fyrhjulingar (kategori L6 och L7) inte har samma fysiska och tekniska egenskaper som de batterielfordon som omfattas av undersökningen. Bland de fysiska och tekniska egenskaperna definieras fyrhjulingar genom gränsvärden i fråga om högsta hastighet, vikt, motoreffekt och säten, medan de batterielfordon som omfattas av undersökningen inte har sådana gränser. Kommissionen drog därför slutsatsen att fyrhjulingar inte ingick i den undersökta produkten och därför inte omfattades av undersökningen. Följaktligen konstaterades det att exporten av fyrhjulingar till unionen från bland annat XEV inte berördes av denna undersökning.

(194) Grön World Mobility importerar elmopeder från Kina och vissa elfordon avsedda för personer med funktionsnedsättning. Green World Mobility hävdade att sådana fordon skiljer sig från den undersökta produkten. Mopeder omfattas av kategori L6 enligt definitionen i förordning (EU) nr 168/2013, medan elfordon konstruerade för personer med funktionsnedsättning som importerats av Green World Mobility tidigare hade klassificerats enligt KN-nummer 8713 90 00. Tullmyndigheterna i Nederländerna omklassificerade dem emellertid därefter enligt KN-nummer 8703 80 10. Sådana fordon kan endast medföra högst två personer och kan färdas med en högsta hastighet av 45 km/h på allmän väg. Slutligen bekräftade Green World Mobility att de också klassificerades i kategori L enligt definitionen i förordning (EU) nr 168/2013.

(195) Kommissionens analys bekräftade att mopeder och den typ av elfordon som är konstruerade för personer med funktionsnedsättning och som importeras av Green World Mobility inte hade samma fysiska och tekniska egenskaper som de batterielfordon som omfattas av undersökningen. Kommissionen drog därför slutsatsen att dessa produkter inte ingick i den undersökta produkten och därför inte omfattades av undersökningen.

([25]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, EUT L 60, 2.3.2013, s. 52.

([26]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, EUT L 151, 14.6.2018, s. 1.

3. SUBVENTIONERING

3.1. Inledning Presentation av statliga planer, projekt och andra dokument

(196) Innan kommissionen påbörjade sin analys av den påstådda subventioneringen i form av subventioner eller subventionsprogram gjorde den först en bedömning av de statliga planer, projekt och dokument som var relevanta för analysen av de undersökta subventionsprogrammen.

(197) Inledningsvis påpekade kommissionen att Kinas övergripande ekonomiska struktur kännetecknas av en särskilt stark roll för staten, där de statliga myndigheterna i sin tur kontrolleras av det kinesiska kommunistpartiet (*kommunistpartiet*), landets styrande politiska enhet. Till följd av detta är företagen i Kina verksamma i en särskild miljö som – till skillnad från de västerländska ekonomierna där marknadskrafterna representerar den dominerande organisationsprincipen – har många mekanismer som ger de kinesiska myndigheterna en betydande kontroll över alla aspekter av landets ekonomiska verksamhet. Denna snäva kontroll hindrar ekonomiska aktörer från att agera som rationella marknadsaktörer som försöker maximera vinsterna, och tvingar dem i själva verket att agera som regeringens förlängda arm när de genomför sin politik och sina planer.

(198) Följande egenskaper är mest betydelsefulla när det gäller att överföra de kinesiska myndigheternas politiska beslut till de ekonomiska aktörernas dagliga verksamhet: *i)* doktrinen om en socialistisk marknadsekonomi, *ii)* kommunistpartiets ledning, *iii)* systemet för industriell planering, *iv)* det finansiella systemet.

(199) Den socialistiska marknadsekonomins doktrin, som är förkroppsligad i den kinesiska konstitutionen ([27]), ger staten en inneboende och allomfattande kontroll över ekonomin, som går långt utöver de traditionella standarderna att fastställa ett regelverk inom vilket marknadsaktörerna är fria att verka. Enligt artikel 6 i konstitutionen gäller särskilt följande: ”Grunden för det socialistiska ekonomiska systemet i Folkrepubliken Kina är socialistiskt offentligt ägande av produktionsmedlen [...]. I socialismens primära skede upprätthåller staten det grundläggande ekonomiska system där det offentliga ägandet dominerar och olika former av ägande utvecklas sida vid sida och håller sig till det distributionssystem där distribution enligt arbete är dominerande och olika distributionssätt samexisterar.” I enlighet med artikel 15 i konstitutionen gäller dessutom följande: ”Staten tillämpar socialistisk marknadsekonomi. Staten stärker den ekonomiska lagstiftningen, förbättrar makroregleringen och kontrollen. Staten förbjuder i enlighet med lag varje organisation eller individ att störa den socioekonomiska ordningen.” Dessutom ger artikel 11 i konstitutionen staten en interventionistisk roll som går utöver att skydda de icke-offentliga sektorernas rättigheter och intressen, genom att staten ska ”uppmuntra, stödja och styra utvecklingen av de icke-offentliga sektorerna av ekonomin och, i enlighet med lag, utöva tillsyn och kontroll över de icke-offentliga sektorerna av ekonomin”.

(200) Dessa konstitutionella grundprinciper återspeglas i all relevant lagstiftning ([28]) som betonar den socialistiska marknadsekonomin som den ledande princip som den kinesiska ekonomin bygger på. Dessutom använder sig staten under kommunistpartiets ledning i stor utsträckning av en rad olika instrument – både incitament och begränsningar – för att vägleda ekonomin mot socialistisk modernisering, dvs. mot mål (däribland industripolitiska mål) som fastställts av de kinesiska myndigheterna.

([27]) Kinas konstitution, antagen den 4 december 1982, i dess ändrade lydelse, finns på http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Se t.ex. artiklarna 1 och 206 i Kinas civillag, där följande anges: ”Denna lag är formulerad [...] i syfte att skydda civilrättsliga personers lagliga rättigheter och intressen, reglera civilrättsliga förhållanden, upprätthålla social och ekonomisk ordning, tillgodose behoven av att utveckla socialism med kinesiska särdrag och föra vidare de socialistiska kärnvärdena” och ”[s]taten upprätthåller och förbättrar de grundläggande socialistiska ekonomiska systemen, såsom ägarsystemet enligt vilket olika former av ägande samutvecklas med offentligt ägande som grundpelare, distributionssystemet enligt vilket flera former av distribution samexisterar med distribution enligt arbete som grundpelare, samt systemet med socialistisk marknadsekonomi. Staten konsoliderar och utvecklar den offentliga sektorn av ekonomin och uppmuntrar, stöder och vägleder utvecklingen av den icke-offentliga sektorn av ekonomin. Staten tillämpar en socialistisk marknadsekonomi [...]”., finns på: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. På samma sätt gäller enligt artikel 1 i Kinas bolagsrätt följande: ”Folkrepubliken Kinas bolagsrätt [...] har antagits för att standardisera företagens organisation och verksamhet, skydda företagens, aktieägarnas och borgenärernas lagliga rättigheter och intressen, skydda den sociala och ekonomiska ordningen och främja utvecklingen av den socialistiska marknadsekonomin”, finns på: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Kommunistpartiets ledarskap – som formellt är inskrivet i landets konstitution ([29]), liksom i relevant sekundärlagstiftning och i partiets egna stadgar ([30]) – tar sig i praktiken olika uttryck: I synnerhet utövar partiet, eftersom det inte finns någon maktdelning i Kina, full kontroll över statsapparatens lagstiftande ([31]), verkställande ([32]) och dömande ([33]) grenar. Dessutom övervakar partiet viktiga delar av ekonomin, inklusive finanssektorn och industrisektorer som anses vara strategiska, särskilt genom ägande och/eller genom att utse och rotera nyckelpersonal. Det är obligatoriskt att inrätta partiavdelningar i alla företag med fler än tre partimedlemmar ([34]) (se även skäl 785), både statsägda och privata, och partistrukturer inom företag gör ofta anspråk på rätten att delta i företagens operativa beslutsfattande (se även skäl 786). Alla dessa kontrollmekanismer ger kommunistpartiet ett hårt grepp om landets ekonomi och gör det möjligt för parten att utforma och genomföra sin ekonomiska politik i linje med sina strategiska överväganden och prioriteringar.

(202) Den kinesiska ekonomins inriktning avgörs i hög grad av ett välutvecklat planeringssystem som fastställer prioriteringar och anger de mål som de centrala och lokala myndigheterna måste inrikta sig på. Relevanta planer finns på alla förvaltningsnivåer och täcker alla ekonomiska sektorer. De mål som fastställs genom planeringsinstrumenten är bindande och myndigheterna på varje administrativ nivå övervakar respektive lägre myndighets genomförande av planerna. Generellt sett leder planeringssystemet i Kina till att resurser fördelas till sektorer som staten har betecknat som strategiska eller på annat sätt politiskt viktiga, i stället för att fördelas enligt marknadskrafterna ([35]).

(203) För att kunna fördela resurser i linje med de kinesiska myndigheternas politiska prioriteringar är det viktigt för de kinesiska myndigheterna att instrumentalisera finanssektorn. Kinas finansiella system domineras fortfarande av banksektorn och staten kontrollerar banksektorn (se även avsnitt 3.5.1, särskilt underavsnitt 3.5.1.3) genom ägarskap (se skäl 465) samt genom personliga band. De kinesiska myndigheterna har därför, i egenskap av majoritetsägare/kontrollerande aktieägare, befogenhet att utse de viktigaste positionerna inom de statsägda policybankerna (se skäl 454) samt banker som helt eller delvis ägs av staten själv eller av statsägda juridiska personer (se skäl 468).

(204) Dessutom innehåller stadgarna för större kinesiska banker regelbundet ett särskilt kapitel om inrättandet av en partikommitté ([36]). Enligt stadgarna för Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) ska till exempel ”ordföranden för bankens styrelse och partikommitténs sekreterare vara samma person” ([37]). I artikel 53 anges vilka skyldigheter partikommittén har, däribland övervakning av det praktiska genomförandet av parti- och statsbeslut i banken. Partikommittén spelar också en roll i valet och utvärderingen av personal, tillsammans med

([29]) Se artikel 1 i konstitutionen: ”*Det socialistiska systemet är Folkrepubliken Kinas grundläggande system. Det främsta kännetecknet för den kinesiska formen av socialism är det kinesiska kommunistpartiets ledarskap”. Det är förbjudet för alla organisationer eller individer att skada det socialistiska systemet*.”

([30]) Se kommunistpartiets allmänna program, enligt vilket det ”främsta kännetecknet för den kinesiska formen av socialism är det kinesiska kommunistpartiets ledarskap och systemets största styrka. Partiet är den viktigaste kraften för politiskt ledarskap. Partiet utövar det övergripande ledarskapet på alla insatsområden i alla delar av landet.” Tillgängligt på: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (senast hämtat den 3 juni 2024).

([31]) När det gäller sammansättningen av den nationella folkkongressen och dess relation till det kinesiska kommunistpartiet, se t.ex. https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Finns på https://www.gov.cn/.

([33]) Se artikel 12 i Kinas domarlag, där det föreskrivs att domarna ska ”upprätthålla [...] Folkrepubliken Kinas författning, Folkrepubliken Kinas kommunistiska partis ledarskap och det socialistiska systemet”, finns på www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20Detta%20Law%20is,in%20accordance%20med%20the%20law.

([34]) Se artikel 30 i kommunistpartiets stadgar: ”En partiorganisation på primärnivå ska bildas i alla företag, [...], statliga organ, [...] och alla andra organisationer på primärnivå [där människor arbetar] där det finns tre eller flera fullvärdiga partimedlemmar”.

([35]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar av den 20 december 2017, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* (SWD(2017) 483 final/2) (Kinarapporten från 2017) – kapitel 4, s. 41–42, 83. Se det uppdaterade arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 10 april 2024, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*, SWD(2024) 91 final (*Kinarapporten*) – kapitel 4, s. 57–59, 99.

([36]) ICBC:s stadgar, kapitel 6, artiklarna 52–53; finns på http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) *Ibid.*, artikel 52.

styrelsen. Slutligen ska partikommittén delta i diskussionen om ”större operativa frågor och förvaltningsfrågor och viktiga frågor som rör arbetstagarnas intressen och lägga fram kommentarer och förslag” ([38]). Enligt bestämmelserna om styrelsen måste dessutom partikommittén rådfrågas innan beslut fattas om materiella frågor ([39]). Agricultural Bank of Chinas (ABC) stadgar innehåller identiska formuleringar om inrättandet av partikommittén i artikel 58 och om kommitténs deltagande i diskussionen om viktiga frågor i artikel 161 ([40]).

(205) Utöver de kinesiska myndigheternas förmåga att kontrollera banksektorn genom ägarskap och organisatorisk struktur utövar de kontroll över sektorn även mot bakgrund av den tillämpliga kinesiska lagstiftningen (se 3.5.1.5 för analys av relevanta rättsliga handlingar) som kräver att bankerna anpassar sig till landets industripolitiska mål när de fattar finansiella beslut.

(206) Sammanfattningsvis visar alla dessa faktorer att strukturen i det rättsliga och politiska systemet i Kina är beroende av att regeringen har ett fast grepp om alla aspekter av ekonomin och handeln, eftersom de styrs och övervakas centralt av de kinesiska myndigheterna. De ekonomiska aktörerna är en integrerad del av detta system, inte som aktörer på den öppna marknaden som syftar till att fatta affärsbeslut som enbart styrs av ekonomisk logik och vinstmaximering, utan snarare som en av de integrerade aktörer som ska genomföra den övergripande politiken och dess specifika mål som fastställts av de kinesiska myndigheterna på central nivå.

3.2. **Statliga planer och strategier för att stödja batterielfordonsindustrin**

(207) Mot bakgrund av detta konstaterade kommissionen att alla subventioner och subventionsprogram som bedömts ingår i genomförandet av de kinesiska myndigheternas planer för att främja industrin för batterielfordon av de skäl som anges nedan.

(208) De kinesiska myndigheterna betraktar batterielfordonsindustrin som en industri av strategisk betydelse, och de kinesiska myndigheterna har konsekvent sedan 2010 betonat det politiska stödet för den växande utvecklingen inom sektorn. En sådan kategorisering är av stor betydelse eftersom den gör det möjligt för vissa sektorer att omfattas av en rad specifika strategier och stödåtgärder som är utformade för att stimulera utvecklingen inom varje sektor ([41]).

(209) Detta framgår tydligt av ett antal industripolitiska dokument som successivt har införts sedan åtminstone 2010 och som förtecknas nedan.

Statsrådets beslut nr 40 om tillfälliga bestämmelser om främjande av industriell strukturanpassning.

(210) Statsrådets beslut nr 40 är ett rättsligt dokument som utfärdades 2005 i syfte att främja industriell strukturanpassning i Kina genom att uppmuntra utvecklingen av högteknologiska industrier och undanröja föråldrad produktionskapacitet. Den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning, som är en genomförandeåtgärd till beslut nr 40, utgör grunden för att vägleda investeringsanvisningar genom att utse industrisektorer som bör åtnjuta priviligierad tillgång till lån. Den utgör även en vägledning för de kinesiska myndigheterna vad gäller förvaltningen av investeringsprojekt och utformning och genomförande av strategier inom områdena offentliga finanser, beskattning, krediter, mark, import och export. Den nationella utvecklings- och reformkommissionen offentliggjorde, och ändrade senare, en vägledande katalog för industriell strukturanpassning i februari 2013 och 2019.

(211) I dokumenten från både 2013 och 2019 hänvisas till industrin för fordon som drivs med ny energi, som omfattar batterielfordon, som en främjad industri.

([38]) *Ibid.*, artikel 53.3.
([39]) *Ibid.*, artikel 144.
([40]) ABC:s stadgar, finns på https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Kinarapporten från 2017 – kapitel 2, s. 17 och s. 20.

Statsrådets beslut från 2010 om att påskynda utvecklingen av strategiska framväxande industrier

(212) I statsrådets beslut från 2010 om att påskynda utvecklingen av strategiska framväxande industrier ([42]) identifierade de kinesiska myndigheterna sektorn för fordon som drivs med ny energi bland de industrier som skulle uppgraderas som en prioriterad fråga.

(213) Enligt art. II i beslutet åtog sig de kinesiska myndigheterna att ”prioritera främjande och utveckling av sådana industrier som energihushållning, miljöskydd, den nya generationens informationsteknik, biologi, tillverkning av högkapacitetsutrustning, nya energiresurser, nya material, bilar som drivs med ny energi etc.”.

(214) Beslutet innehöll också ett uttryckligt långsiktigt utvecklingsmål för industrin, vilket även innebar att det bildades globalt verksamma storskaliga företag: ”Efter 2020 kommer nya energiresurser, nya material och industrier för bilar som drivs med ny energi att ha blivit den nationella ekonomins banbrytande industrier. Innovationsförmågan kommer att ha förbättrats avsevärt, en rad nyckel- och kärnteknologier kommer att ha kontrollerats av oss och den världsledande nivån kommer att ha uppnåtts inom vissa områden. En grupp stora företag med internationellt inflytande och en grupp med kraftfulla små och medelstora företag kommer att ha bildats.” ([43])

(215) Genom att utse fordon som drivs med ny energi till en strategisk industri visade man på alla förvaltningsnivåer den vikt som de kinesiska myndigheterna fäster vid sektorn och klargjorde därmed att ytterligare politiska åtgärder till stöd för industrin skulle följa på central nivå och förväntas på de lägre nivåerna i landets förvaltning.

Utvecklingsplan för industrin för energisparande och fordon som drivs med ny energi (2012–2020)

(216) Stödet till utvecklingen av industrin för fordon som drivs med ny energi kom redan in i den tolfte nationella femårsplanen ([44]) för perioden 2011–2015 och formulerades mer specifikt i utvecklingsplanen för industrin för energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi (2012–2020) ([45]), där det angavs att ”de fordon som drivs med ny energi som avses i denna plan omfattar huvudsakligen rena elfordon, laddhybridfordon och bränslecellsfordon. Energisparande fordon avser fordon med förbränningsmotor som den huvudsakliga kraftkällan [...].” ([46])

(217) I planen angavs vidare att ”Kinas fordon som drivs med ny energi har grunden för industrialiseringsutveckling, och nyckelteknik såsom batterier, motorer, elektronisk kontroll och systemintegration har gjort betydande framsteg och rena elfordon och laddhybridfordon har börjat släppas ut på marknaden i liten skala”, men att de stora hindren för sektorns utveckling kvarstår: ”Nyckeltekniken för Kinas fordon som drivs med ny energi och vissa kärnkomponenter har ännu inte slagit igenom, produktkostnaden är hög, systemet för stöd till industrin för fordon som drivs med ny energi är inte perfekt och industrialiserings- och marknadsföringsutvecklingen är begränsad; de viktigaste kärnteknologierna för energihushållning i bilar behärskas ännu inte fullt ut [...].”

(218) Mot denna bakgrund formulerade de kinesiska myndigheterna det övergripande industripolitiska målet för sektorn enligt följande: ”Vi måste ta vara på möjligheten, driva utbyggnaden, påskynda bruket och utvecklingen av industrin för energisparande och fordon som drivs med ny energi, främja optimering och uppgradering av bilindustrin och förverkliga omvandlingen från en stor bilindustri till en bilindustrimakt.”

(219) Metoderna – som främst bygger på statliga stödmekanismer – för att uppnå dessa mål fastställdes också i planen: ”Följa kombinationen av statliga riktlinjer och marknadens drivkraft. Under den industriella odlingsperioden kommer vi aktivt att spela rollen att planera vägledning och politiska incitament, samla vetenskapliga, tekniska och industriella resurser, uppmuntra utveckling och produktion av energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi samt vägleda marknadskonsumtionen. Efter att ha gått in i industrins mogna period, ge fullt spelrum åt marknadens drivande roll i industriell utveckling [...].” ([47])

([42]) Finns på: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Se artikel II.3 i beslutet.
([44]) Se kapitel 10 avsnitt 3 i planen. Finns på: 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]) Finns på www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Se artikel 1 i planen.
([47]) Se artikel 2.2 i planen.

(220) I denna artikel i planen anges att de kinesiska myndigheternas marknadsvägledning inte bara var tillämplig på produktionen av färdiga fordon som drivs med ny energi utan även på deras delar: ”Gäller kombinationen av odling av industrier och förstärkning av stödinrättningar. Med hela fordonet som ledare, odla och driva den påskyndade utvecklingen av industrikedjan såsom kraftbatterier, motorer, fordonselektronik, avancerade förbränningsmotorer och högeffektiva transmissioner. ([48])”

(221) Efter att ha specificerat målen och metoderna för att uppnå dem fastställde planen specifika mål (utfallsmål): ”År 2015 kommer den kumulativa produktionen och försäljningen av rena elfordon och laddhybridfordon att nå 500 000 enheter; år 2020 kommer produktionskapaciteten för rena elfordon och laddhybridfordon att nå 2 miljoner enheter, och den kumulativa produktionen och försäljningen kommer att överstiga 5 miljoner enheter [...].” ([49]) I planen förtecknades slutligen de statliga stödmekanismer som sektorn för fordon som drivs med ny energi skulle vara stödberättigad för, vilket omfattar områden såsom bistånd i samband med internationell standardisering eller rekrytering och talangodling, och det statliga stödet var inriktat på olika former av ekonomiskt stöd, uppdelat i följande:

— Bidrag (”Staten ordnar medel för att ge lämpligt stöd till genomförandet av innovationsprojekt för teknik för energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi, vägleda företag att öka investeringarna i teknikutveckling, ingenjörskonst, standardformulering, marknadstillämpning och andra utvecklingsnivåer och bygga upp ett tekniskt innovationssystem som kombinerar produktion, utbildning och forskning, ge bidrag till energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi inom den offentliga sektorn och privata inköp av pilotprojekt för fordon som drivs med ny energi samt uppmuntra konsumenter att köpa och använda energisparande fordon [...].”).

— Skattepolitiskt stöd (”Företag inom energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi och deras viktigaste delar och komponenter som anses vara berättigade till inkomstskatteincitament i egenskap av högteknologiska företag kan åtnjuta relevant förmånspolitik i enlighet med lagen”.).

— Stöd till finansiella tjänster (”Vägleda finansinstitut att inrätta system för kreditförvaltning och låneutvärdering för att uppmuntra utvecklingen av energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi, aktivt främja innovation av finansiella produkter såsom finansiering av immateriella rättigheter och finansiering av industrikedjor, påskynda inrättandet av ett garantisystem på flera nivåer inklusive finansiella bidrag och investeringar i socialt kapital, på ett omfattande sätt använda riskkompensation och andra policyer och främja ökat finansiellt stöd.”).

— Riskkapitalstöd (”Den nya riskkapitalfonden för energifordon som uppfyller kraven kan ansöka om centralt ekonomiskt deltagande i enlighet med förordningar och vägleda sociala fonder att investera i energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi på olika sätt”).

Vägledande yttranden om att påskynda främjandet och tillämpningen av fordon som drivs med ny energi

(222) År 2014 offentliggjorde statsrådet ”Vägledande yttranden om att påskynda främjandet och tillämpningen av fordon som drivs med ny energi” ([50]) (Guobanfa [2014] nr 35) (*Vägledande yttranden om fordon som drivs med ny energi*). Syftet med de vägledande yttrandena om fordon som drivs med ny energi är att ”kombinera marknadsdominans med statligt stöd” ([51]) och förutse olika former av statligt stöd till industrins utveckling, såsom lokala planer för främjande av nya fordon, köp av subventioner, ekonomiskt stöd, obligationer osv.

(223) Målen och instruktionerna i de 14:e femårsplanerna kompletteras ofta med genomförandeplaner, handlingsplaner, vägledande yttranden, riktlinjer osv. Vägledande yttranden är dokument som utfärdas av regeringen i syfte att vägleda industrins beteende för att uppnå regeringens politiska mål inom specifika sektorer. Även om de vägledande yttrandena inom det kinesiska rättssystemet anses vara vägledande dokument pekar de på konkreta statliga ingripanden för att forma olika sektorer av den kinesiska ekonomin ([52]). Detta gäller särskilt de vägledande yttrandena för fordon som drivs med ny energi, som innehåller både instruktioner till lokala myndigheter att

([48]) *Se föregående fotnot*.
([49]) Se artikel 3.2 i planen.
([50]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Se avsnitt 1 i de vägledande yttrandena om fordon som drivs med ny energi.
([52]) Se till exempel EUT L 228, 15.9.2023, s. 217–220, och 14:e femårsplanen för nationell ekonomisk och social utveckling och långsiktiga mål för 2035.

formulera planer och incitament för att främja fordon som drivs med ny energi, och även direktiv på central nivå om tilldelning av medel för att belöna städer och företag som gör särskilt bra ifrån sig i främjandet av fordon som drivs med ny energi, samt skattepolitiska och finansiella incitament samt investeringsincitament från statliga myndigheter, finansinstitut osv. Följaktligen är vägledande yttranden ytterligare ett verktyg som används av statliga myndigheter för att utöva direkt kontroll över hur industrin för nya fordon utvecklas. *Den kinesiska trettonde nationella femårsplanen*

(224) Liknande språk när det gäller stödet till sektorn finns i alla aktuella statliga policydokument, med början i den 13:e nationella femårsplanen för åren 2016–2020 ([53]). Enligt kapitel 23 avsnitt 1 i den 13:e femårsplanen avsåg de kinesiska myndigheterna att ”stödja utvecklingen av nästa generations informationsteknik, fordon som drivs med ny energi, bioteknik, grön och koldioxidsnål teknik, avancerad utrustning och material samt digitala kreativa industrier”.

(225) I samma kapitel i den 13:e femårsplanen anges dessutom ett antal politikområden som de kinesiska myndigheterna planerade att använda för att stödja sektorns fullständiga utveckling, bland annat från viktiga insatsvaror till slutprodukten, närmare bestämt följande: i) ”Främja användningen av fordon som drivs med ny energi, ii) uppmuntra användningen av fordon som drivs med ny energi för kollektivtrafik och taxitjänster i städer, iii) utveckla helelektriska fordon och elektriska hybridfordon med fokus på att göra framsteg inom viktiga tekniska områden såsom batteriets energitäthet och batteriets temperaturanpassningsförmåga, iv) underlätta utvecklingen av ett nätverk av laddningsanläggningar och laddningstjänster som är kompatibla med varandra och omfattas av enhetliga standarder [...], v) säkerställa att den kumulativa totala produktionen och försäljningen av fordon som drivs med ny energi i Kina uppgår till fem miljoner, vi) stärka insatserna för att återvinna och bortskaffa använda batterier från fordon som drivs med ny energi.” ([54])

Made in China 2025

(226) Under 2015 offentliggjorde de kinesiska myndigheterna sin långsiktiga övergripande industristrategi, Made in China 2025. ([55]) I denna strategi fastställdes delmål för att uppgradera landets utvalda tillverkningssektorer till 2020 och 2025 och upprepades de kinesiska myndigheternas avsikt att ”fortsätta att stödja utvecklingen av elfordon och bränslecellsfordon, behärska kärnteknologierna för koldioxidsnåla, datoriserade och smarta bilar, [förbättra ingenjörs- och industrialiseringsförmågan för kärnteknologier som startbatterier, drivmotorer, högeffektiva förbränningsmotorer, avancerade växellådor, lätta material och smarta kontroller, bilda ett komplett industriellt system och innovationssystem från viktiga komponenter till kompletta fordon, och främja integrationen av energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi med oberoende varumärken på internationellt avancerade nivåer” ([56]) och följaktligen att ”[o]rganisera och genomföra ett antal specialprojekt och större projekt för innovation och industrialisering för stora flygplan, flygplansmotorer och gasturbiner, civil luftfart, smarta gröna tåg, energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi, marin teknisk utrustning och högteknologiska fartyg, kompletta uppsättningar utrustning för smarta nät, avancerade CNC-maskiner, kärnkraftsutrustning och avancerad medicinsk utrustning.” ([57])

(227) För att uppnå dessa mål betonades i Made in China 2025 behovet av att ”fördjupa reformen på det finansiella området, utvidga den finansiella kanalen för tillverkningsindustrin och minska de finansiella kostnaderna, [att] utnyttja fördelarna med politisk finansiering, utvecklingsfinansiering och kommersiell finansiering och öka stödet till den nya generationens informationsteknik och avancerad utrustning, nya material, [att s]tödja Export-Import Bank of China för att öka de tjänster till tillverkningsindustrin som går ut inom ramen för dess verksamhet, uppmuntra China Development Bank att öka lånet till tillverkningsföretag och styra finansinstitut att förnya produkter och verksamheter som är lämpliga för tillverkningsföretagens egenskaper.” ([58])

([53]) Finns på https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Se kapitel 23 ruta 8 i femårsplanen.
([55]) Sehttps://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm ; En engelsk översättning finns på https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf
([56]) Se avsnitt 3.6.6 i Made in China 2025.
([57]) Idem, ruta 5.
([58]) Idem, avsnitt 4.3.

(228) I strategin föreskrivs vidare användning av skatteinstrument: ”Att fullt ut utnyttja befintliga kanaler, stärka stödet till finansiella medel till tillverkningsindustrin, fokusera på viktiga områden för omvandling och uppgradering av tillverkningsindustrin såsom [...] avancerad utrustning, [...] och skapa en gynnsam politisk miljö för tillverkningsindustrin. Använda offentlig-privata partnerskap [...] för att styra sociala fonder att delta i uppförandet av större projekt, teknisk innovation för företag och uppförandet av viktig infrastruktur inom tillverkningsindustrin. Förnya medlen för ekonomiskt stöd, omvandla från ”konstruktionsstöd” till ”driftsstöd” och förbättra användningen av finansiella medel.” ([59])

Föreskrifter om standarder för kraftbatteriindustrin för bilar

(229) Kommissionen fann också att ministeriet för industri och informationsteknik 2015 utfärdade ”föreskrifter om standarder för kraftbatteriindustrin för bilar” ([60]) (*föreskrifterna om standarder*) för att ”styra och reglera en sund utveckling av kraftbatteriindustrin för bilar. [...] Staten uppmuntrar företag som tillverkar kraftbatterier för bilar att bli bättre och starkare, fastställa specifikationer för produkttillverkning och kvalitetssäkringssystem, stärka innovation inom teknik och förvaltning, förbättra nivåerna för produktforskning och produktutveckling och tillverkning samt förbättra produkternas prestanda och kvalitet för att tillgodose behoven i samband med utvecklingen av industrin för fordon som drivs med ny energi”. ([61]) I föreskrifterna fastställs krav på att företag för kraftbatterier för bilar ska ansöka om att inkluderas i katalogen över företag som uppfyller kraven, varav ett är att vara producent och leverantör av ”produkter för bilar inom Folkrepubliken Kinas territorium (utom Taiwan, Hongkong och Macao)” ([62]). Till följd av detta kommer ”den förteckning över företag som ingår i tillkännagivandet att utgöra den grunden för relevant politiskt stöd” ([63]). Efter detta tillkännagivande har fyra utgåvor av katalogen över grupper av företag som uppfyller villkoren i föreskrifterna om standarder offentliggjorts, och ingen utländsk producent av elbatterier har inkluderats i den ([64]). Trots att kraven avskaffades 2019 genom tillkännagivande nr 22 från Kinas ministerium för industri och informationsteknik ([65]), kan förekomsten av katalogen över kraftbatteriföretag antas ha gett kinesiska batteriproducenter en konkurrensfördel jämfört med utländska producenter när kraftbatteriindustrin befann sig i sin inledande utveckling.

Handlingsplan för att främja utvecklingen av industrin för batterier för fordon som drivs med ny energi

(230) I handlingsplanen för att främja utvecklingen av industrin för batterier som drivs med ny energi ([66]) från 2017 förklaras att kraftbatterier är kärnan i elfordon och nyckeln till utvecklingen av den industrin för fordon som drivs med ny energi. Efter mer än tio års utveckling har landets kraftbatteriindustri gjort stora framsteg. Den nuvarande prestandan, kvaliteten och kostnaden för kraftbatteriprodukter uppfyller dock ännu inte behoven för marknadsföring och popularisering av fordon som drivs med ny energi, särskilt när det gäller grundläggande viktiga material, systemintegrationsteknik, tillverkningsutrustning och processer etc. Planen utarbetades för att påskynda förbättringen av utvecklingsmöjligheterna och nivån på landets industri för kraftbatterier för fordon och främja en sund och hållbar utveckling av industrin för fordon som drivs med ny energi.

([59]) Idem, avsnitt 4.4.
([60]) Tillkännagivande nr 22 från 2015 från Kinas ministerium för industri och informationsteknik, MIIT, finns på: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Avsnitt 1.2 i föreskrifterna om standarder.
([62]) Avsnitt 1.4 i föreskrifterna om standarder.
([63]) Avsnitt 8.26 i föreskrifterna om standarder.
([64]) Första utgåvan: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; Andra utgåvan: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; Tredje utgåvan: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; Fjärde utgåvan: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html
([65]) Tillkännagivande nr 22 från 2019 från Kinas ministerium för industri och informationsteknik, MIIT, finns på 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) Genomförandet från MIIT och ministeriet för vetenskap och teknik av projektet för uppgradering av kraftbatterier förlitar sig på nationella vetenskaps- och teknikplaner (specialprojekt, fonder) och andra övergripande typer av stöd för forskning och utveckling av kraftbatterier för att uppnå en enda specifik energikapacitet på mer än 300 Wh/kg 2020, kontinuerligt förbättra produktprestanda och påskynda förverkligandet av produktinstallation och tillämpning på hög nivå. Syftet var att uppmuntra ledande kraftbatteriföretag att samarbeta med överlägsna resurser i tidigare och senare led, koncentrera sig på genombrott inom nyckelteknologier för material och komponenter, battericeller och system, kraftigt förbättra prestanda och säkerhet för kraftbatteriprodukter och sträva efter att uppnå en enda enhet på 350 Wh/kg och industrialisering och fordonsanvändning av nya litiumjon-produkter med ett system på 260 Wh/kg.

(232) I planen förutses också en ökning av det politiska stödet, genom att förlita sig på den vägledande rollen för statliga investeringar i socialt kapital, uppmuntra användningen av socialt kapital för att inrätta utvecklingsfonder för kraftbatteriindustrin och öka stödet för industrialiseringsteknik för kraftbatterier. Om batteriprodukterna uppfyller villkoren kommer de enligt planen att undantas från konsumtionsskatt i enlighet med gällande bestämmelser. Om kraftbatteriföretagen uppfyller villkoren kommer de enligt planen att omfattas av förmånlig skattepolitik för högteknologiska företag, tekniköverföring och teknikutveckling i enlighet med gällande föreskrifter.

Kinas fjortonde nationella femårsplan

(233) Den fjortonde nationella femårsplanen ([67]) för perioden 2021–2026, som inte avviker från Made in China 2025-strategin, visar att de kinesiska myndigheternas politik att prioritera och stödja sektorn för fordon som drivs med ny energi fortsätter och faktiskt växer. Enligt artikel IX i planen lovade de kinesiska myndigheterna att ”höja mervärdet för strategiska framväxande industrier till mer än 17 % av BNP”. För sektorn för fordon som drivs med ny energi, som är en av de strategiska framväxande industrierna, innebär detta åtagande att ”göra genombrott inom nyckelteknologier som kraftbatterier med hög säkerhet, högeffektiva drivmotorer och kraftsystem med hög prestanda för fordon som drivs med ny energi och påskynda forskning och utveckling av nyckelkomponenter som de grundläggande teknikplattformarna för smarta (uppkopplade) fordon, mjukvaru- och hårdvarusystem, steer-by-wire-chassi och smarta terminaler”. ([68])

(234) Med tanke på det kinesiska planeringssystemets karaktär ska planer på högre nivåer – som de nationella tolfte, trettonde eller fjortonde femårsplanerna – följas upp och genomföras av alla relevanta myndigheter. De nationella planerna innehåller uttryckliga skyldigheter i detta avseende, t.ex. artikel LXV i den fjortonde nationella femårsplanen, enligt vilken de kinesiska myndigheterna ”ska stärka organisationen, samordningen och övervakningen av genomförandet av denna plan och inrätta och förbättra mekanismer för planering och genomförande, övervakning och utvärdering, policyefterlevnad samt bedömning och övervakning”. Myndigheter på lägre nivå måste i enlighet därmed ”skapa en gynnsam politisk miljö, en institutionell miljö och en rättslig miljö”. Årsplanerna ska genomföra de utvecklingsmål och viktiga uppgifter som föreslås i planen.” ([69])

(235) Av avgörande betydelse är att de kinesiska myndigheterna otvetydigt åtar sig att tillhandahålla ekonomiskt stöd, liksom stöd i form av andra produktionsfaktorer – t.ex. mark – till projekt och sektorer som identifieras i planen: ”[v]i kommer att följa planens princip om inriktning, med skatteutgifter som garanti, finansiering som stöd och samordning med annan politik. [...] Vi kommer att fortsätta att se till att de offentliga skatteutgifterna följer och tjänar den offentliga politiken, öka det finansiella stödet till viktiga nationella strategiska uppgifter, stärka samordningen av finansiella planer på medellång sikt och årliga budgetar, statliga investeringsplaner och genomförandet av denna plan samt prioritera centrala skattepolitiska medel för de viktiga uppgifter och stora tekniska projekt som anges i denna plan. Vi kommer att insistera på att projekten följer planen och att medlen och produktionsfaktorerna följer projekten, utveckla en lista över större ingenjörsprojekt som bygger på denna plan, förenkla godkännandeförfarandena för projekten i listan och sörja för att man prioriterar garantier för planering av val av plats, markförsörjning och kapitalbehov. Markbehoven för enskilda större ingenjörsprojekt garanteras av staten på ett enhetligt sätt.” ([70])

([67]) Se https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. En engelsk översättning finns på https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Se artikel XI, tabell 4 i planen.
([69]) Se artikel LXV, avsnitt 1 i planen.
([70]) Se artikel LXV, avsnitt 3 i planen.

(236) Detta genomförandemandat leder därför till att ett helt nätverk av ytterligare politiska instrument införs av de berörda statliga myndigheterna, i synnerhet den långsiktiga nationella sektorsplanen, nämligen utvecklingsplanen för industrin för fordon som drivs med ny energi (2021–2035) ([71]), som ersatte motsvarande plan för 2012–2020, såsom anges i skälen 216–224.

Utvecklingsplanen för industrin för fordon som drivs med ny energi (2021–2035)

(237) I utvecklingsplanen för industrin för fordon som drivs med ny energi fastställs följande vision: ”Fram till 2025 kommer konkurrenskraften för Kinas marknad för fordon som drivs med ny energi att förbättras avsevärt, stora genombrott kommer att göras inom nyckelteknologier såsom kraftbatterier, drivmotorer och fordonsoperativsystem, och säkerhetsnivån kommer att förbättras på ett genomgripande sätt. Den genomsnittliga energiförbrukningen för passagerarfordon med endast eldrift har sjunkit till 12,0 kWh/100 km, försäljningsvolymen för fordon som drivs med ny energi har nått cirka 20 % av den totala försäljningen av nya fordon, och mycket självkörande fordon har uppnått kommersiell tillämpning i begränsade områden och vid specifika scenarier, och bekvämligheten med laddnings- och bytestjänster har förbättrats avsevärt.” ([72])

(238) För att uppnå detta mål anges i planen olika steg som måste vidtas. Några av dem förutser ett övergripande statligt stöd till industrin, till exempel att ”förbättra stödkapaciteten för offentliga tjänster såsom tekniköverföring, informationstjänster, talangutbildning, projektfinansiering och internationella utbyten” ([73]), att ”effektivt genomföra en politik för finansiella subventioner” ([74]) eller att ”genomföra en förmånlig skattepolitik för fordon som drivs med ny energi” ([75]). Andra fokuserar på specifika fordonskomponenter eller enskilda delar av värdekedjan för fordon som drivs med ny energi, till exempel att ”[u]ppmuntra företag att förbättra förmågan att garantera viktiga resurser såsom litium, nickel, kobolt och platina”, ”[s]tärka energisamspelet mellan fordon som drivs med ny energi och elnätet” ([76]), ”öka byggandet av laddnings- och ersättningsinfrastruktur” ([77]), eller ’[s]tödja användningen av befintliga platser och anläggningar för att utföra integrerade olje-, gas-, vätgas- och elförsörjningstjänster ([78])”.

Den nationella utvecklings- och reformkommissionens genomförandeyttranden om att stärka fordon som drivs med ny energi

(239) I januari 2024 offentliggjorde den nationella utvecklings- och reformkommissionen reformrekommendationer om integrering av fordon som drivs med ny energi i Kinas elnätsplanering. Utöver samspelet mellan fordon och nätverk omfattar dessa rekommendationer också främjandet av innovation och enande av standarder inom sektorn för fordon som drivs med ny energi för att ”främja forskningen om viktig teknik och kärnutrustning, stärka huvudrollen för företagsinnovation och leda utvecklingen med innovation och leda utvecklingen med innovation. Påskynda utarbetandet och översynen av standarder och leda industrins samarbetsinriktade och standardiserade utveckling.” ([79])

Provinsiella och kommunala planer

(240) De stödåtgärder som anges i utvecklingsplanen för industrin för fordon som drivs med ny energi (2021–2035) återspeglas – och omsätts i mer exakta riktningar – i motsvarande provinsiella och kommunala planer ([80]).

(241) De provinsiella planerna innehåller mer information om hur målen för de centrala planerna bör omsättas i politik inom enskilda provinser, i form av åtgärder som ges som exempel nedan.

([71]) Finns på https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Se kapitel II, avsnitt 3 i planen.
([73]) Se kapitel III, avsnitt 3 i planen.
([74]) Se kapitel VIII, avsnitt 1 i planen.
([75]) Se kapitel VIII, avsnitt 2 i planen.
([76]) Se kapitel V, avsnitt 1 i planen.
([77]) Se kapitel VI, avsnitt 1 i planen.
([78]) Se kapitel VI, avsnitt 3 i planen.
([79]) Den nationella utvecklings- och reformkommissionen och andra avdelningar om att stärka fordon som drivs med ny energi – Genomförandeyttranden om integrering och samverkan med elnätet, Den nationella utvecklings- och reformkommissionen [2023] nr 1721. Finns på https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Såsom erkänns i 2018 års förvaltningsregler för den nationella utvecklings- och reformkommissionen som är tillämpliga på bilinvesteringsprojekt. Enligt artikel 38.2 gäller följande: Lokala myndigheter på alla nivåer ska inte hindra rättvis konkurrens på marknaden, utan de ska inrikta sig på att tillhandahålla bilinvesteringsprojekt med skatte-, kapital-, mark- och andra förmånsvillkor.

(242) Den offentliga kontrollen över industrin tillhandahålls till exempel i den 14:e utvecklingsplanen för industrin för fordon som drivs med ny energi i provinsen Anhui: ”Myndighetsvägledning, marknadsledarskap. Fullt ut utnyttja regeringens roll i olika aspekter såsom utformning på högsta nivå, plattformsbyggande, demonstration, tillämpning och marknadsföring osv. Stärka det politiska stödet och ytterligare skapa en miljö som leder till att avancerade produktionsfaktorer koncentreras till industrin för fordon som drivs med ny energi. Styrda av efterfrågan på marknaden, fullt ut utnyttja marknadens avgörande roll när det gäller resursfördelning, stärka företagens nyckelposition i valet av tekniska vägar och utformning av tillverkningskapacitet, främja en bättre kombination av en effektiv marknad och en gynnsam regering samt skapa en dynamisk utvecklingsmiljö” ([81]).

(243) Denna provinsiella plan innehöll dessutom detaljerade produktionsmål: ”Sträva efter att säkerställa att omfattningen av stadens industri för fordon som drivs med ny energi senast 2025 överstiger 700 miljarder renmibi yuan och produktionskapaciteten för kompletta fordon överstiger 3 miljoner, att främja 10 företag med en omfattning på 10 miljarder renmibi yuan och att säkerställa att produktionsvärdet och produktionsvolymen rankas först i landet. Utveckla ett nytt system för fordons- och reservdelar för industrin för fordon som drivs med ny energi med en omfattande layout och en rimlig struktur; den årliga produktionskapaciteten för batterier ska överstiga 300 GWh och den årliga produktionskapaciteten för drivmotorsystem ska överstiga 3 miljoner uppsättningar” ([82]) och investeringsstöd i anläggningar och projekt: ”Sträva efter att senast 2025 bygga på nationell nivå ett nytt innovationscentrum för industrin för fordon som drivs med ny energi, fem offentliga innovationscentrum, och att främja ett affärsmodellsinnovationsprojekt samt tio nya innovationsplattformar över den provinsiella nivån senast 2025” ([83]).

(244) Dessutom innehåller den 14:e femårsplanen för högkvalitativ utveckling av bilindustrin i provinsen Anhui investeringsstöd i industriparker: ”Påskynda och främja byggandet av Xinqiao Smart Electric Vehicle Industrial Park och skapa ett industriellt kluster för smarta elfordon i världsklass med en komplett industrikedja och integrering av FoU och tillverkning, demonstration och tillämpning samt industri- och stödtjänster. Stödja NIO:s långsiktiga utvecklingsplanering och lokalisering kring Xinqiao Industrial Park, och etablera FoU, tillverkning, marknadsföring och ledningsgrupper inom parken. Inrätta NIO:s forsknings- och innovationscentrum, bedriva innovativ forskning och utveckling om kompletta fordon, kärnkomponenter och självkörande fordon, skapa en globalt konkurrenskraftig och ledande innovationskedja; attrahera FoU-personal och teknisk personal och sträva efter att bilda en innovativ plats som samlar talanger på hög nivå. (...) Efter färdigställandet av parken uppskattas den slutliga fordonsproduktionskapaciteten till 1 miljon fordon per år och batteriproduktionskapaciteten till 100 GWh per år” ([84]).

(245) Den utvidgades ytterligare till att omfatta exportfrämjande åtgärder: ”Stödja e-handeln för komponentlevererande företag, bygga offentliga utomeuropeiska lager för exportprodukter, dela kanaler till utomeuropeiska marknader och stödsystem för tjänster. Skapa verktyg såsom import- och exportplattformar, utländska industriparker samt handelsparker och vägleda utvecklingen av kluster av kinesiska utomeuropeiska investeringsföretag. (...) Senast 2025 ska Chery Automobile exportera 500 000 fordon till ett exportvärde av 5 miljarder US-dollar. Främja Chery för att ytterligare förbättra sin internationella konkurrenskraft, (...) fokusera på att expandera på strategiska marknader som Europa, Nordamerika och Asean-länderna (...). Stödja NIO i att expandera på den europeiska marknaden. Främja NIO att genomföra ”Marco Polo Plan”, anta en differentierad utvecklingsväg och omvandla ”NIO China Model” till ”NIO Overseas Model” i enlighet med lokala förhållanden. (...) Stödja NIO med att fortsätta att expandera på den europeiska marknaden, att expandera på fem nationella marknader senast 2025 och att välja ut möjligheter att bygga fabriker utomlands” ([85]).

(246) Den 14:e femårsplanen för högkvalitativ utveckling av tillverkningssektorn i provinsen Guangdong omfattar statlig kontroll av den geografiska fördelningen av industrin för fordon som drivs med ny energi: ”Förlita sig på Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu och andra städer och påskynda utvecklingen av fordon som drivs med ny energi. Guangzhou ska påskynda uppförandet av nya produktionsbaser för fordon som drivs med ny energi och främja en snabb industrialisering av modeller av fordon som drivs med ny energi. Shenzhen ska, med Pingshandistriktet som kärna, bygga en ny industribas för energifordon på nationell nivå. Zhuhai ska, med Jinwandistriktet som kärna, inrikta sig på att utveckla tillverkningen av kompletta fordon som drivs med ny energi, material till litiumbatterier, framdrivningssystem, laddningsutrustning och viktiga komponenter i nya energifordon” ([86]).

([81]) Hefeis fjortonde femårsplan för industrin för fordon som drivs med ny energi. Finns på https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Se kapitel II, avsnitt 2.

([82]) Se kapitel II, avsnitt 3. För de viktigaste utvecklingsindikatorerna, se tabell 1 i planen.

([83]) Se föregående fotnot.

([84]) Anhuiprovinsens fjortonde femårsplan för högkvalitativ utveckling av bilindustrin, tillgänglig på http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Se kapitel III, avsnitt 1, kolumn 1.

([85]) Se kapitel VI, avsnitt 2, Projekt 9.

([86]) Guangdongprovinsens fjortonde femårsplan för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin. Finns på http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Se kapitel III, avsnitt 1, kolumn 4.

(247) I provinsen Guizhou:s 14:e utvecklingsplanen för industrin för bilar som drivs med ny energi anges dessutom stöd för viktiga projekt som rör delar och komponenter: ”Stödja uppförandet av viktiga projekt. Påskynda och främja BYD:s kraftbatteriprojekt i Guiyang med en årlig produktion på 10GWH, Evergrandes kraftbatteriprojekt för ny energi (första fasen), Dongfang Electrics vätgasbränslecellsprojekt, Anda Technologys projekt med en produktion på 30 000 ton litium per år och stödjande byggprojekt samt dess projekt för smart tillverkning och teknisk omvandling och expansion på 20 000 ton litiumjärnfosfat per år, Anda Technologys projekt för teknisk omvandling av återvinning av avfallsbatterier från fordon som drivs med ny energi på 50 000 ton per år, Wuchuan Automobiles projekt för pressgjutning för aluminiumlegeringar för bilar på 1 miljon ton per år, Baikes projekt för produktionslinjen för formar för bilbromsar, ett antal viktiga projekt såsom Guizhous basprojekt för industriklustret för smart tillverkning inom flyg- och rymdindustrin i Guiyangs ekonomiska och tekniska utvecklingszon, Zhenhuas byggprojekt för produktionslinjen för nya material med en årlig produktion av 12 000 ton katodmaterial för litiumjonbatterier (Shawen fas II)” ([87]).

(248) I andra provinsiella och kommunala planer nämns även utvecklingen av strategiska framväxande industrier, bland annat Peking ([88]), Shanghai ([89]), Tjianjin ([90]), Jiangsu ([91]) och Shaanxi ([92]).

(249) Det finns också stöd för specifika företag för fordon som drivs med ny energi i vissa av de provinsiella femårsplanerna, t.ex. i genomförandeplanen för att påskynda utvecklingen av industrin för bilar som drivs med ny energi i Shanghai: ”Stöd till SAIC Motor för att utveckla fordon som drivs med ny energi. Senast 2025 kommer försäljningen av egenägda personbilar och fordon som drivs med ny energi att stå för mer än 30 %, och gruppens försäljning av fordon som drivs med ny energi kommer att stå för mer än 20 %, vilket säkerställer att kärntekniken står under oberoende kontroll och en omfattande styrkeposition och inhemskt ledarskap. Uppmuntra inhemska och utländska starka företag med ledande teknik att investera i komplett fordonstillverkning och FoU-projekt i Shanghai” ([93]).

(250) Ledande företag inom industrin för fordon som drivs med ny energi och batterielfordon identifieras ofta i provinsiella och kommunala planer som modeller för vidareutvecklingen av industrin genom statligt stöd. I planen för varumärkesbyggande för industrin för bilar som drivs med ny energi i Pingshan-distriktet identifieras Shenzhen, ([94]) BYD och Kaiwo New Energy Automobile Group som basen för genomförandet av layouten ”Huvudkontor för FoU + avancerad tillverkning”: ”Att förlita sig på den starka kapaciteten inom forskning och utveckling hos högkvalitativa företag inom bilar som drivs med ny energi i Pingshan-distriktet, såsom BYD och Kaiwo, stärka uppbyggnaden av högskolor och universitet, forskningsinstitutioner, nationella centrala laboratorier, nationella tekniska laboratorier och ingenjörscentrum och förbättra innovationen på regional nivå. Komplettera innovationskedjan runt den industrikedjan för fordon som drivs med ny energi, förbättra industrikedjorna i tidigare och senare led för fordon som drivs med ny energi, batterier, kommunikationskraftförsörjning, laddningspistoler, ledningar och kablar, kemikalier för superkondensatorer, halvledarkemikalier osv. för att bilda en fullständig industrikedja. Säkerställa en hög grad av sammanslagning av industrin för fordon som drivs med ny energi, fortsätta att bygga och införa ett antal tekniska innovationsplattformar för industrin som nära stöder FoU inom och tillverkning av fordon som drivs med ny energi, och påskynda uppbyggnaden av ett tekniskt innovationssystem som på djupet integrerar produktion, akademiker, forskning och tillämpning. Fokusera på ”integrering av huvudkontor, FoU och produktion”, utveckla åtgärder för att börsnoterade företag ska slå rot, åtgärder för att nyckelföretag ska stabilisera tillväxten och påskynda bildandet av en funktionell utformning av ”huvudkontor för FoU + avancerad tillverkning”. ([95])

([87]) Guizhous fjortonde femårsplan för utveckling av industrin för bilar som drivs med ny energi. Finns på https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Se kapitel III, avsnitt 3, kolumn 3.

([88]) Rekommendationer från Pekings kommunala partikommitté om utformningen av den fjortonde femårsplanen och de långsiktiga målen för 2035. Finns på https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) Shanghais 14:e femårsplan för nationell ekonomisk och social utveckling och de långsiktiga målen för 2035. Finns på https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Tianjins kommunala folkregering om utfärdandet av Tianjins fjortonde femårsplan för nationell ekonomisk och social utveckling och skissen till visionen för 2035. Finns på https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) Jiangsus 14:e femårsplan för nationell ekonomisk och social utveckling och de långsiktiga målen för 2035. Finns på http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Sammanfattning av Shaanxis fjortonde femårsplan för nationell ekonomisk och social utveckling i provinsen och de långsiktiga målen för år 2035. Finns på http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Genomförandeplan för att påskynda utvecklingen av industrin för bilar som drivs med ny energi i Shanghai (2021–2025). Finns på https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Se kapitel II avsnitt 2 punkt 1.

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

([95]) Se kapitel IV, avsnitt 1, punkt 3.

Arbetsplan för att stabilisera tillväxten inom bilindustrin (2023–2024)

(251) I augusti 2023 utfärdade MIIT och sju andra avdelningar arbetsplanen för att stabilisera tillväxten inom bilindustrin (2023–2024) ([96]) i syfte att fastställa huvudmålen för den ekonomiska utvecklingen inom bilindustrin. Bland åtgärderna gäller den första användningen av fordon som drivs med ny energi, och den föreskriver att ”befintliga förmånliga strategier som fordons- och fartygsskatt och fordonsskatt för fordon som drivs med ny energi ska genomföras, att man ska göra ett bra jobb när det gäller att cleara och granska fonder för subventioner till fordon som drivs med ny energi, och att man aktivt ska öka andelen privat av fordon som drivs med ny energi”. Dessutom innehåller tillkännagivandet också instruktioner om att öka det politiska stödet för fordon som drivs med ny energi, till exempel följande: ”Genomföra en förmånlig skattepolitik för inköp av fordon som drivs med ny energi för att stabilisera industrins förväntningar. Uppmuntra användningen av socialt kapital för att inrätta fonder för utveckling av bilindustrin och öka stödet till forskning om kärnteknik. Använda olika finansiella instrument som krediter, obligationer och försäkringar för att stödja företagens utveckling”.

(252) Följaktligen finns det omfattande dokumenterade bevis som visar det politiska stödet för den påskyndade utvecklingen av batterielfordonsindustrin.

(253) Mot bakgrund av ovanstående anses industrin för batterielfordon således vara en nyckelindustri/strategisk industri vars utveckling aktivt eftersträvas av de kinesiska myndigheterna som ett politiskt mål. Batterielfordonssektorn har visat sig vara av största vikt för de kinesiska myndigheterna och får politiskt stöd för sin påskyndade utveckling. Inbegripet från viktiga insatsvaror till slutprodukten. På grundval av de policydokument som nämns i detta avsnitt konstaterade kommissionen att de kinesiska myndigheterna ingriper i industrin för batterielfordon för att genomföra den relaterade politiken och påverkar de fria marknadskrafterna inom sektorn för batterielfordon, särskilt genom att främja och stödja sektorn på olika sätt.

3.3. **Delvis bristande samarbete och användning av tillgängliga uppgifter**

3.3.1. *Tillämpning av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen i förhållande till de kinesiska myndigheterna*

(254) Även om de kinesiska myndigheterna svarade på vissa förfrågningar om uppgifter från kommissionen under undersökningen fanns det anmärkningsvärda fall av bristande samarbetsvilja. I sitt svar på frågeformuläret om styrning underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla väsentlig information om förberedelse, övervakning och genomförande av olika system. Alla dessa kritiska faktorer dokumenterades noggrant i den skrivelse enligt artikel 28 som skickades till de kinesiska myndigheterna. De kinesiska myndigheterna svarade med synpunkter, som kommissionen tog upp i avsnitten nedan.

3.3.1.1. Tillämpning av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen vad gäller förmånliga lån

(255) För att få nödvändig information från finansinstituten i Kina på ett effektivt sätt och för att underlätta administrationen begärde kommissionen att de kinesiska myndigheterna skulle vidarebefordra särskilda frågeformulär till finansinstitut som tillhandahöll lån eller exportkrediter till företagen i urvalet.

([96]) Tillkännagivande från ministeriet för industri och informationsteknik och andra sju avdelningar om utfärdande av arbetsplanen för att stabilisera tillväxten inom bilindustrin (2023–2024). Finns på https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) De kinesiska myndigheterna ansåg att kommissionens begäran till de kinesiska myndigheterna om att vidarebefordra det särskilda frågeformuläret stred mot artiklarna 12.1 och 12.9 i subventionsavtalet. De ansåg att skyldigheten att genomföra undersökningen och samla in information från finansinstitut ligger hos den undersökande myndigheten och att den inte kan begära att de kinesiska myndigheterna vidarebefordrar frågeformulären till finansinstitut om det antas att dessa enheter är offentliga organ. De hävdade att detta presumtiva tillvägagångssätt är oförenligt med artikel 1.1 a.1 i subventionsavtalet. De kinesiska myndigheterna hävdade också att kommissionen redan hade tillgång till förteckningen över affärsbanker för de exporterande producenterna i urvalet och att den kunde ha skickat frågeformulären direkt till de berörda finansinstituten.

(257) De kinesiska myndigheterna uppgav vidare att finansinstituten inte hade underrättats på ett korrekt sätt om den information som krävdes av dem, inte fick 30 dagar på sig att lämna den begärda informationen och inte heller gavs tillräcklig möjlighet att lämna den relevanta informationen skriftligen i den mening som avses i artikel 12.1 i subventionsavtalet. Dessutom ansåg de kinesiska myndigheterna att anställda vid dessa affärsbanker inte får avslöja statshemligheter eller affärshemligheter som de har fått kännedom om under sin anställning enligt artikel 53 i lagen om affärsbanker och därför inte kan besvara frågeformuläret.

(258) Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. Enligt kommissionens uppfattning är den information som begärts från statsägda enheter emellertid tillgänglig för de kinesiska myndigheterna avseende alla enheter där de kinesiska myndigheterna är största eller stor aktieägare. Även om kommissionen inte på något sätt antog att enheterna är offentliga organ, ansåg den dessutom att de kinesiska myndigheterna också har den nödvändiga befogenheten att interagera med finansinstituten även om de inte är statsägda, eftersom de alla omfattas av National Financial Regulatory Administrations (NFRA) jurisdiktion, som ersatte China Banking and Insurance Regulatory Commission (CBIRC) ([97]) 2023. I detta avseende är det faktum att kommissionen skulle ha kunnat nå de berörda finansinstituten direkt irrelevant. Formuläret och formerna för att inhämta de nödvändiga uppgifterna är upp till den utredande myndigheten att avgöra. ([98]) Kommissionen noterade också att de kinesiska myndigheterna hade vidarebefordrat frågeformuläret till vissa banker i tidigare undersökningar ([99]) utan att ifrågasätta kommissionens tillvägagångssätt. När det gäller de begärda uppgifterna och tidsfristen för att lämna in svar på frågeformuläret mottog kommissionen inte heller någon begäran om förtydligande eller begäran om förlängning av tidsfristen från något finansinstitut. Banken Export-Import Bank of China (EXIM), som besvarade frågeformuläret, begärde inte heller något förtydligande.

(259) Kommissionen noterade vidare att de kinesiska myndigheterna vidarebefordrade frågeformuläret uteslutande till EXIM. Kommissionen noterade också att EXIM-banken var den enda bank som besvarade frågeformuläret efter att ha mottagit det frågeformulär som vidarebefordrats av de kinesiska myndigheterna. EXIM-banken besvarade frågeformuläret inom den överenskomna förlängda tidsfristen. Även om frågeformuläret var bristfälligt noterade kommissionen att EXIM-banken faktiskt hade goda möjligheter att lämna de relevanta uppgifterna skriftligen. Kommissionen drog därför slutsatsen att kommissionen sannolikt skulle ha fått fler svar om de kinesiska myndigheterna hade vidarebefordrat frågeformuläret till andra finansinstitut.

(260) Kommissionen riktade inte frågeformuläret till finansinstitutens personal utan till instituten själva. Det faktum att vissa uppgifter kan betraktas som statshemligheter eller affärshemligheter är under alla omständigheter irrelevant inom ramen för ett antisubventionsförfarande med tanke på den konfidentiella behandling som ges de inlämnade uppgifter som anses vara konfidentiella. Dessutom ombads de producenter som ingick i urvalet att lämna ett banktillstånd som uttryckligen gav kommissionens företrädare tillstånd att granska alla handlingar ([100]) som rör lånen från enskilda finansinstitut. Några av de grupper som ingick i urvalet lämnade det begärda tillståndet avseende vissa typer av lån.

([97]) NFRA ersatte China Banking and Insurance Regulatory Commission (CBIRC) 2023.
([98]) Panelrapport, *China – Broiler Products (Article 21.5 – US)*, punkterna 7.229-7.231. WT/DS427
([99]) Se skäl 139 i EUT L 325, 5.12.2013, s. 88 och skäl 48 i EUT L 283, 12.11.2018, s. 7.
([100]) Däribland, men inte begränsat till: låneavtal, låneansökningar, bankens interna bedömning av låneansökan, lånegodkännande-dokument.

(261) Såsom nämns i skäl 259 mottog kommissionen endast ett svar på frågeformuläret från EXIM-banken. Svaret på frågeformuläret innehöll endast information om företagsstruktur, styrning och ägande. När det gäller ägandet kunde EXIM-banken inte tillhandahålla ytterligare information om aktieinnehavet för en av sina aktieägare, dvs. Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., som innehade nästan 90 % av dess aktier. EXIM-banken lämnade inga uppgifter om lånen (eller andra finansieringsinstrument) till de producenter som ingick i urvalet. I avsaknad av svar från något finansinstitut fick kommissionen inga kontrollerbara företagsspecifika uppgifter om förmånlig finansiering.

(262) Eftersom denna information saknades ansåg kommissionen att den inte hade fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen. Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen vid sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av förmånlig finansiering.

(263) De exporterande producenter som ingick i urvalet rapporterade emissionen av gröna obligationer och värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet under undersökningen. Även om dessa obligationer endast är en variation av de obligationer som redan utjämnats i tidigare undersökningar som en del av programmet för förmånlig utlåning, verkade det som om de styrdes av ett regelverk som var specifikt för de gröna industrierna, som batterielfordonssektorn tillhör. Kommissionen identifierade över tio lagstiftnings- och regleringsdokument såsom ”Den nationella utvecklings- och reformkommissionen: Riktlinjer för emittering av gröna obligationer”, ”Katalogen över projekt som får stöd i form av gröna obligationer (2021 års utgåva), som utfärdats av tre ministerier och kommissioner, däribland Kinas folkbank” och Tillkännagivande nr 39 från Kinas folkbank om emittering av gröna finansiella obligationer på interbankobligationsmarknaden” avseende dessa specifika obligationer och uppmanade de kinesiska myndigheterna att förklara regelverket för emittering och förvaltning av grön finansiering och värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet och rollen för var och en av de inblandade aktörerna, inklusive bilfinansieringsföretag. De kinesiska myndigheterna vägrade att lämna ut dessa uppgifter och hävdade att kommissionens begäran inte innehöll någon fullständig beskrivning av programmet och att promemorian om tillräcklig bevisning inte innehöll några bevis för ekonomiskt bidrag, fördelar och selektivitet när det gäller sådana obligationer. Under kontrollbesöket på plats vägrade de kinesiska myndigheterna dessutom att engagera sig i denna särskilda fråga och besvara kommissionens frågor.

(264) Kommissionen noterade att tillhandahållandet av förmånlig finansiering genom emission av obligationer förtecknades i promemorian om tillräcklig bevisning och att de kinesiska myndigheterna inte ifrågasatte förekomsten av ett sådant system innan undersökningen inleddes. Kommissionen ansåg också att gröna obligationer och värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet endast är en variation i detta system, som i de flesta avseenden liknar detta.

(265) Den 21 maj 2024 lämnade de kinesiska myndigheterna synpunkter på kommissionens skrivelse av den 8 maj 2024 och angav sin avsikt att tillämpa tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen (*artikel 28 i skrivelsen*).

(266) Som svar på begäran om att vidarebefordra bilaga A till finansinstituten hävdade de kinesiska myndigheterna att kommissionen direkt bör rikta sina begäranden om uppgifter till de berörda enheterna. Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna att finansinstitut är oberoende ekonomiska enheter som inte har någon koppling till de kinesiska myndigheterna. Vidare hävdade de kinesiska myndigheterna att bilaga A begär konfidentiell och affärskänslig information.

(267) Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. För det första är det kommissionens uppfattning att de uppgifter som begärts från statsägda enheter (företag eller offentliga/finansiella institut) är sådana uppgifter som är tillgängliga för de kinesiska myndigheterna när det gäller alla enheter där den kinesiska staten är största, eller en stor, aktieägare. Enligt Kinas lag om statsägda företagstillgångar är det de organ för övervakning och förvaltning av statsägda tillgångar ([101]) som inrättats av statsrådets kommission för övervakning och förvaltning av statsägda tillgångar och de lokala myndigheterna som åtar sig kapitaltillhandahållarens uppgifter och skyldigheter på statens vägnar när det gäller statsägda företag. Dessa organ har således rätt att erhålla avkastning på tillgångar, delta i fattandet av viktiga beslut och att tillsätta ledningen i statsägda företag. Enligt artikel 17 i den ovannämnda

([101]) Folkrepublikens Kinas lag om statsägda företagstillgångar (dekret nr 5 från Folkrepubliken Kinas president av den 28 oktober 2008, artiklarna 11 och 12.

lagen om statsägda tillgångar ska statsägda företag dessutom godta att myndigheter och relevanta myndighetsavdelningar- och organ förvaltar och övervakar dem, godta offentlig övervakning och vara ansvariga inför tillhandahållare av kapital.

(268) Dessutom har de kinesiska myndigheterna nödvändiga befogenheter för att interagera även med finansinstitut som inte är statsägda, eftersom alla finansinstitut faller under den kinesiska banktillsynsmyndighetens jurisdiktion. Enligt t.ex. artiklarna 33 och 36 i banktillsynslagen ([102]), är det NFRA som har befogenhet att kräva att alla finansinstitut som är verksamma i Kina lämnar ut uppgifter, t.ex. årsredovisningar, statistiska rapporter och uppgifter om affärsverksamhet och förvaltning. NFRA kan även ålägga finansinstitut att lämna ut uppgifter till allmänheten.

(269) De kinesiska myndigheterna hävdade att de hade förklarat mekanismen för att fastställa referensräntan för lån och nämnde att det saknades klarhet i kommissionens begäran om information avseende systemet för kreditförvaltning och lånebedömning. När det gäller gröna obligationer hävdade de kinesiska myndigheterna att det också saknades klarhet och precision i kommissionens begäran, vilket hindrade dem från att lämna ett korrekt svar.

(270) Kommissionen ansåg att synpunkterna var ogrundade. Kommissionen ställde upprepade gånger specifika tydliga och relevanta frågor som de kinesiska myndigheterna vägrade att lämna relevanta uppgifter till. De kinesiska myndigheterna tillhandahöll inte de uppgifter som krävdes för att göra det möjligt att förstå mekanismen för skapandet av referensräntan och inte heller för att det skulle vara möjligt att underbygga de kinesiska myndigheternas argument därmed. På samma sätt underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla den rättsliga grunden och den rättsliga ramen för systemet för kreditförvaltning och lånebedömning. I sin begäran om information hänvisade kommissionen dessutom till flera specifika officiella dokument om gröna obligationer och bilfinansieringsföretag, för vilka de kinesiska myndigheterna inte tillhandahöll den rättsliga ramen och regelverket, och de var inte heller villiga att förklara vad som utgör en grön obligation, trots att de nämndes i officiella dokument.

(271) När det gäller EXIM-banken hävdade de kinesiska myndigheterna att de begärda uppgifterna inte kunde anses nödvändiga. Vidare hävdade de kinesiska myndigheterna att de begärda uppgifterna innehöll affärshemligheter och inte kunde lämnas av EXIM-banken. Dessutom bör kommissionen ha fått relevanta uppgifter från de exporterande producenter som ingick i urvalet.

(272) Kommissionen noterade att det är upp till kommissionen att fastställa vilka uppgifter som anses nödvändiga för undersökningen och att det inte är upp till en part att fatta detta beslut. Dessutom har uppgifterna om EXIM-banken en direkt koppling till det undersökta systemet. De begärda uppgifterna är därför både relevanta och nödvändiga för att kommissionen ska kunna göra en korrekt bedömning av systemet. Slutligen påminde kommissionen om att de kinesiska myndigheterna inte bara har tillsynsbefogenheter över utan även ansvar för förvaltningen av EXIM-banken. De kinesiska myndigheterna kan därför inte helt överlåta ansvaret för att tillhandahålla uppgifter till producenterna i urvalet. Följaktligen avvisades påståendena.

(273) Eftersom de begärda uppgifterna saknades ansåg kommissionen att den inte hade fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen. Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen vid sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av förmånliga lån, inbegripet emission av gröna obligationer och värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet.

3.3.1.2. Tillämpning av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen vad gäller insatsvaror

(274) För att få nödvändiga uppgifter från de icke-närstående leverantörerna av insatsvaror (delar, komponenter och råvaror) i Kina på ett effektivt sätt och för att underlätta administrationen, begärde kommissionen att de kinesiska myndigheterna skulle vidarebefordra ett särskilt frågeformulär till leverantörerna av insatsvaror till de exporterande producenter som ingick i urvalet enligt de uppgifter som de exporterande producenterna i urvalet lämnat till de kinesiska myndigheterna.

([102]) Folkrepublikens Kinas lag om reglering av och tillsyn över bankindustrin, föreskrift nr 58 från Folkrepubliken Kinas president av den 31 oktober 2006.

(275) De kinesiska myndigheterna ansåg att kommissionens begäran till de kinesiska myndigheterna om att vidarebefordra det särskilda frågeformuläret stred mot artiklarna 12.1 och 12.9 i subventionsavtalet. De ansåg att skyldigheten att genomföra undersökningen och samla in information från leverantörer av insatsvaror ligger hos den undersökande myndigheten och att den inte kan begära att de kinesiska myndigheterna vidarebefordrar frågeformulären till finansinstitut om det antas att dessa enheter är offentliga organ. De hävdade att detta presumtiva tillvägagångssätt är oförenligt med artikel 1.1 a.1 i subventionsavtalet. De kinesiska myndigheterna hävdade också att kommissionen redan hade tillgång till förteckningen över leverantörer för de exporterande producenterna i urvalet och att den kunde ha skickat frågeformulären direkt till dem.

(276) De kinesiska myndigheterna uppgav vidare att leverantörerna av insatsvaror inte hade underrättats på ett korrekt sätt om den information som krävdes av dem, inte fick 30 dagar på sig att lämna den begärda informationen och inte heller gavs tillräcklig möjlighet att lämna den relevanta informationen skriftligen i den mening som avses i artikel 12.1 i subventionsavtalet.

(277) De hävdade vidare att leverantörerna kunde avskräckas från att lämna in sina svar med konfidentiella uppgifter via de kinesiska myndigheterna och att frågeformuläret inte innehöll några instruktioner om inlämning av en icke-konfidentiell version.

(278) I detta avseende noterade kommissionen att det frågeformulär som skickades till de kinesiska myndigheterna innehöll instruktioner om att de skulle lämna bevis för att de faktiskt hade vidarebefordrat frågeformuläret till leverantörerna av insatsvaror. De kinesiska myndigheterna lade inte fram någon sådan bevisning i sitt svar på frågeformuläret. I avsaknad av sådan bevisning ansåg kommissionen att påståendena om de praktiska aspekterna i det frågeformulär som skulle sändas till leverantörer av insatsvaror var irrelevanta.

(279) De kinesiska myndigheterna tillhandahöll ingen översikt med namn och ägandeförhållandena hos de kinesiska producenterna av insatsvaror under undersökningen, och hävdade att detta var konfidentiell information eller att informationen inte var tillgänglig. Dessutom lämnade de kinesiska myndigheterna inte detaljerade uppgifter om de flesta särdragen hos den inhemska marknaden i Kina för insatsvaror för batterielfordon, bland annat de statsägda företagens andel av den inhemska produktionen och konsumtionen, den inhemska marknadens storlek, statens och/eller de statligt ägda företagens prispolitik, faktiska priser på insatsvaror på den inhemska marknaden samt statistik.

(280) Eftersom kommissionen inte erhöll uppgifter om samtliga faktorer som anges ovan från de kinesiska myndigheterna, bland annat om den inhemska marknadens struktur, prissättningsmekanismer och priser och aktieinnehav i företag, ansåg kommissionen att den inte hade erhållit avgörande information som var relevant för undersökningen.

(281) I sitt svar på kommissionens skrivelse enligt artikel 28 invände de kinesiska myndigheterna mot tillämpningen av tillgängliga uppgifter.

(282) När det gäller informationen om olika delar och komponenter och råvaror upprepade de kinesiska myndigheterna sitt argument att de inte hade någon information om leverantörerna av delar och komponenter, att de inte hade någon kontroll över leverantörerna, att det var omöjligt att tvinga dem att samarbeta och att det var kommissionen som bör skicka begäran. Dessutom hävdade de att de uppgifter som kommissionen begärde var för omfattande, inte nödvändiga för undersökningen och att undersökningens omfattning hade utvidgats på ett olagligt sätt. När det gäller uppgifterna om China Battery Industry Association (CBIA) hävdade de också att de inte hade någon kontroll över CBIA, som inte formellt är kopplat till de kinesiska myndigheterna, och att kommissionen bör lämna in sina ansökningar direkt till intresseorganisationen.

(283) När det slutligen gäller uppgifter om produktion, förbrukning, strukturen på den inhemska leverantörsmarknaden och elasticitet hävdade företaget att de kinesiska myndigheterna inte hade tillgång till uppgifterna.

(284) Kommissionen noterade att det är upp till kommissionen att fastställa vilka uppgifter som anses nödvändiga för undersökningen och att det inte är upp till en part att fatta detta beslut. Kommissionen kan inte heller godta argumentet att begäran om information är för bred, eftersom informationen per definition kräver att en stor mängd uppgifter samlas in med tanke på antalet leverantörer och insatsvaror. När det gäller argumentet att de kinesiska myndigheterna inte har någon kontroll över leverantörerna och därmed inte kan tvinga dem att samarbeta hänvisade kommissionen till de skäl som förklaras i skäl 278 ovan för vilka den beaktade dessa påståenden.

(285) När det gäller påståendet om utvidgat tillämpningsområde noterade kommissionen att detta särskilda system redan ingick i promemorian om tillräcklig bevisning och att det ingick i tillkännagivandet om inledande och i samråden med de kinesiska myndigheterna. Därför utvidgades aldrig de begärda uppgifterna utöver det ursprungliga tillämpningsområdet.

(286) Kommissionen konstaterade först att de kinesiska myndigheterna inte ifrågasatte att den underlåtit att lämna uppgifter om någon av de andra sammanslutningar som kommissionen begärt uppgifter om, nämligen CBIA, China non-ferrous metal fabrication Industry Association (CNFA), China Industrial Association of Power Sources (CIAPS), China Photovoltaic Industry Association (CPIA), China Nonferrous Metals Industry Association (CNMIA) och China Nonferrous Metals Processing Industry Association (CNMPIA). Såsom beskrivs i skäl 278 kunde de kinesiska myndigheterna inte heller lägga fram någon bevisning för att de hade vidarebefordrat frågeformulären till leverantörer eller CBIA. Avsaknaden av sådan bevisning ger anledning till oro när det gäller samarbetet i undersökningen. Kommissionen kan inte heller godta att de kinesiska myndigheterna inte hade någon som helst information om strukturen på de inhemska leverantörernas marknader. Såsom beskrivs i avsnitt 3.7.2 fastställde kommissionen att staten har andelar i ett antal batteri- och litiumleverantörer. Av de skäl som förklaras i skäl 268 har staten därför många möjligheter att samla in uppgifter för statligt finansierade företag. Såsom framgår av CBIA:s och CIAPS direkta roll på leverantörernas marknader har staten dessutom ett antal andra sätt att samla in uppgifter för alla statsägda och andra enheter som är verksamma på leverantörernas marknader. Slutligen är insamling av övergripande statistik om förbrukning, produktion, marknadsstruktur och priser en del av de funktioner som normalt utövas av en suverän stat. Eftersom kommissionen inte fick någon information från de kinesiska myndigheterna om de uppgifter som anges ovan drog kommissionen slutsatsen att den inte hade fått någon viktig information som var relevant för undersökningen och att den var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser om insatsvaror.

3.3.1.3. Tillämpning av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen i fråga om politiken för skattesubventioner för främjande och tillämpning av nya energifordon

(287) Kommissionen bad de kinesiska myndigheterna att fylla i ett frågeformulär med specifika frågor om politiken för skattesubventioner för systemet för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi. I sitt svar underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla grundläggande information som begärts om olika faktorer såsom utarbetande, övervakning och genomförande av systemet samt uppskattningar av antalet fordon som omfattas av systemet.

(288) De kinesiska myndigheterna lämnade inte ut några förberedande dokument (genomförbarhet, förväntade resultat), varken mellanliggande eller slutliga dokument (bedömning av resultat, inverkan på utvecklingen av batterielfordonsindustrin, fördelningen av förmåner mellan producenter och konsumenter). De varken identifierade eller förklarade vilka typer av register som förs av de berörda myndigheterna när det gäller programmet.

(289) På samma sätt underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla myndigheternas betalningsplan för de batterielfordon som såldes under undersökningsperioden. De tillhandahöll inte heller de totala bidragsbelopp som överförts i samband med batterielfordonsansökningar under de senaste fyra åren. Dessutom underlät de att tillhandahålla den grund på vilken subventionen per fordon hade minskats under årens lopp. De angav inte heller det antal batterielfordon för vilka subventioner har överförts sedan 2018. Dessutom kunde de kinesiska myndigheterna inte förklara förfarandet för att ansöka om medel för importerade batterielfordon.

(290) Vidare kunde de kinesiska myndigheterna inte tillhandahålla i) årliga konsoliderade tabeller med uppgifter om de belopp som betalats per utländsk producent per importerad modell under de senaste fyra åren, ii) utländska företags begäran om instruktioner om regleringen av ansökan om skattesubventionsmedel 2020–2023, iii) antalet importerade batterielfordon för vilka medel överfördes under undersökningsperioden eller tidigare år.

(291) Slutligen kunde de kinesiska myndigheterna inte ge någon förklaring till huruvida system av liknande slag existerar på central eller provinsiell nivå.

(292) Eftersom kommissionen inte fick någon information från de kinesiska myndigheterna om alla uppgifter som anges ovan ansåg kommissionen att den inte hade fått någon viktig information som var relevant för undersökningen.

(293) I sitt svar på kommissionens skrivelse enligt artikel 28 invände de kinesiska myndigheterna mot tillämpningen av tillgängliga uppgifter.

(294) De kinesiska myndigheterna hävdade att de inte hade tillgång till uppgifter om genomförbarhetsstudier, förväntade resultat eller mellanliggande eller slutliga dokument.

(295) De kinesiska myndigheterna hävdade också att uppgifter om myndigheternas betalningsplan för batterielfordon som såldes under undersökningsperioden, vilken typ av register som de berörda myndigheterna förde i förhållande till programmet och antalet batterielfordon för vilka subventioner överfördes samt den deklarerade batterielfordonsförsäljningen är irrelevanta och inte nödvändiga för denna undersökning.

(296) När det gäller uppgifter om de belopp som betalats ut till utländska producenter enligt programmet per modell hävdade de kinesiska myndigheterna att de inte hade dessa uppgifter och att de var irrelevanta och onödiga för den aktuella undersökningen.

(297) Kommissionen noterade att det var ytterst osannolikt att de kinesiska myndigheterna inte hade behållit information om genomförbarhetsstudier eller förväntade resultat av ett program som har funnits i flera år och som hade genomgått flera revideringar och justeringar på grundval av utvärderingar, och som, viktigast av allt, hade involverat betydande belopp från den centrala budget som förvaltades av de kinesiska myndigheterna. Dessa omvärderingar bör kräva vissa uppgifter om förväntade resultat och uppgifter om de företag som drar nytta av programmen. I den mån uppgifterna anses nödvändiga för att kommissionen ska kunna dra sina slutsatser får kommissionen därför, när så är lämpligt, använda tillgängliga uppgifter.

(298) När det gäller uppgifternas relevans noterade kommissionen att det är upp till kommissionen att fastställa vilka uppgifter som anses nödvändiga för undersökningen och att det inte är upp till en part att fatta detta beslut. Det statliga betalningssystemet till batterielfordonsproducenterna på grundval av deras försäljning av batterielfordon, de belopp som betalats ut till inhemska respektive utländska producenter och de register som förs över dessa utbetalningar har ett direkt samband med det påstådda subventionssystemet för att beräkna och fastställa selektivitet bland annat. De begärda uppgifterna är därför både relevanta och nödvändiga för att kommissionen ska kunna göra en korrekt bedömning av systemet.

(299) Kommissionen drog därför slutsatsen att den måste förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser om politiken för skattesubventioner för systemet för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi.

3.3.1.4. Tillämpning av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen med avseende på bidrag/andra subventionsprogram, inbegripet statliga/regionala/lokala offentliga system

(300) Kommissionen begärde att de kinesiska myndigheterna skulle lämna uppgifter om subventionssystem på nationell, provinsiell eller kommunal nivå som inneburit en förmån för producenter/exportörer av den undersökta produkten under de tre senaste kalenderåren före undersökningsperioden och under undersökningsperioden. Även om de kinesiska myndigheterna inte lämnade några uppgifter i detta avseende verkade det som om de inte kontaktade några underordnade myndigheter, vare sig på provins- eller kommunnivå, för att inhämta de uppgifter som begärdes.

(301) I sitt svar på kommissionens skrivelse enligt artikel 28 invände de kinesiska myndigheterna mot tillämpningen av tillgängliga uppgifter.

(302) De kinesiska myndigheterna hävdade att den saknade kontroll över de bidrag som företag fick från offentliga enheter under central nivå. Dessutom hävdade de att bristen på selektivitet i kommissionens fråga gjorde det betungande för de kinesiska myndigheterna att inhämta omfattande uppgifter från alla provinser och kommuner i Kina. Slutligen hävdade de att de kinesiska exporterande producenterna hade tillhandahållit relevant dokumentation.

(303) Kommissionen konstaterade att det var osannolikt att de kinesiska myndigheterna inte hade behållit några uppgifter eller inte har rätt att begära uppgifter från provinserna och kommunerna om överföringen av kontanter från de kinesiska myndigheterna eller för de kinesiska myndigheternas räkning. Detta inbegriper uppgifter om skälen till dessa kontantöverföringar, de berörda beloppen och mottagarna av utbetalningarna. I den mån uppgifterna anses nödvändiga för att kommissionen ska kunna dra sina slutsatser får kommissionen därför, när så är lämpligt, använda tillgängliga uppgifter.

(304) Kommissionen noterade också att begäran om upplysningar i frågeformuläret och skrivelserna med begäran om komplettering var detaljerade och specifika. På samma sätt påminde kommissionen om att de kinesiska myndigheterna är aktivt involverade i systemen eftersom de kontrollerar den rättsliga ramen och beslutsprocessen samt utbetalningen av och utformningen av programmen för bidragen. De kinesiska myndigheterna kan därför inte helt överlåta ansvaret för att tillhandahålla uppgifter till producenterna i urvalet.

(305) Eftersom kommissionen inte fick någon information från de kinesiska myndigheterna om de uppgifter som anges ovan ansåg kommissionen att den inte hade fått någon viktig information som var relevant för undersökningen och att den var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser om bidrag/andra subventionsprogram, inklusive statliga/regionala/lokala statliga system.

3.3.1.5. Befrielse från inköpsskatt

(306) Kommissionen begärde att de kinesiska myndigheterna skulle fylla i ett frågeformulär med specifika frågor om systemet med befrielse från inköpsskatt. I sitt svar på frågeformuläret till myndigheterna underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla grundläggande information som begärts om områden såsom utarbetande, övervakning och genomförande av systemet samt uppskattningar av antalet fordon som omfattas av systemet.

(307) När det gäller utarbetandet och övervakningen av programmet kunde de kinesiska myndigheterna inte tillhandahålla någon analys av de förväntade resultaten. De kinesiska myndigheterna kunde inte heller identifiera och förklara de typer av register som fördes av de berörda myndigheterna (t.ex. räkenskaper, företagsspecifika akter, databaser, budgetgodkännanden osv.). Dessutom underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla beloppet för uteblivna skatter inom ramen för denna politik. Dessutom underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla mellanliggande dokument, inklusive utvärderingsresultat, konsekvensbedömning av utvecklingen av batterielfordonsindustrin och en fördelning av förmånerna mellan producenter och konsumenter. De kinesiska myndigheterna kunde inte heller tillhandahålla försäljningen av importerade batterielfordon som ingick i den katalog som var stödberättigande inom ramen för detta program.

(308) När det gäller katalogen över fordonsmodeller som drivs med ny energi som undantas från fordonsinköpsskatt kunde de kinesiska myndigheterna inte lämna svar angående i) kriterierna för stödberättigande, ii) informationsdokument för avslagna modeller och modelltillämpningar och iii) producenternas kommunikation. Närmare bestämt underlät de kinesiska myndigheterna att lämna en förklaring eller bevisning för att styrka den grund på vilken ansökningar avseende fordon som ska ingå i programmet beviljades eller avslogs. De kinesiska myndigheterna lämnade inte heller några informationsdokument för modeller som fått avslag, och de lämnade inte heller in standardansökningarna och de handlingar som skickades till producenterna om avslag på dessa modeller.

(309) De kinesiska myndigheterna lämnade inte heller några uppgifter om volymen av batterielfordon som registrerats i Kina. Dessutom lämnade de kinesiska myndigheterna inga uppgifter om volymen av importerade batterielfordon som registrerats under undersökningsperioden eller tidigare perioder. De kinesiska myndigheterna underlät också att lämna information om registreringsvolymen för fordon som drivs med ny energi eller batterielfordon per varumärke, modell och registreringsort. Slutligen kunde de kinesiska myndigheterna inte tillhandahålla någon forskning som kunde användas som referens för priselasticitet i Kina.

(310) Eftersom kommissionen inte fick någon information från de kinesiska myndigheterna om de uppgifter som anges ovan ansåg kommissionen att den inte hade fått någon viktig information som var relevant för undersökningen.

(311) I sitt svar på kommissionens skrivelse enligt artikel 28 invände de kinesiska myndigheterna mot tillämpningen av tillgängliga uppgifter eftersom de kinesiska myndigheterna inte hade tillgång till några av de begärda uppgifterna.

(312) Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna att uppgifterna om volymen av batterielfordonsregistreringar inte var relevanta för undersökningen.

(313) Kommissionen noterade att det är högst osannolikt att de kinesiska myndigheterna inte har några uppgifter om antalet batterielfordon som är registrerade i Kina under en viss period. Detta gäller särskilt med tanke på att batterielfordon åtnjuter särskilda villkor vid tidpunkten för registreringen, vilka måste utvärderas, kontrolleras och övervakas av de kinesiska myndigheterna. Det finns en omfattande uppsättning dokument som fordonsägarna måste lämna in till trafikmyndigheterna under processen med att köpa, registrera och få ett registreringsnummer för ett fordon i Kina. Från och med köptillfället är fordonsköpare skyldiga att följa bestämmelserna om skatt på inköp genom att lämna in en deklaration om skatt på inköp av fordon. Denna deklaration kräver detaljerade uppgifter, inklusive fordonsidentifieringsnummer (VIN), som unikt identifierar fordonets modell och vissa av dess egenskaper. Dessutom måste fordon som är registrerade i Kina genomgå ett registreringsförfarande hos den kinesiska trafikmyndigheten, vilket inbegriper identifiering av fordonstyp och modell. På samma sätt kan registreringsskyltar kopplas till specifika fordon.

(314) Det är inte heller sannolikt att de kinesiska myndigheterna inte har någon skriftlig dokumentation avseende avslag på ansökningar om att få modeller upptagna i katalogen, särskilt som förfarandet för att få modeller upptagna i katalogen innebär att en stor mängd uppgifter måste lämnas in av producenterna och att flera tekniska avdelningar inom de kinesiska myndigheterna måste göra en bedömning. Dessutom noterade kommissionen att det är osannolikt att de kinesiska myndigheterna inte känner till de beräknade uteblivna skatteintäkterna från ett långvarigt program. Detta är ett program som direkt påverkar budgeten och som kan leda till att hundratals miljarder renminbi yuan uteblir per år.

(315) I den mån uppgifterna anses nödvändiga för att kommissionen ska kunna dra sina slutsatser förlitade sig kommissionen därför på allmänt tillgängliga uppgifter.

(316) När det gäller uppgifternas relevans noterar kommissionen att det är upp till kommissionen att fastställa vilka uppgifter som anses nödvändiga för undersökningen och att det inte är upp till en part att fatta detta beslut. Dessutom har registreringen av batterielfordon en direkt koppling till det påstådda subventionssystemet och därför var de begärda uppgifterna både relevanta och nödvändiga för att kommissionen skulle kunna göra en korrekt bedömning av systemet.

(317) Såsom anges i avsnitt 3.9 beslutade kommissionen preliminärt att inte utfärda några undersökningsresultat om detta system, men förbehåller sig rätten att ytterligare undersöka om programmet är utjämningsbart. Kommissionen kan därför bli tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser om systemet med befrielse från inköpsskatt, om den samlar in tillräckliga uppgifter för att dra slutsatsen att ett sådant system är utjämningsbart.

3.3.2. *Tillämpning av artikel 28.1 i grundförordningen med avseende på SAIC-gruppen*

(318) SAIC-gruppen samarbetade inledningsvis med kommissionen genom att besvara frågeformuläret. Framför allt besvarade företagets närstående enheter, däribland sex producenter av batterielfordon frågeformuläret. Dessa svar befanns dock vara mycket bristfälliga, och den 12 december 2023 underrättade kommissionen SAIC-gruppen om sin avsikt att tillämpa artikel 28.1 i grundförordningen när det gäller uppgifter som inte lämnats före kontrollbesöken och det faktum att kommissionens slutsatser, om de inte erhålls, kan grundas på tillgängliga uppgifter. De uppgifter som saknades gällde bland annat produktionskostnader, detaljerade uppgifter om inköp av de viktigaste insatsvarorna och avsaknaden av svar på frågeformuläret från närstående företag som var involverade i verksamhet med anknytning till den undersökta produkten för vilka ett svar på frågeformuläret hade begärts.

(319) SAIC-gruppen underlät att lämna de uppgifter som saknades och hävdade att detta berodde på det stora antalet närstående företag i gruppen, och att tillämpningen av ”tillgängliga uppgifter” inte korrekt skulle återspegla dess höga samarbetsnivå fram till den punkten i undersökningen. Företaget hävdade att det stora antalet bristfälliga svar som lämnades berodde på den ofta omotiverade mängd uppgifter som kommissionen begärde och den stora samordningsbörda som krävdes mellan de många närstående företagen.

(320) Bristen på samarbete bekräftades dock både före, under och efter kontrollbesöken, eftersom viktiga uppgifter inte lämnades, bland annat produktionskostnader, materialsedlar, produktspecifikationer inklusive den kemiska sammansättningen av den råvara som köpts från leverantörerna, en förteckning över inköpstransaktioner för leverantörer och uppgifter om erhållna bidrag. Kommissionen förklarade för SAIC-gruppen att sådana uppgifter ansågs nödvändiga för att komma fram till konkreta slutsatser om subventionerna från en rad olika stödåtgärder. Dessutom föreföll det som om ytterligare närstående företag inte heller hade besvarat frågeformuläret, även om deras verksamhet skulle ha krävt att de gjorde det.

(321) Kommissionen fann att avsaknaden av sådana nödvändiga uppgifter försvårade undersökningen. Den 23 april 2024 informerades därför SAIC-gruppen i vederbörlig ordning om konsekvenserna av att bara delvis samarbeta i undersökningen och om kommissionens avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen på de uppgifter som inte lämnats eller de uppgifter som inte kunde kontrolleras. Kommissionen uppmanade företaget att lämna synpunkter.

(322) Den 30 april 2024 mottog kommissionen synpunkter från SAIC-gruppen. SAIC-gruppen instämde inte i kommissionens bedömning av den övergripande graden av samarbetsvilja hos de olika enheterna i gruppen och framförde flera påståenden som ledde till slutsatsen att den avsedda tillämpningen av artikel 28 i grundförordningen inte var motiverad.

3.3.2.1. SAIC-gruppens påstående om att de rättsliga standarderna för tillämpning av artikel 28 i grundförordningen inte var uppfyllda

(323) SAIC-gruppen uppgav att vissa aspekter av kommissionens bedömning av tillämpningen av artikel 28 i grundförordningen innebar en felaktig framställning av de faktiska omständigheterna och upprepade att den hade samarbetat i undersökningen efter bästa förmåga. SAIC-gruppen förklarade att den i fall där den inte kunde lämna fullständiga eller endast partiella uppgifter på begäran hade lämnat ”alternativa handlingar” för att underlätta kommissionens undersökning.

(324) I detta avseende hänvisade SAIC-gruppen till artikel 28.3 i grundförordningen samt till Europeiska unionens domstols rättspraxis ([103]) och hävdade att även de ofullständiga eller på annat sätt bristfälliga svaren bör godtas.

(325) SAIC-gruppen framhöll en slutsats från domstolen i detta mål ([104]), där den ansåg att ”begreppet nödvändiga uppgifter avser uppgifter som berörda parter har och som unionsinstitutionerna ber dem att lämna i syfte att fatta beslut som behöver fattas inom ramen för antidumpningsundersökningen”. I samma mål ([105]) fann domstolen att det ”åligger unionsinstitutionerna att styrka förekomsten av dumpning, skada och orsakssamband mellan den dumpade importen och skadan och följaktligen också att en uppgift är ”nödvändig” för att fatta de beslut som behöver fattas i antidumpningsundersökningen”.

(326) Mot bakgrund av domstolens slutsats ansåg SAIC-gruppen ”att kommissionen, på grund av denna undersöknings mycket komplexa karaktär (både när det gäller den stora omfattningen av begärda uppgifter, det stora antalet företag som måste lämna uppgifter och den korta tidsfristen för att lämna uppgifter), inte bör tillämpa de ovannämnda kriterierna alltför strikt på de uppgifter som lämnas” och ”att om uppgifterna anses vara bristfälliga bör användningen av tillgängliga uppgifter strikt begränsas till det nödvändiga syftet med uppgifterna och under alla omständigheter kontrolleras genom hänvisning till andra oberoende källor, i full överensstämmelse med artikel 28.5 i grundförordningen.”

([103]) Se mål T-413/13, City Cycle Industries/rådet, EU:T:2015:164, punkt 120, mål T-633/11, Guangdong Kito Ceramics m.fl./rådet, EU:T:2014:271, punkt 100, rapporten från WTO:s överprövningsorgan, US - Hot-Rolled Steel, WT/DS184/AB/R, antagen den 23 augusti 2001, punkt 81 och mål C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, EU:C:2017:968.

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

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

(327) Kommissionen erinrade om att alla begärda uppgifter faktiskt tillhandahållits av de andra grupperna i urvalet och därmed var lättillgängliga för SAIC-gruppen. Det var därför SAIC-gruppens val att inte lämna de begärda uppgifterna, vilket framgår av den förteckning över icke inlämnade handlingar som den undertecknade och samtyckte till under kontrollen. Denna förteckning visar att den försvårade undersökningen genom att medvetet inte agera efter bästa förmåga. Dessutom ansågs uppgifterna nödvändiga för att kunna dra lämpliga slutsatser i subventionsundersökningen och i detta avseende i linje med domstolens slutsatser. Alla relevanta uppgifter som SAIC-gruppen lämnat som ”alternativa handlingar”, inklusive bristfälliga sådana, beaktades också på lämpligt sätt när de kunde verifieras. Kommissionen använde sig av tillgängliga uppgifter, inbegripet från oberoende källor enligt avsnitt 3.3, om förmånlig utlåning, exportkreditförsäkring, befrielse från inköpsskatt, insatsvaror och skattesubventioner för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi, endast när de uppgifter som lämnats var klart bristfälliga (och förtecknades i de gemensamt undertecknade bilagorna till kontrollrapporterna på plats) och kommissionen hade tillräckligt med uppgifter för att kunna dra slutsatser om dessa system. Det är felaktigt att anta att kommissionen tillämpade kriterierna i artikel 28.3 i grundförordningen alltför strikt.

(328) Eftersom SAIC-gruppen i sina synpunkter hävdade att ”tvivelsmålets fördel bör tillmätas de uppgifter som finns registrerade som lämnade”, förklarade kommissionen i meddelandet av de viktigaste omständigheterna och överväganden till den exporterande producent som ingick i urvalet att den, när den använde tillgängliga uppgifter i den mening som avses i artikel 28 i grundförordningen, i största möjliga utsträckning hade använt de uppgifter som SAIC-gruppen lämnat, och att den i avsaknad av sådana verifierade uppgifter endast hade använt sig av offentliga oberoende källor. Påståendet att de rättsliga standarderna för tillämpning av artikel 28 i grundförordningen inte var uppfyllda avvisades därför.

3.3.2.2. Begäran om uppgifter om närstående leverantörer

(329) Såsom nämns i skälen 318–319 konstaterades flera orapporterade närstående företag för vilka SAIC-gruppen inte besvarade frågeformuläret under undersökningen. Dessa ”nya” företag befanns vara närstående och var inblandade i olika viktiga avtalsförbindelser som omfattade verksamhet såsom tillhandahållande av insatsvaror, kapital, lån, garantier och andra typer av finansiering inom SAIC-gruppen. SAIC-gruppen avvisade upprepade gånger kommissionens begäran om att fylla i ett frågeformulär och hävdade att det var ett brott mot SAIC-gruppens grundläggande rättigheter, dock utan att lägga fram några underbyggda argument.

(330) I sina synpunkter hävdade SAIC-gruppen att dessa närstående företag inte kunde eller inte behövde samarbeta i undersökningen och att användningen av artikel 28 i grundförordningen för dessa företag i alla händelser inte var motiverad eller bör vara strikt begränsad. De skäl som hävdades av SAIC-gruppen var kopplade till flera faktorer, såsom

— Mycket lågt transaktionsvärde för det närstående företaget i SAIC-gruppens omsättning (mindre än 1 %).

— Avsaknad av aktieinnehav eller meningsfull kontroll över de närstående företagen, vilket bekräftades av att dessa företag vägrade att tillmötesgå SAIC-gruppens begäran om samarbete eller att tillhandahålla konfidentiella handlingar som de företag som det hänvisas till är parter.

— De närstående företagens affärsverksamhet omfattades inte av vare sig instruktionerna i frågeformuläret för exporterande producenter eller det klargörande ([106]) som kommissionen offentliggjorde den 17 november 2023.

— Produktionsvolym till följd av ett förädlingsavtal som redan omfattas av SAIC-gruppens svar.

— Det påstådda närstående företaget hade inga gällande FoU-transaktioner eller FoU-avtal med SAIC-gruppen under undersökningsperioden.

— Ett påstått närstående företag var mottagaren men inte ägaren till en nyttjanderätt.

([106]) Notering till dokumentet: Närstående företag som måste besvara frågeformuläret. (t23.005730).

(331) Kommissionen höll med om att ett närstående företag med ett mycket lågt transaktionsvärde, som motsvarar mindre än 1 % av SAIC-gruppens inköp, i enlighet med det ovannämnda förtydligandet skulle kunna undantas från skyldigheten att besvara frågeformuläret i denna undersökning. Kommissionen förbehöll sig dock rätten att tillämpa artikel 28 i grundförordningen på de delar som detta närstående företag levererat till SAIC-gruppen, eftersom den inte hade kunnat kontrollera dessa uppgifter.

(332) Kommissionen noterade att den närstående leverantören i fråga och SAIC-gruppen gemensamt drev ett företag för att utveckla, producera och sälja battericeller, moduler och förpackningar och därför var juridiskt erkända affärspartner. De anses därför vara närstående i den mening som avses i artikel 127 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447, vilket innebär en rättslig skyldighet att lämna in ett svar på frågeformuläret om subventioner som en närstående part, i enlighet med instruktionerna i frågeformuläret och den efterföljande korrespondensen. Gruppens påstående avvisades därför.

(333) SAIC-gruppen invände att kommissionen bör se över sin bedömning och avstå från att tillämpa artikel 28 i grundförordningen på företag som vägrat att lämna uppgifter om finansiella eller avtalsmässiga kopplingar och avtal om samriskföretag och i sådana fall endast använda offentligt tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.5 i grundförordningen. Kommissionen påpekade upprepade gånger för SAIC-gruppen att det faktum att vissa uppgifter betraktades som ”affärshemligheter” var irrelevant med tanke på att alla uppgifter som lämnas inom ramen för antisubventionsförfaranden behandlas konfidentiellt i enlighet med artikel 29 i grundförordningen. Därför avvisades påståendet.

(334) SAIC-gruppen hävdade att kommissionen underlät att korrekt förklara varför vissa närstående företag bör ha fyllt i ett frågeformulär. I sin andra begäran förklarade kommissionen emellertid att enligt de uppgifter som fanns tillgängliga i ärendehandlingarna (organisationsschema som visade att de närstående företagen hade en viktig finansiell och/eller kontrollerande roll) var dessa företag närstående eftersom de verkade vara involverade i tillhandahållandet av kapital, lån eller andra typer av finansiering inom SAIC-gruppen. Efter att ha fått ett andra negativt svar på sin begäran från SAIC-gruppen upprepade kommissionen dock inte sin begäran och informerade SAIC-gruppen om konsekvenserna av bristande samarbetsvilja den 23 april 2024.

(335) SAIC-gruppen vägrade att besvara frågeformuläret rörande ett närstående företag som under ett av kontrollbesöken konstaterades delta i ett förädlingsavtal. SAIC-gruppen erkände visserligen att detta närstående företag var delaktigt i produktionen av den undersökta produkten, men hävdade också att kommissionen bör ha ”bekräftat” att ett svar på frågeformuläret var nödvändigt. Denna kommentar visade på SAIC-gruppens bristande samarbetsvilja, vilken slutligen hävdade att en eventuell användning av artikel 28 i förhållande till detta närstående företag bör begränsas till faktorer som inte rörde subventioner. Påståendet avvisades.

(336) Förekomsten av dessa närstående företag framgick i själva verket av de uppgifter som lämnades i det första inlämnandet av uppgifter innan svaren på frågeformulären lämnades in, i svaren på frågeformulären eller under de tillfälliga kontrollbesöken på plats. Dessa närstående företag var antingen leverantörer eller kunder till SAIC-gruppen och verkade ofta vara involverade i verksamheter med anknytning till den undersökta produkten, t.ex. som forskningsinstitut, leverantörer av delar och komponenter som förtecknas i promemorian om tillräcklig bevisning, logistikföretag osv. Med tanke på arten av deras verksamhet bör de ha besvarat frågeformuläret så att kommissionen kunde kontrollera uppgifterna och eventuellt begära ytterligare bevisning.

3.3.2.3. Uppgifter som inte lämnats av SAIC-gruppen och andra ej offentliggjorda dokument före och under kontrollbesök på plats

(337) I sina synpunkter hävdade SAIC-gruppen att efter kommissionens skrivelser med begäran om komplettering hade vissa uppgifter faktiskt lämnats i efterhand och kunde kontrolleras fullständigt vid kontrollbesöken på plats. SAIC-gruppen hänvisade dock endast till uppgifter om befrielse från inköps- och konsumtionsskatt för inhemska kunder och erkände därmed att alla andra uppgifter som saknades inte hade lämnats ut under undersökningen. I själva verket belystes i skrivelserna om ofullständiga svar viktiga frågor som de enskilda producenter som ingick i SAIC-gruppen avsiktligt underlät att rapportera (uppgifter i deras svar på frågeformuläret om produktions- och försäljningsprognoser, produktionskostnader, befrielse från inköps- och konsumtionsskatt på inhemsk försäljning).

(338) SAIC-gruppen lämnade en översikt över de handlingar som inte lämnats in före och under kontrollbesök på plats och bad kommissionen att endast tillämpa artikel 28 i grundförordningen på de handlingar som inte tillhandahållits av enskilda enheter. Kommissionen granskade förteckningarna och vidhöll sin ståndpunkt beträffande de delar av förteckningen som hade sänts till SAIC-gruppen och som var föremål för användning av tillgängliga uppgifter, såsom bidragsprogram, tillhandahållande av batterier för mindre än skälig ersättning, uteblivna intäkter genom program för direkt skattebefrielse och skattereduktioner och tillhandahållande av förmånlig finansiering (såsom obligationer och kapitaltillskott) samt uteblivna svar på frågeformuläret. Begäran om att inte avvisa de uppgifter som lämnats beträffande följande faktorer avvisades:

(a) *Materialsedlar, slutprodukter och produktspecifikationer för leverans (t.ex. kemi, sammansättning osv.).*

(339) Materialsedlar är omfattande förteckningar över råvaror, komponenter och instruktioner som krävs för att producera en produkt. Kommissionen förklarade upprepade gånger för SAIC-gruppen deras betydelse i undersökningen, eftersom de gjorde det möjligt att identifiera de viktigaste enskilda komponenter och material som utgör den färdiga produkten och deras ursprung.

(340) I det aktuella subventionsärendet var materialsedlar lika viktiga för att identifiera de komponenter som användes vid monteringen av den färdiga produkten (batterielfordon eller komponenter som batterier), de kvantiteter som användes, deras specifikation, interna materialnummer och följaktligen namnet på deras leverantörer. Materialsedlar gjorde det också möjligt att fastställa en direkt koppling till produktionskostnaden, eftersom de kunde användas som grund för beräkningen av standardkostnader, faktiska kostnader och variationer till följd av skillnaden mellan dem.

(341) SAIC-gruppen lämnade inte fullständiga uppgifter om varken materialsedlar eller produktionskostnader och vidhöll att materialsedlar inte var nödvändiga för antisubventionsundersökningar, eftersom de inte avsåg några av de faktorer som låg till grund för beräkningen av subventionsmarginalen. Kommissionen instämde inte i denna bedömning och bekräftade att denna information var nödvändig för att kunna bedöma fullständigheten och riktigheten i uppgifterna om produktionskostnader, men även för de viktigaste delarna och komponenterna.

(342) SAIC-gruppen erkände att uppgifter om produktspecifikationer endast kunde lämnas från fall till fall och endast i delar. Dessutom ansåg SAIC-gruppen att kommissionen kunde ha använt en annan metod för att förena de inlämnade uppgifterna. SAIC-gruppen ansåg att det var en orättvis behandling som utgjorde en överträdelse av stadgan om de grundläggande rättigheterna att begära samma uppgifter om materialsedlar av varje enhet, eftersom det fanns andra metoder för att kontrollera informationen i tabellen om leverans av delar.

(343) Kommissionen vidhöll att ingen av de närstående batterileverantörerna tillhandahöll de nödvändiga styrkande handlingar som begärts av undersökningsgruppen och i synnerhet deras specifikationer. Kommissionen ansåg först att uppgifter om materialsedlar bör ha tillhandahållits av var och en av enheterna, eftersom de på begäran under kontrollbesöken på plats bekräftade att de visserligen hade dessa uppgifter, men att de inte kunde tillhandahållas av olika skäl, främst på grund av sekretessavtal som ingåtts med leverantörer och företagets egna affärshemligheter. Dessutom användes materialsedlar av enheterna när de utarbetade sitt svar på frågeformuläret för att fastställa vilka insatsvaror som behövde rapporteras och vilka leverantörer som skulle svara på frågeformuläret. Detta är ett av skälen till att kommissionen förnyade sin begäran efter kontrollbesöket på plats. I själva verket tillät kommissionen, i motsats till sin normala praxis, varje enhet att lämna uppgifter om materialsedlar och andra delar och specifikationer för råvaror, men förbehöll sig rätten att bortse från dessa uppgifter eftersom de inte kunde kontrolleras på plats.

(344) Som nämnts ovan hävdade SAIC-gruppen att kemin och specifikationen för den battericell och det batterisystem som användes av vissa av producenterna kunde kontrolleras utan användning av en materialsedel eller att uppgifterna om specifikationen för vissa råvaror som användes av en viss batterirelaterad producent kunde kontrolleras utan användning av en materialsedel. I vissa fall tillhandahöll SAIC-gruppen materialsedelrelaterade uppgifter som en del av kontrollen.

(345) Det faktum att ett företag skulle göra det möjligt för kommissionen att se en materialsedel för en unik typ av undersökt produkt skulle dock under inga omständigheter kunna vara likvärdigt med tillhandahållandet av de begärda uppgifterna. Utöver bristen på fullständiga uppgifter (endast en typ av undersökt produkt i vissa undantagsfall) bekräftade SAIC-gruppen att den vägrade att lämna lättillgängliga uppgifter till kommissionen när den begärde det.

(346) För det första avvisade kommissionen påståendet att materialsedlar inte var relevanta i undersökningen och inte kunde ha någon inverkan på beräkningen av subventionsbeloppet. För det andra beslutade kommissionen, efter att ha fastställt att batterier och andra råvaror var nyckelfaktorer som kunde vara föremål för subventionering och i avsaknad av uppgifter i materialsedlar som skulle ha gjort det möjligt för kommissionen att bedöma fullständigheten, riktigheten och specifikationerna för de delar som levererades till de producenter som ingick i urvalet, att i mån av tillgång till fakta använda andra källor för uppgifter om råvaror.

(b) *Inköpsförteckningar för varje enskild transaktion för delar och komponenter (reskontra)*

(347) I sina synpunkter på tillämpningen av artikel 28 bekräftade SAIC-gruppen att den av konfidentiella skäl inte alltid kunde tillhandahålla inköpsförteckningar för varje enskild transaktion eftersom dessa aspekter avsåg produktionskostnader och därför var affärshemligheter. I vissa fall hävdade den dock att den relevanta tabellen kunde kontrolleras under kontrollbesöken på plats. SAIC-gruppen hävdade att den hade lämnat en omfattande sammanfattning av de uppgifter som begärts i form av tabeller, som innehöll alla nödvändiga uppgifter för beräkningen av subventionsbeloppet och att kommissionen kunde kontrollera dem under kontrollbesöken på plats. SAIC-gruppen kunde dock endast tillhandahålla en skärmdump av de uppgifter som visades för kommissionen eftersom informationskällan förblev konfidentiell och den begärda inköpsförteckningen inte kunde tillhandahållas, även om den var lättillgänglig. SAIC-gruppen drog slutsatsen att de uppgifter som lämnats i alla händelser uppfyllde kriterierna i artikel 28.3 i grundförordningen.

(348) Kommissionen höll inte med om att de inlämnade uppgifterna uppfyllde kriterierna i artikel 28.3 i grundförordningen. Att inte ge direkt tillgång till vissa handlingar och tillhandahålla skärmdumpar eller aggregerade uppgifter utan att tillhandahålla de relevanta begärda uppgifterna kan under inga omständigheter vara likvärdigt med tillhandahållandet av de begärda uppgifterna i form av ett bevis som säkerställer att uppgifterna kan kontrolleras i vederbörlig ordning. Brister i tillhandahållandet av de begärda uppgifterna orsakar svårigheter att komma fram till en rimligt korrekt slutsats. Med tanke på att uppgifterna var lättillgängliga kan man inte heller anse att parten agerade efter bästa förmåga.

(349) Kommissionen noterade också att uppgifterna om inköp inte återspeglade den faktiska kostnaden utan standardkostnaden (budgetkostnaden i företagets Enterprice Resource Planning (ERP)). På grundval av detta och med beaktande av de ovannämnda undersökningsresultaten rörande materialsedeln kunde kommissionen inte kontrollera riktigheten i de uppgifter om kvantiteter och kostnader för delar och komponenter som lämnats av de producenter av den undersökta produkten som ingick i urvalet och avvisade därför påståendet att de uppgifter som lämnats uppfyllde kriterierna i artikel 28.3 i grundförordningen.

(c) *Ramavtal för inköp (fullständig version) för leverantörer av delar och komponenter som förtecknas i tabell E-3-3 (a/b)*

(350) I sina synpunkter hävdade SAIC-gruppen att den i ett fall på plats hade stämt av en förteckning för varje enskild transaktion med sina räkenskaper. Företaget hävdade att det för denna enhet och för de andra producerande enheterna, på begäran under kontrollbesöken på plats, hade tillhandahållit relevanta inköpshandlingar, däribland fakturor, inköpsorder och uppgifter i ERP, i form av bevismaterial. Framför allt försåg två batterileverantörer sina avtal med kunder, dvs. batterielfordonsproducenterna inom gruppen, som verifikat. SAIC-gruppen ansåg därför att kriterierna i artikel 28.3 i grundförordningen var uppfyllda och att kommissionen till fullo bör beakta uppgifterna.

(351) Kommissionen avvisade påståendet att SAIC-gruppen hade samarbetat fullt ut genom att tillhandahålla en uppsättning ramavtal om inköp. SAIC-gruppen medgav i själva verket själv att den på grund av dessa handlingars påstått mycket konfidentiella karaktär inte kunde tillhandahålla något ramavtal om inköp i sin helhet för de delar och komponenter som förtecknas i det relevanta avsnittet i svaret på frågeformuläret. Detta bekräftades också av förteckningen över handlingar som inte tillhandahållits vare sig under eller efter kontrollbesöket, där ingen fullständig uppsättning handlingar, inklusive handlingar såsom ramavtal och tekniska specifikationer, kunde tillhandahållas. Kommissionen påminde dessutom SAIC-gruppen om att ett sådant dokument bör ha tillhandahållits som en del av det ursprungliga svaret på frågeformuläret. Med tanke på den konfidentiella behandlingen av alla ”känsliga” uppgifter som lämnas in inom ramen för antisubventionsförfaranden, var detta påstående ogrundat. Eftersom dessa handlingar var lättillgängliga för SAIC-gruppen och bör ha tillhandahållits som en del av svaret på frågeformuläret ansåg kommissionen att SAIC-gruppen inte hade agerat efter bästa förmåga. Kommissionen avvisade därför påståendet att de inlämnade uppgifterna uppfyllde kriterierna i artikel 28.3 i grundförordningen.

(d) *Försäljningsförteckningar över varje enskild transaktion (2020–IP) som identifierar försäljningsvärde, försäljningsvolym, datum, modell, artikelnummer, kortnummer, chassinummer, kundnamn, detaljhandelspris, försäljningspris, nettopris, nettopris exklusive moms, kvantitet, närstående / icke-närstående, PUI/ icke-PUI*

(352) Kommissionen ansåg att visning av Excel-filer och utdrag ur räkenskapsböcker på en skärm och tillhandahållande av skärmdumpar utan de underliggande uppgifterna inte kunde vara en ersättning för att tillhandahålla en fullständig försäljningsförteckning över varje enskild transaktion för att möjliggöra en fullständig avstämning av siffrorna i de relevanta tabellerna.

(353) I sina synpunkter hävdade SAIC-gruppen att kommissionen inte tog hänsyn till skillnaderna i redovisningssystem och finansiella system inom SAIC-gruppen och att det inte var viktigt eller nödvändigt för kommissionen att få en försäljningsförteckning för varje enskild transaktion för att fullt ut stämma av tabellerna avseende försäljning i frågeformuläret. Kommissionen bör därför avstå från att använda artikel 28, eftersom vissa av de kontrollerade företagen har lämnat in förteckningen för varje enskild transaktion som en del av kontrolldokumentet och under alla omständigheter uppfyller de uppgifter som lämnats av de olika enheterna villkoren i artikel 28.3 i grundförordningen.

(354) Kommissionen ansåg att de uppgifter som lämnats endast i form av skärmdumpar som endast innehöll begränsade uppgifter eller visade några exempel skulle göra det omöjligt att kontrollera och avstämma väsentliga uppgifter och avvisade därför detta påstående. Genom att inte tillhandahålla de detaljerade uppgifterna och endast tillhandahålla skärmdumpar kunde kommissionen inte kontrollera riktigheten i de uppgifter som lämnats, t.ex. om de enskilda försäljningstransaktionerna faktiskt gällde den undersökta produkten.

(e) *Avtal om samriskföretag*

(355) I sina synpunkter bekräftade SAIC-gruppen att den inte kunde lämna de ursprungliga kopiorna av samriskföretagsavtalen till vissa av sina producerande enheter, men hävdade att innehållet i dessa samriskföretagsavtal återspeglades i stadgarna eftersom de ”återställdes” i stadgarna. Endast ett företag lämnade in samriskföretagsavtalet som en del av det ursprungliga svaret på frågeformuläret.

(356) Såsom nämns ovan påpekade kommissionen upprepade gånger för SAIC-gruppen att det faktum att vissa uppgifter betraktades som ”affärshemligheter” var irrelevant med tanke på att alla uppgifter som lämnas inom ramen för antisubventionsförfaranden behandlas konfidentiellt i enlighet med artikel 29 i grundförordningen. Påståendet att innehållet i de saknade avtalen om samriskföretag ”återställdes” i stadgarna kunde inte kontrolleras utan att man tar emot avtalen om samriskföretag. En producent av batterielfordon inom SAIC-gruppen lämnade in en kopia av samriskföretagsavtalet, men ingen av de andra producenterna av batterielfordon lämnade något sådant dokument. Därför avvisades påståendet.

(f) *Investeringsplaner, godkännande, investeringsövervakning och genomförbarhetsstudier 2020–2023 samt försäljningsprognoser*

(357) SAIC-gruppen hävdade att de begärda dokumenten (investeringsplaner, godkännande, investeringsövervakning och genomförbarhetsstudier 2020–2023 samt försäljningsprognoser) inte var relevanta för beräkningen av subventionsbeloppet under undersökningsperioden, eftersom dessa dokument inte innehöll några delar eller uppgifter som var nödvändiga för beräkningen av subventionsbeloppet. Dessutom fanns de begärda handlingarna antingen redan tillgängliga i de offentligt tillgängliga årsrapporterna eller så innehöll de konfidentiella uppgifter om parter som SAIC-gruppen inte hade någon meningsfull kontroll över och kunde därför inte lämnas ut.

(358) Kommissionen höll inte med SAIC-gruppen och ansåg att uppgifter som gjorde det möjligt att bedöma arten av och volymen på den planerade investeringen avseende den undersökta produkten var relevanta i undersökningen inte bara för att bedöma risken för väsentlig skada, utan till exempel för att bedöma produktionskapaciteten för den undersökta produkten. Påståendet avvisades därför.

(g) *Dokument som avser prognosrapporten för ”krediter för fordon som drivs med ny energi” (se artikel 18 i Företagens genomsnittliga bränsleförbrukning för personbilar och fordon som drivs med ny energi Parallell hantering av poäng)*

(359) SAIC-gruppen hävdade att de begärda prognosrapporterna inte behövde tillhandahållas eftersom de antingen inte fanns eller var kopplade till uppgifter efter undersökningsperioden och därför inte behövde kontrolleras. Därför drog SAIC-gruppen slutsatsen att det skulle vara irrelevant att tillämpa artikel 28 med avseende på denna del av undersökningen.

(360) Eftersom kommissionen ansåg att den inte kunde kontrollera dessa påståenden under kontrollbesöken på plats avvisades påståendet att det skulle vara irrelevant att tillämpa artikel 28 med avseende på denna aspekt av undersökningen.

(h) *Banktillstånd, kreditlinor.*

(361) Kommissionen framhöll att banktillstånden inte omfattade alla banker som SAIC-gruppens enheter hade en affärsrelation med och att mallen för banktillståndet hade ändrats utan förhandsanmälan.

(362) SAIC-gruppen hävdade att den hade ändrat mallen för att inkludera bankaccepter och kreditlinor i banktillståndens omfattning och att sådana ändringar av mallen därför inte på något sätt skulle betraktas som en minskning av banktillståndens omfattning, tvärtom. SAIC-gruppen hävdade att de begärda uppgifterna hade lämnats och att kommissionen bör ta dem för vad de var.

(363) Kommissionen noterade att vissa enheter inom SAIC-gruppen inte rapporterade uppgifter om banktillstånd, kreditlinor och utbyte av skulder mot aktier, och därför inte fick avgörande information som var relevant för dessa aspekter av undersökningen. Påståendet avvisades därför.

(i) *Bidragsprogram*

(364) Även om SAIC-gruppen inte nekade de kinesiska myndigheterna att ta emot bidrag hävdade den att det inte var nödvändigt att använda ”de enskilda belopp som mottagits per bidrag, tidpunkten för mottagandet av bidragen, en beskrivning av bidragen, motsvarande statliga meddelanden som specificerar bidragens art och annan nödvändig information” för beräkningen av subventionsbeloppet, eftersom de rapporterade beloppen avsåg de bidrag som mottagits för enheterna som helhet och inte endast avsåg den undersökta produkten. Dessutom kunde de bidragsbelopp som erhållits under undersökningsperioden och som redovisats i tabellerna direkt stämmas av mot balansomslutningen och kontona i huvudboken, särskilt de konton som avsåg intäkter utanför rörelsen och/eller intäkter från subventioner.

(365) Kommissionen kunde därför inte fastställa de underliggande subventionssystemen, storleken på de bidrag som mottagits under undersökningsperioden samt huruvida dessa bidrag gällde fasta anläggningar eller inte. Kommissionen avvisade påståendet att uppgifterna om bidrag kunde kontrolleras.

(j) *Nyttjanderätter*

(366) SAIC-gruppen hävdade att nyttjanderätterna inte var ett av de områden som omfattas av kommissionens begäran om underliggande dokument. Kommissionen hade inte heller några frågor om nyttjanderätter efter kontrollbesöken, utom avseende två enheter som besvarades den 21 februari 2024.

(367) När det gäller vissa handlingar som begärdes under kontrollbesöken förklarade vissa enheter inom SAIC-gruppen att de efterfrågade dokumenten var ett eller två decennier gamla och redan hade arkiverats, eller att de rörde en tredje part som de inte hade befogenhet över. Därför hävdade SAIC-gruppen att det belopp som rapporterats för nyttjanderätter bör anses vara korrekt och användas som sådant och att kommissionen inte bör tillämpa artikel 28. Kommissionen ansåg att alla ursprungliga avtal om nyttjanderätter, köpeavtal och styrkande handlingar som visar det ursprungliga pris som betalades för nyttjanderätterna hade begärts och i flera fall konstaterades att den mottagna informationen var ofullständig och inte möjliggjorde en fullständig kontroll av den mottagna informationen. Påståendet avvisades därför.

(k) *Obligationer och företagsintern finansiering*

(368) SAIC-gruppen hävdade att dokumenten om obligationer och företagsintern finansiering inte begärdes av kommissionen. SAIC-gruppen noterade att informationen om värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet inte krävdes i avsnittet i frågeformuläret om tillhandahållande av förmånlig finansiering av statsägda policybanker och statsägda affärsbanker, och avvisade därför all avsedd tillämpning av artikel 28.

(369) Kommissionen ansåg att frågeformuläret särskilt begärde uppgifter om företagsintern finansiering och i synnerhet om obligationer. För det första ombads företag som deltog i tillhandahållandet av kapital att besvara frågeformuläret. För det andra är värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet en typ av obligationer för vilka uppgifter begärdes i frågeformuläret. Kommissionen fann dessutom motsägelsefulla uppgifter på det offentliga området när det gäller närstående företag som inte samarbetade (se skäl 320), som tydligt visade att viktig information om subventionerna inte hade lämnats ut, och påståendet avvisades därför.

(l) *Rapporten Avdragsskatteombud*

(370) SAIC-gruppen påpekade att räkenskapsförarens räkenskapsförare normalt utarbetar räkenskapsförarna i enlighet med företagens instruktioner, men att de inte är obligatoriska och att begäran om sådana rapporter därför inte var tillämplig. Dessa rapporter var inte heller nödvändiga eller väsentliga för att kontrollera eventuella avdragsbelopp för forskning och utveckling, eftersom de relevanta belopp som redovisades i företagets inkomstskattedeklaration gällde. SAIC-gruppen invände mot all avsedd tillämpning av artikel 28 i grundförordningen.

(371) Kommissionen ansåg att redigeringen av informationen i en skatteombudsrapport om FoU-avdrag, som möjliggjorde ytterligare avdrag för FoU-kostnader, vilket var fallet i en av enheterna, inte kunde betraktas som fullt samarbete, vilket konstaterades vid ett kontrollbesök på plats. Genom att inte lämna sådana uppgifter, som enligt uppgift inte avsåg den undersökta produkten men som var lättillgänglig för SAIC-gruppen, kunde kommissionen inte bedöma selektivitetsaspekten i den berörda skattenedsättningsordningen. Följaktligen avvisades påståendet.

3.3.3. *Tillämpning av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen med avseende på Geely-gruppen*

(372) Under undersökningens gång fann kommissionen att avsaknaden av vissa nödvändiga uppgifter försvårade undersökningen på följande sätt:

— Det konstaterades att en leverantör till Geely-gruppen ansågs vara närstående i den mening som avses i artikel 127 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ([107]) och att detta företag hade underlåtit att besvara frågeformuläret.

([107]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av unionens tullkodex (EUT L 343, 29.12.2015, s. 558).

— Inget av Geely-gruppens finansieringsföretag som samlade in medel för sin batterielfordonsverksamhet genom syndikerade lån, bilaterala bankkontor och värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet, inklusive värdepapper med bakomliggande gröna tillgångar som säkerhet, lämnade ett fullständigt svar på frågeformuläret.

— Inget av företagen i Geely-gruppen lämnade fullständiga uppgifter om arten av de bidragsprogram enligt vilka de fick stöd, i enlighet med begäran i frågeformuläret.

— Geely Group rapporterade inte alla pågående och framtida projekt kopplade till produktionen av batterielfordon, i enlighet med begäran i frågeformuläret.

— Ett antal faktiska producenter av batterielfordon i Geely-gruppen lämnade inte in ett fullständigt svar på frågeformuläret, utan dessa företag besvarade endast de avsnitt som var avsedda för leverantörer av insatsvaror, varvid en stor del av de uppgifter som normalt förväntas av producenterna inte lämnades.

— Geely Group lämnade inte heller in bilaga IV – Banktillstånd som en del av sitt svar på frågeformuläret. Slutligen lämnade gruppen inga uppgifter om de nyttjanderätter som ägs av de holdingenheter som är relevanta för en exporterande producent i gruppen.

(373) Den 23 april 2024 underrättade kommissionen därför Geely-gruppen om sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen när det gäller de uppgifter inte hade lämnats. Kommissionen uppmanade företaget att lämna synpunkter.

(374) Den 30 april 2024 lämnade Geely-gruppen synpunkter på kommissionens avsikt att tillämpa tillgängliga uppgifter på de uppgifter som avses i skäl 372 och i skrivelsen av den 23 april 2024.

(375) För det första hävdade Geely-gruppen att den inte kan uppmanas att lämna konfidentiella uppgifter från en icke-närstående leverantör som den inte kan instruera, och att kommissionen under alla omständigheter har fått rimligt relevanta uppgifter. Geely-gruppen ägde inte denna leverantör och hade ingen befogenhet över sin leverantörs verksamhet och ledning.

(376) Kommissionen noterade att den närstående leverantören i fråga och SAIC-gruppen gemensamt drev ett företag för att utveckla, producera och sälja battericeller, moduler och förpackningar och därför var juridiskt erkända affärspartner. De anses därför vara närstående i den mening som avses i artikel 127 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447, vilket innebär en rättslig skyldighet att lämna in ett svar på frågeformuläret om subventioner som en närstående part, i enlighet med instruktionerna i frågeformuläret och den efterföljande korrespondensen Gruppens påstående avvisades därför.

(377) För det andra hävdade Geely-gruppen att den inte kunde tillhandahålla mer information från finansieringsföretag som skaffade medel för sin batterielfordonsverksamhet. Alla enheter i Geely-gruppen som deltar i finansiering i samband med batterielfordon har lämnat in de begärda svaren på avsnitten A och E i de ursprungliga frågeformulären. Dessutom hävdade Geely-gruppen att begäran var för omfattande, inte tillräckligt exakt och inte direkt relevant för undersökningen.

(378) Genom offentligt tillgängliga källor fann kommissionen emellertid ett antal värdepapper med bakomliggande tillgångar (inklusive gröna värdepapper med bakomliggande tillgångar) som var tillämpliga under undersökningsperioden och som utfärdats av minst ett av Geely-gruppens företag, för vilka gruppen inte hade lämnat några uppgifter, inte ens efter att ha fått en särskild begäran om detta, då värdepapper med bakomliggande tillgångar var en typ av obligation för vilken uppgifter hade begärts i det ursprungliga frågeformuläret. Gruppens påstående avvisades därför.

(379) För det tredje, när det gäller tillhandahållandet av fullständig information om bidragsprogrammens karaktär, förklarade Geely-gruppen att bidragsprogrammens karaktär och beskrivning nästan alltid kunde utläsas av de kontoutdrag som hänförde sig till de enskilda bidragsutbetalningarna. Dessutom förklarade Geely-gruppen att det inte finns någon ytterligare information om bidragsprogrammen, inklusive den rättsliga grunden, och att den bör begäras från de kinesiska myndigheterna.

(380) Kommissionen noterade att den inte kunde fastställa de underliggande subventionssystemen för bidragsprogrammen i förhållande till den undersökta produkten utifrån den begränsade information som fanns tillgänglig på kontoutdraget. Såsom nämns i skäl 300 noterade kommissionen samtidigt att de kinesiska myndigheterna inte tillhandahöll någon information om de tillfälliga bidrag som beviljats till grupperna i urvalet. Gruppens påstående avvisades därför.

(381) För det fjärde, när det gäller avsaknaden av rapportering om vissa projekt kopplade till produktionen av batterielfordon, ansåg Geely-gruppen att pågående och framtida projekt såsom potentiella lanseringar av nya bilar inte är kopplade till undersökningsperioden och inte omfattas av denna undersökning. Geely-gruppen betonade också att denna information är mycket konfidentiell och marknadskänslig.

(382) Kommissionen noterade att pågående och framtida projekt kopplade till produktionen av batterielfordon begärdes i det ursprungliga frågeformuläret samt vid kontroller på plats, eftersom ett antal subventionssystem är kopplade till den framtida produktionen av batterielfordon och en planerad ökning av produktionskapaciteten för batterielfordon är relevant för att fastställa en risk för skada. Utan denna fullständiga information kunde kommissionen inte fastställa alla underliggande subventionssystem för den undersökta produkten. Gruppens påstående avvisades därför.

(383) För det femte, när det gäller det faktum att de faktiska producenterna av batterielfordon i Geely-gruppen inte lämnade ett fullständigt svar på frågeformuläret, ansåg Geely-gruppen inte att dessa företag var batterielfordon-sproducenter, eftersom de fordon som de producerar fortfarande måste genomgå en rad inspektioner och tester. Geely-gruppen uppgav också att den lämnade ytterligare uppgifter om dessa företag, i enlighet med kommissionens begäran.

(384) Kommissionen noterade att företagen visserligen lämnade de begärda uppgifterna, men att den mycket sena inlämningen av dessa uppgifter gjorde det omöjligt för kommissionen att kontrollera att de var fullständiga och korrekta. Den kunde inte på ett tillfredsställande sätt kontrollera leveranserna av vissa insatsvaror i förhållande till batterielfordonens produktionsvolym och kostnader, eftersom de kostnadsuppgifter som lämnades av dessa företag inte innehöll tillräckliga detaljer, vilket normalt begärs av de producerande enheterna i kommissionens frågeformulär. Gruppens påstående avvisades därför.

(385) När det gäller bestämmelsen i bilaga IV om banktillstånd hävdade Geely-gruppen att den hade lämnat in en konsoliderad version av banktillstånden vid tidpunkten för inlämnandet av de ursprungliga svaren på frågeformuläret. Kommissionen återgick till det inlämnade dokumentet och bekräftade dess användbarhet.

(386) När det gäller informationen om de nyttjanderätter som är relevanta för en exporterande producent i gruppen uppgav Geely-gruppen slutligen att nyttjanderätterna för huvudkontoret inte hade något samband med produktionen och försäljningen av batterielfordon och att de var irrelevanta och oväsentliga för undersökningen.

(387) Kommissionen noterade att huvudkontoret delvis används för verksamhet med koppling till batterielfordon. Subventioner som avser dessa huvudkontor bör därför fördelas i proportion till den verksamhet som avser batterielfordon och som äger rum där, även om väsentligheten inte kan fastställas utan att man har grundläggande information om de nyttjanderätter som innehas. Gruppens påstående avvisades därför.

3.3.4. *Tillämpning av artikel 28.1 i grundförordningen med avseende på BYD-gruppen*

(388) Den 8 december 2023 underrättade kommissionen BYD-gruppen om sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen när det gäller de uppgifter som BYD-gruppen underlåtit att lämna och uppmanade företaget att lämna synpunkter på detta. Den 15 december 2023 lämnade BYD-gruppen in de uppgifter som saknades.

(389) Under undersökningens gång konstaterade kommissionen att BYD-gruppen inte hade lämnat uppgifter om sitt förhållande till (åtminstone) två leverantörer av råvaror som användes vid produktionen av batterier och att dessa företag därför inte hade besvarat frågeformuläret. Dessutom konstaterades det att båda leverantörerna levererade betydande mängder litium, vilket motsvarar mer än 1 % av de totala inköpen av insatsvaror från de företag som besvarade frågeformuläret. Vidare lämnades inga uppgifter om icke-närstående leverantörer till de kinesiska myndigheterna, trots att antisubventionsfrågeformuläret innehöll bestämmelser om utlämnande av uppgifter om icke-närstående leverantörer, och inte heller lämnades uppgifter om bilaga IV – banktillstånd. Kommissionen fann att avsaknaden av sådana nödvändiga uppgifter försvårade undersökningen och tillgången till uppgifter om relevanta system. Den 24 april 2024 underrättade kommissionen därför BYD-gruppen om sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen när det gäller de uppgifter inte hade lämnats och uppmanade företaget att lämna synpunkter på detta.

(390) Den 30 april 2024 lämnade BYD-gruppen synpunkter på kommissionens avsikt att tillämpa tillgängliga uppgifter på de uppgifter som avses i skäl 389.

(391) För det första hävdade BYD-gruppen att inga uppgifter lämnats om de närstående råvaruleverantörerna, eftersom det i frågeformuläret angavs att endast närstående företag som var inbegripna i ”produktion av fasta anläggningar eller insatsvaror som används i den exporterande producentens produktionsprocess, t.ex. de insatsvaror som anges i avsnitt E-3-3 nedan” skulle besvara frågeformuläret. På grundval av detta hävdade BYD-gruppen att vissa insatsvaror inte användes i den exporterande producentens produktionsprocess, utan i stället i produktionsprocessen för batteriproducenten i tidigare led.

(392) Dessutom uppgav BYD-gruppen att den hade lämnat in en förteckning över leverantörer till de kinesiska myndigheterna på grundval av samma motivering (dvs. närstående företag som är involverade i produktionen av insatsvaror som används i den exporterande producentens produktionsprocess) och att vissa av insatsvarorna i avsnitt E-3-3 därför användes i batteriproducenternas produktionsprocess, inte i den exporterande producentens produktionsprocess.

(393) Kommissionen erinrade om att den 17 november 2023 utfärdade en notering med förtydliganden om de närstående företag som ombads besvara frågeformuläret och tillade att närstående företag, ”oavsett om de är närstående producenter som säljer på den inhemska marknaden eller för export”, som deltar i produktionen av fasta anläggningar eller insatsvaror, inklusive råvaror, delar eller komponenter som omfattas av avsnitt E-3-3 i frågeformuläret, och som ”används i produktionsprocessen för producerande enheterna” var skyldiga att besvara frågeformuläret. Med tanke på kommissionens klargörande ansåg kommissionen att företaget bör ha lämnat tydliga och fullständiga instruktioner om företagsstrukturen och dess leverantörer, som ledde till ett svar på frågeformuläret, särskilt från leverantörerna av råvaror som användes vid produktionen av batterier. Med tanke på den vertikala integrationen av BYD-gruppen ansåg kommissionen dessutom att det inte var möjligt att betrakta produktionsprocessen för batterier som åtskild från och oberoende av den exporterande producentens produktionsprocess. Därför avvisades påståendet.

(394) Kommissionen framhöll också att avsnitt E-3-3b i frågeformuläret tydligt förklarade att en fullständig förteckning med namn och kontaktuppgifter för leverantörer av enheter och råvaror under undersökningsperioden bör ha lämnats till både kommissionen och de kinesiska myndigheterna. I frågeformuläret angavs också att om leverantören inte är ett närstående företag måste ”den ursprungliga oberoende leverantören av materialet i fråga” anges. Utöver de ovannämnda instruktionerna noterade kommissionen att företaget i den förteckning över leverantörer som skickats till de kinesiska myndigheterna redan hade inkluderat vissa namn på närstående leverantörer av råvaror som användes vid produktionen av batterier. Kommissionen medgav visserligen att BYD-gruppen hade lämnat in en förteckning över leverantörer till de kinesiska myndigheterna, men denna förteckning var ofullständig eftersom den inte inkluderade någon icke-närstående leverantör, såsom anges i avsnitt E-3-3b i frågeformuläret, eller de närstående leverantörer som identifierats av kommissionen. Avsaknaden av sådana uppgifter försvårade undersökningen, eftersom de inte gav de kinesiska myndigheterna möjlighet att kontakta dessa leverantörer i tidigare led för att besvara frågeformuläret. Kommissionen avvisade därför påståendet.

(395) BYD-gruppen hävdade att den inte lämnade in formulären i bilaga IV – Banktillstånd, eftersom gruppen ansåg att kommissionen kunde få de begärda uppgifterna genom att granska de uppgifter som lämnats av respektive företag och särskilt genom Credit Reference Center of the People’s Bank of China.

(396) Såsom anges i kommissionens skrivelse av den 24 april 2024 ansågs banktillståndsformulären vara avgörande för inhämtandet av uppgifter från de kinesiska myndigheterna om respektive subventionssystem. Banktillståndsformulären behövdes för att ta emot konfidentiella företagsuppgifter från de olika banker som tillhandahöll lån till BYD-gruppen, vilket var uppgifter som begärdes av de kinesiska myndigheterna. Utan dessa formulär kunde bankerna inte lämna dessa uppgifter via de kinesiska myndigheterna till kommissionen, vilket ledde till att undersökningen försvårades. Därför måste BYD-gruppens påstående avvisas.

(397) BYD-gruppen ifrågasatte att en av deras närstående råvaruleverantörer bör ha besvarat frågeformuläret. Gruppen hävdade att kommissionen använde fel nämnare för att beräkna procentandelen av inköpsvärdet och att företaget faktiskt levererade mindre än 1 % av alla inköp från de producerande företag som besvarade frågeformuläret. BYD-gruppen hänvisade också till att kommissionen beviljade undantag för leverantörer av insatsvaror som svarade för mindre än 1 % av BEV-producenternas inköp. Dessutom ifrågasatte gruppen nyttan av ett svar på frågeformuläret, eftersom leverantören i fråga endast tillhandahöll en råvara som indirekt användes vid produktionen av batterier.

(398) Kommissionen framhöll att den procentandel av inköpsvärdet som kommissionen uppgav i sin bilaga till skrivelsen enligt artikel 28 hade beräknats av företaget självt och diskuterats med handläggargruppen under kontrollbesöket i företagets lokaler. Dessa uppgifter ingick också i den uppdragsrapport som skickades till företaget. Dessutom medgav kommissionen att den hade beviljat undantag för de leverantörer av insatsvaror som levererade mindre än 1 % av inköpsvärdet av batterielfordonsproducenterna i BYD-gruppen. Detta beslut fattades dock på grundval av de uppgifter som gruppen lämnat som underlag för sin begäran om undantag. Kommissionen noterade att ingen information om närstående råvaruleverantörer lämnades in i inledningsskedet och att kommissionen därför saknade de nödvändiga underliggande uppgifterna för att göra en bedömning av huruvida de närstående råvaruleverantörerna behövde lämna ett svar. I inledningsskedet begränsade BYD-gruppen, trots de tydliga instruktionerna i avsnitt E-3-3 i frågeformuläret, sin information om företagsstrukturen till endast de delar och komponenter som förtecknas i första delen av avsnitt E-3-3. Slutligen betonade kommissionen att avsaknaden av svar på frågeformuläret från de närstående råvaruleverantörerna hindrade kommissionen från att bedöma om leverantörer i tidigare led erhöll subventioner.

(399) BYD-gruppen ifrågasatte det faktum att en annan leverantör i tidigare led bör ha besvarat frågeformuläret, eftersom BYD:s aktieinnehav understeg 5 % under en del av undersökningsperioden och leverantören därför inte kvalificerade sig som närstående part, och att det begränsade aktieinnehavet också innebar att de begärda uppgifterna inte innehades av eller kontrollerades av BYD-gruppen och därför inte kunde tillhandahållas av BYD-gruppen.

(400) Kommissionen erinrade om att BYD-gruppen under en del av undersökningsperioden fortfarande innehade mer än 5 % i den berörda leverantören i tidigare led och erinrade om att detta förhållande inte avslöjades i början av undersökningen, utan endast under kompletteringsförfarandet. Med tanke på den befintliga affärsförbindelsen mellan de två företagen framstod dessutom de två parterna tydligt som närstående i den mening som avses i artikel 127 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447. Påståendet avvisades därför. Med tanke på betydelsen av den råvara som levererades för BYD-gruppens produktionsprocess, den inköpsvolym och det inköpsvärde som BYD köpte från leverantören i tidigare led och trots att råvaran i fråga också hade tagits upp i avsnitt E-3-3 i frågeformuläret, där det uttryckligen föreskrivs att närstående råvaruleverantörer ska lämna in ett svar på frågeformuläret, ansåg kommissionen att BYD-gruppen endast delvis samarbetade genom att undanhålla relevanta uppgifter om gruppens struktur och dess leverantörer i början av undersökningen. Detta bekräftas också av det faktum att förteckningen över inköp från leverantörer endast lämnades in till följd av den första skrivelse enligt artikel 28 som det hänvisas till i skäl 388. I artikel 28.1 i grundförordningen förskrivs att ”i fall då någon berörd part [...] inte tillhandahåller nödvändiga uppgifter [...] får beslut om provisoriska eller slutgiltiga, positiva eller negativa avgöranden, fattas på grundval av tillgängliga uppgifter”. Avsaknaden av svar på frågeformuläret från de närstående råvaruleverantörerna hindrade kommissionen från att bedöma huruvida leverantörer i tidigare led erhöll subventioner och om inköpspriset för en av de viktigaste insatsvarorna vid produktionen av batterier kunde anses vara på armlängds avstånd.

3.3.5. *Synpunkter från de kinesiska myndigheterna på den avsedda tillämpningen av artikel 28 till de exporterande producenterna i urvalet*

(401) Den 30 april 2024 inkom de kinesiska myndigheterna med synpunkter där de ifrågasatte kommissionens avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen och att grunda sina slutsatser på tillgängliga uppgifter om specifika aspekter som rör tre exporterande producenter som ingick i urvalet.

(402) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionen inte bara ”underlät att korrigera sitt olagliga tillvägagångssätt i flera procedurfrågor och sakfrågor i detta ärende, utan också förbisåg de berörda industriernas komplexitet, det stora antal företag som ingick i urvalet av exporterande producenter som besvarade frågeformuläret i ärendet, det påstådda programmens komplexitet och de extremt snäva tidsramar som kommissionen gav för att tillhandahålla den omotiverat stora mängd uppgifter som begärdes från företagen”. Därigenom hävdade de kinesiska myndigheterna att kommissionen på ett antal punkter bröt mot Världshandelsorganisationens (WTO) regler och mot EU:s grundförordning.

(403) I likhet med SAIC-gruppens påståenden (se skälen 323–328) hävdade de kinesiska myndigheterna att kommissionens tillämpning av artikel 28 i grundförordningen saknade tillräcklig rättslig grund och var oförenlig med de relevanta WTO-reglerna. De kinesiska myndigheterna hänvisade till begäranden om uppgifter som inte ansågs ”nödvändiga” för att identifiera de påstådda subventionerna och särskilt beräkningen av förmånen. Dessa påståenden, som redan behandlats i skälen 323–328, avvisades därför.

(404) De kinesiska myndigheterna hävdade att kommissionen på ett orimligt sätt hade ökat bördan för de kinesiska exporterande producenterna i undersökningen genom att a) utvidga kretsen av närstående företag som skulle besvara frågeformuläret, b) utvidga kretsen av de påstådda subventioner som undersöktes och de begärda uppgifterna och kontinuerligt ändra eller komplettera de begärda uppgifterna, och c) införa mycket korta tidsfrister och samtidigt begära en orimligt stor mängd uppgifter. De kinesiska myndigheterna medgav visserligen att de exporterande producenter som ingick i urvalet i flera fall inte kunde lämna de begärda uppgifterna, men menade att det berodde på att kommissionen lade en orimlig börda på dem. Slutligen uppgav de kinesiska myndigheterna följande: ”Kommissionens fastställande att de företag som ingick i urvalet inte samarbetade i undersökningen stred uppenbarligen mot principen om en rättvis och objektiv undersökning enligt WTO:s regler och EU:s grundläggande antisubventionsförordning”.

(405) Kommissionen medgav att de tre exporterande producenterna i urvalet hade samarbetat i olika utsträckning, men noterade att de kinesiska myndigheterna inte beaktade ett antal faktorer, bland annat följande:

— De många ansökningar om förlängning av tidsfristen som kommissionen beviljade för att minska den påstådda bördan för de samarbetsvilliga parterna.

— Argumentet om ”konfidentiella uppgifter” och ”affärshemligheter” som påstods hindra de tre exporterande producenterna i urvalet från att lämna fullständiga uppgifter. Framför allt vägrade alla grupper inledningsvis att lämna uppgifter om produktionskostnaderna, så att kommissionen fråntogs viktig information om insatsvarorna, vilket skulle ha gjort det möjligt att bättre förstå kostnadsstrukturen och identifiera de viktigaste insatsvarorna för batterielfordon.

— Bristande samarbete från ett antal närstående leverantörer (se avsnitt 3.3.2.2 ovan).

— Tillhandahållande av ofullständiga underliggande uppgifter utan motivering (vilket betonas i avsnitt 3.3.2.3 ovan).

(406) Kommissionen var tvungen att skicka ett stort antal skrivelser med begäran om komplettering till de tre exporterande producenter som ingick i urvalet och uppmana dem att lämna de uppgifter som ursprungligen begärdes, den försökte också tillgodose deras begäran om förlängning av tidsfristen i så stor utsträckning som möjligt och samtyckte till och med till att beakta de uppgifter som lämnats efter kontrollbesöken på plats och som gav de exporterande producenterna i urvalet möjlighet att komplettera de uppgifter som skulle lämnas. Kommissionen konstaterade dock att de enheter som tillhörde en av de exporterande producenterna i urvalet i flera fall avsiktligt nekade kommissionens undersökningsgrupp tillgång till uppgifterna. Påståendet att de exporterande producenterna i urvalet var föremål för en omotiverad börda, vilket hindrade dem från att samarbeta, avvisades.

3.4. Subventioner och subventionsprogram för vilka kommissionen drar slutsatser i den aktuella undersökningen

(407) På grundval av informationen i promemorian om tillräcklig bevisning, tillkännagivandet om inledande och svaren på kommissionens frågeformulär undersöktes följande subventioner från de kinesiska myndigheterna:

— Tillhandahållande av förmånlig finansiering och riktade krediter från statsägda policybanker och statsägda affärsbanker (t.ex. policylån, kreditlinor, bankaccepter, exportfinansiering)

— Bidragsprogram

— Direkta kontantbidrag till batterielfordonsproducenter och andra tillhörande stödprogram i form av kreditåtgärder till förmån för batterielfordonsproducenter.

— Bidrag till teknik, innovation och forskning och utveckling.

— Investeringar i eget kapital som finansieras av staten eller på annat sätt stimuleras av staten

— Statligt tillhandahållande av varor och tjänster mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av nyttjanderätter mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av batterier och insatsvaror till dessa (dvs. litiumjärnfosfat) mot för låg ersättning.

— Uteblivna intäkter genom program för direkt skattebefrielse och skattereduktioner

— Minskning av bolagsskatten för högteknologiska företag och företag inom ny teknik.

— Förmånliga avdrag före skatt för forsknings- och utvecklingsutgifter.

— Momsbefrielser och importtullrabatter för användning av importerad utrustning och teknik samt momsrabatter på inhemskt producerad utrustning.

— Befrielse från eller efterskänkande av fastighets- och markanvändningsskatter.

— Befrielse från konsumtionsskatt, befrielse från registreringsskyltar och andra kontantsubventioner för batterielfordonsproducenter.

— Degressiv avskrivning av instrument och utrustning som används av högteknologiska företag för utveckling och produktion av högteknologi.

— Skattebefrielse på utdelning mellan berättigade inhemska företag.

— Källskattelättnader för utdelning från utlandsinvesterade kinesiska företag och deras utländska moderbolag.

— Exportskatteavdrag.

3.5. Förmånlig finansiering

3.5.1. *Finansinstitut som tillhandahåller förmånlig finansiering*

(408) Enligt de uppgifter som lämnats av de tre grupperna av exporterande producenter som ingick i urvalet hade dessa erhållit finansiering från 37 finansinstitut belägna inom Kina. Såsom nämns i skäl 256 vidarebefordrade de kinesiska myndigheterna inte frågeformulären till finansinstitut och lämnade inga uppgifter om ägandet av de finansinstitut som tillhandahöll lån till företagen i urvalet. Endast en statsägd bank besvarade det särskilda frågeformuläret, trots att begäran till de kinesiska myndigheterna omfattade alla finansinstitut som gett lån till företagen i urvalet. På grundval av detta kunde kommissionen därför inte avgöra om de var statsägda eller privatägda.

3.5.1.1. Statsägda finansinstitut som agerar som offentliga organ

Rättslig standard

(409) Kommissionen undersökte huruvida de statsägda bankerna agerar som offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen. Enligt WTO:s rättspraxis ([108]) är ett offentligt organ en enhet som ”har eller utövar myndighetsbefogenheter”. En undersökning av ett offentligt organ måste genomföras från fall till fall, med vederbörlig hänsyn till ”den berörda enhetens grundläggande egenskaper och funktioner”, enhetens ”förhållande till staten” och ”den rättsliga och ekonomiska miljö som råder i det land där den undersökta enheten bedriver sin verksamhet”. Beroende på de särskilda omständigheterna i varje enskilt fall kan den relevanta bevisningen omfatta i) bevisning för att ”en enhet faktiskt utövar myndighetsuppgifter”, särskilt om bevisningen ”tyder på ett kontinuerligt och systematiskt utövande”, ii) ”omfattningen av och innehållet i den statliga politiken för den sektor där den undersökta enheten är verksam”, och iii) bevis för att en regering utövar ”meningsfull kontroll över en enhet och dess handlande”. Vid en undersökning av ett offentligt organ ska den undersökande myndigheten ”utvärdera och ta vederbörlig hänsyn till alla relevanta egenskaper från enheten” och undersöka alla typer av bevis som kan vara relevanta för denna utvärdering. I detta sammanhang bör den undvika att ”fokusera uteslutande eller överdrivet på någon enskild egenskap utan att ta vederbörlig hänsyn till andra egenskaper som kan vara relevanta”.

(410) I WTO:s rättspraxis anges särskilt följande ([109]): ”Det viktiga är att en enhet har fått befogenhet att utöva myndighetsuppgifter och inte hur den har fått denna befogenhet. Det finns många olika sätt för myndigheterna i snäv bemärkelse att ge en enhet befogenheter. Följaktligen kan olika typer av bevisning vara relevant för att visa att en viss enhet fått en sådan befogenhet. Bevisning för att en enhet faktiskt utövar myndighetsuppgifter kan användas som bevisning för att den har eller har fått myndighetsbefogenheter, särskilt om bevisningen tyder på ett kontinuerligt och systematiskt utövande. Av detta följer enligt vår mening att bevisning för att en myndighet utövar meningsfull kontroll över en enhet och dess handlande under vissa omständigheter kan tjäna som bevisning för att enheten i fråga har myndighetsbefogenheter och utövar dessa befogenheter genom att utföra myndighetsuppgifter. Vi understryker dock att det, förutom i de fall där det finns en uttrycklig delegering av befogenheter i ett rättsligt instrument, är föga sannolikt att förekomsten av rent formella band mellan en enhet och myndigheter i snäv bemärkelse räcker för att det ska kunna fastställas att enheten har myndighetsbefogenheter. Till exempel räcker det inte med att staten är majoritetsaktieägare i en enhet för att det ska anses påvisat att staten utövar meningsfull kontroll över enhetens handlande, och än mindre att staten har gett den myndighetsbefogenheter. I vissa fall, där det finns många formella indikationer på statlig kontroll och där det även finns bevisning för att denna kontroll har utövats på ett meningsfullt sätt, kan det dock vara möjligt att dra slutsatsen att enheten i fråga utövar myndighetsbefogenheter”.

(411) För att kunna karakterisera en enhet som ett offentligt organ på ett korrekt sätt i ett enskilt fall kan det vara relevant att överväga ”huruvida [enhetens] funktioner eller agerande är av ett slag som normalt klassificeras som statligt i den berörda medlemmens rättsordning ([110])”, och klassificeringen och funktionerna från enheter från WTO-medlemmarna i allmänhet. Vid avgörandet om en viss enhet är ett offentligt organ eller inte kan det därför vara relevant att beakta huruvida funktionerna eller agerandet är av ett slag som normalt klassificeras som statligt i den berörda medlemmens rättsordning.

(412) Det finns många olika sätt för myndigheterna i snäv bemärkelse att ge en enhet befogenheter. Följaktligen kan olika typer av bevisning vara relevant för att visa att en viss enhet fått en sådan befogenhet. Bevisning för att en enhet faktiskt utövar myndighetsuppgifter kan användas som bevisning för att den har eller har fått myndighetsbefogenheter, särskilt om bevisningen tyder på ett kontinuerligt och systematiskt utövande.

([108]) WT/DS379/AB/R (*US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 11 mars 2011, DS 379, punkt 318. Se även WT/DS436/AB/R (*US – Carbon Steel (India)*), överprövningsorganets rapport av den 8 december 2014, punkterna 4.9–4.10, 4.17–4.20, och WT/DS437/AB/R (*US – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 18 december 2014, punkt 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R (*US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 11 mars 2011, DS 379, punkt 318. Se även WT/DS436/AB/R (*US – Carbon Steel (India)*), överprövningsorganets rapport av den 8 december 2014, punkterna 4.9–4.10, 4.17–4.20, och WT/DS437/AB/R (*United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 18 december 2014, punkt 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (*US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 11 mars 2011, DS 379, punkt 297.

(413) Bevisning för att en myndighet utövar en meningsfull kontroll över en enhet och dess handlande under vissa omständigheter kan tjäna som bevisning för att enheten i fråga har myndighetsbefogenheter och utövar dessa befogenheter genom att utföra myndighetsuppgifter. Statligt ägande av en enhet kan tillsammans med andra faktorer tjäna som bevis, även om det inte är ett avgörande kriterium. Emellertid är det föga sannolikt att förekomsten av rent formella band mellan en enhet och myndigheter i snäv bemärkelse räcker för att det ska kunna fastställas att enheten har myndighetsbefogenheter. Till exempel är det inte i sig tillräckligt att staten är majoritetsaktieägare i en enhet för att det ska anses påvisat att staten utövar meningsfull kontroll över enhetens handlande, och än mindre att staten har gett den myndighetsbefogenheter. I vissa fall, där det finns många formella indikationer på statlig kontroll och där det även finns bevisning för att denna kontroll har utövats på ett meningsfullt sätt, kan det dock vara möjligt att dra slutsatsen att enheten i fråga utövar myndighetsbefogenheter.

(414) Tyngdpunkten vid en undersökning av ett offentligt organ är inte huruvida det beteende som påstås ge upphov till ett finansiellt bidrag är logiskt kopplat till en identifierad ”myndighetsuppgift”. I detta avseende föreskriver den rättsliga standarden för bedömningen av offentliga organ enligt artikel 1.1 a.1 i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder inte att det måste fastställas någon koppling av en viss grad eller karaktär mellan en identifierad myndighetsuppgift och det särskilda finansiella bidraget i fråga. Avgörande för den relevanta undersökningen är i stället om enheten ägnar sig åt ett sådant handlande, dess grundläggande egenskaper och dess förhållande till staten. Denna fokus på enheten, i motsats till det handlande som påstås ge upphov till ett finansiellt bidrag, överensstämmer med det faktum att ”staten” (i snäv bemärkelse) och ett ”offentligt organ” har ”vissa likheter eller överlappar när det gäller deras väsentliga egenskaper”, dvs. att de båda är ”statliga” till sin natur.

(415) En enhets handlande eller praxis kan utan tvekan utgöra bevisning som är relevant för en bedömning huruvida det är frågan om ett offentligt organ. Handlandet från en enhet – särskilt när det tyder på ett ”kontinuerligt och systematiskt utövande” – är en av de olika typerna av bevisning som, beroende på omständigheterna i varje undersökning, kan belysa en enhets grundläggande egenskaper och dess förhållande till staten i snäv bemärkelse. Bedömningen av sådan bevisning har emellertid i syfte att besvara den centrala frågan huruvida enheten själv har de grundläggande egenskaper och funktioner som gör att den ska betraktas som ett offentligt organ. I samband med kinesiska statsägda affärsbanker ansågs det till exempel i DS379 att relevant information för bedömningen av huruvida en enhet är ett offentligt organ omfattade sådan som visade att i) ”[d]e verkställande direktörerna för de statsägda affärsbankernas huvudkontor utses av regeringen och [kommunistpartiet] behåller ett betydande inflytande över deras val.” och ii) de statsägda affärsbankerna ”saknar fortfarande tillräcklig riskhanterings-kompetens och analytisk kompetens”. Denna bevisning var inte begränsad till de kinesiska statsägda affärsbankernas utlåningsverksamhet i sig, utan hänförde sig snarare till deras organisatoriska egenskaper, kedjor för beslutsfattande och det övergripande förhållandet till de kinesiska myndigheterna. Således noterade överprövningsorganet i DS379 att även om det amerikanska handelsministeriet inte beaktade bevisning som hänförde sig till de kinesiska statsägda affärsbankernas handlande [”vid beviljandet av lån”], så beaktades detta inom ramen för undersökningen av de grundläggande egenskaperna och förhållandet till de kinesiska myndigheterna från dessa enheter. Dessa kinesiska statsägda affärsbanker utövade myndighetsuppgifter på den kinesiska statens vägnar.

(416) Dessutom har överprövningsorganet också beaktat att myndigheterna i fråga inte samarbetade under undersökningen. I DS379 bekräftade överprövningsorganet således det amerikanska handelsministeriets bedömning i undersökningen om belagd tunnplåt att de kinesiska statsägda affärsbankerna utgjorde ”offentliga organ” på grundval av följande överväganden: i) Banksektorn i Kina är nästan fullständigt i statlig ägo. ii) Enligt artikel 34 i lagen om kommersiell bankverksamhet åläggs bankerna att ”bedriva sin utlåningsverksamhet utifrån behoven från [den] nationella ekonomin och den sociala utvecklingen samt i överensstämmelse med den statliga industripolitiken”. iii) Dokumentationen tyder på att de kinesiska statsägda affärsbankerna fortfarande saknar tillräckliga färdigheter när det gäller riskhantering och analytisk förmåga. iv) Det faktum att det amerikanska handelsministeriet ”under [den] undersökningen inte erhöll den bevisning som krävs för att på ett övergripande sätt dokumentera det förfarande genom vilket pappersindustrin ansökte om lån och genom vilket dessa beviljades och bedömdes” ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (*US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 11 mars 2011, DS 379, punkt 349.

(417) För att fastställa om statsägda banker äger, utövar eller har myndighetsbefogenheter har kommissionen vederbörligen beaktat bankernas grundläggande egenskaper och funktioner, deras förhållande till staten och den rättsliga och ekonomiska situation som råder i det land där den undersökta enheten är verksam. I detta avseende inhämtade kommissionen uppgifter om statligt ägande och formella indikationer på statlig kontroll i de statsägda bankerna. Kommissionen analyserade också om kontrollen hade utövats på ett meningsfullt sätt med hänsyn till det gällande normativa regelverket. För detta ändamål var kommissionen tvungen att delvis använda sig av tillgängliga uppgifter, bland annat eftersom de kinesiska myndigheterna och de statsägda bankerna vägrat att lämna bevisning om beslutsprocessen för beviljandet av förmånliga lån, som anges i skälen 255–265.

(418) Kommissionen genomförde denna analys genom att först undersöka information från den statsägda bank som fyllt i det särskilda frågeformuläret

3.5.1.2. Delvis samarbetsvilliga statsägda finansinstitut

(419) Endast en statsägd bank, nämligen EXIM, besvarade frågeformuläret. I tidigare antisubventionsundersökningar ([112]) hade kommissionen redan dragit slutsatsen att EXIM-banken var ett offentligt organ. Kommissionen drog slutsatsen att en sådan karakterisering fortfarande förefaller vara giltig, vilket framgår av analysen nedan.

3.5.1.3. Statsägda bankers grundläggande egenskaper och funktioner

(420) Den kinesiska banksektorn domineras av statsägda banker, baserat på deras särskilda primära funktioner som vanligtvis kallas statsägda affärsbanker eller statsägda policybanker (se skäl 407).

(421) Eftersom staten behåller kontrollen över de statsägda bankerna genom flera kanaler – förutom aktieinnehav (analyseras i avsnitt 3.5.1.4) säkerställer den också närvaron av partistrukturer och deras inflytande över finansinstituten och den föreskriver vissa typer av affärsbeteende från bankernas sida genom regleringsåtgärder (se avsnitt 3.5.1. 5) – är den i stånd att använda finanssektorns resurser för att uppnå sina politiska mål (se även skälen 203–205), inklusive det övergripande målet att ”främja utvecklingen av den socialistiska marknadsekonomin”, som anges i artikel 1 i banklagen (se avsnitt 3.5.1.5 för en mer detaljerad analys av banklagen).

(422) Bankernas kärnfunktioner, särskilt deras utlåningspolitik, är därför utformade för att tjäna politiska syften, och bankernas ekonomiska resultat är underordnade kraven i de kinesiska myndigheternas industripolitik. Den tillämpliga rättsliga ramen och den institutionella strukturen säkerställer i detta avseende att när de kinesiska myndigheterna fastställer ekonomiska prioriteringar, till exempel utvecklingen av batterielfordonssektorn, kanaliseras nödvändiga medel till motsvarande projekt via finanssektorn. Följaktligen utför statsägda banker i praktiken myndighetsfunktioner, i den mån deras nyckelpersoner i ledningen måste vara anslutna till kommunistpartiet – och därmed i första hand lojala mot partiet – och deras kärnverksamhet måste utföras med vederbörlig hänsyn till de politiska mål som fastställts av de statliga myndigheterna.

3.5.1.4. Kinesiska statens ägande och formella indikationer på dess utövande av statlig kontroll

(423) När det gäller de statsägda policybankerna och i avsaknad av lämpliga svar beträffande den största aktieägaren i EXIM-banken (se skäl 261) var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter. Det visade sig att Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. är ett helägt dotterföretag till Kinas statliga valutamyndighet, som i sig till 100 % ägs av staten genom Kinas folkbank. På grundval av detta och på grundval av uppgifter som den erhållit via frågeformulärssvaret slog kommissionen fast att den kinesiska staten, direkt och indirekt, ägde 100 % av aktierna i detta finansinstitut.

(424) Vad gäller de formella indikationerna på statlig kontroll över den samarbetsvilliga statsägda banken betecknade kommissionen den som ett ”viktigt statsägt finansinstitut”. Följande fastställs i tillkännagivandet ”Interimsbemsbestämmelser för tillsynsstyrelser i viktiga statsägda finansinstitut” ([113]): ”Med de statsägda finansinstitut som nämns i dessa bestämmelser avses statsägda policybanker, affärsbanker, kapitalförvaltningsföretag, värdepappersföretag, försäkringsföretag osv. (*statsägda finansinstitut*) för vilka statsrådet utser tillsynsstyrelse”.

([112]) Se fotnot 12.
([113]) Dekret nr 283 från Folkrepubliken Kinas statsråd.

(425) Tillsynsstyrelserna för de viktiga statsägda finansinstituten utses i enlighet med interimsbestämmelserna för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut. Kommissionen fastställde på grundval av artiklarna 3 och 5 i dessa interimsbestämmelser att medlemmarna i tillsynsstyrelserna utses av och är ansvariga inför statsrådet, vilket visar på att staten utövar en institutionell kontroll över de samarbetsvilliga statsägda bankernas affärsverksamhet.

(426) Förutom dessa allmänt tillämpliga indikationer konstaterade kommissionen dessutom följande vad gäller EXIM-banken. EXIM-banken grundades och fungerar i enlighet med ”tillkännagivandet om inrättandet av Export-Import Bank of China”) och sina stadgar. Enligt stadgarna utses EXIM-bankens ledning direkt av staten. Tillsynsstyrelsen tillsätts av statsrådet i enlighet med ”Interimsbestämmelser för tillsynsstyrelser i viktiga statsägda finansinstitut” och andra lagar och författningar samt är ansvariga inför statsrådet.

(427) I stadgarna anges även att partikommittén i EXIM-banken har en ledande och politisk roll när det gäller att säkerställa att EXIM-banken genomför partiets och statens politik och viktigare idriftsättningar. Partiets ledning är integrerad i alla aspekter av verksamhetsledningen.

(428) I stadgarna anges även att EXIM-banken har till uppgift att stödja utvecklingen av utrikeshandeln och ekonomiskt samarbete, gränsöverskridande investeringar, initiativet ”One Belt, One Road”, samarbete vad gäller internationell kapacitet och tillverkning av utrustning. Dess verksamhet omfattar kortfristiga, medelfristiga och långfristiga lån som godkänts och som ligger i linje med utrikeshandelspolitiken och ”going-out”-strategin, t.ex. exportkrediter, importkrediter, utomlands upptagna lån till anläggningsarbeten, lån till utländska investeringar, kinesiska statens utvecklingsbiståndslån och köparkrediter för export.

(429) Dessutom uppgav EXIM-banken i sin årsrapport för 2022 att den ”i sin helhet genomförde landets politik och uppföljningsåtgärder” och att dess ansvar omfattade att ”[medvetet] genomföra besluten från kommunistpartiets centralkommitté och statsrådet”. I årsrapporten angavs också att flera åtgärder antogs för att säkerställa att medel- och långfristiga lån beviljades till tillverkningsindustrin för att stödja nationella projekt.

(430) När det gäller statsägda affärsbanker noterade kommissionen att de sex största bankerna stod för mer än 40 % av den kinesiska finanssektorns totala tillgångar i slutet av 2022 ([114]). Minst två av dessa sex statsägda affärsbanker, nämligen ICBC och ABC, tillhör de finansinstitut som tillhandahöll lån till grupperna av exporterande producenter i urvalet i den aktuella undersökningen (se skäl 468). Staten har ett majoritetsägande både i ICBC ([115]) och i ABC ([116]). Utöver att kontrollera de sex största statsägda affärsbankerna har staten betydande andelar i ett antal andra statsägda affärsbanker, där dess inblandning oftare är indirekt, t.ex. genom statsägda företag. Flera av dessa statsägda affärsbanker, t.ex. Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank och China Minsheng Bank, svarade för cirka 20 % av de totala tillgångarna i den kinesiska banksektorn 2021 och tillhör de finansinstitut som tillhandahöll lån till de grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet i den aktuella undersökningen (se skäl 468 för en fullständig förteckning), med en varierande grad av statligt aktieinnehav, från cirka 3 % för China Minsheng Bank ([117]) till mer än 80 % för China Everbright Bank ([118]).

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

([115]) Se ICBC:s årsrapport 2021 som finns på file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Se ABC:s årsrapport 2021 som finns på https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Se China Minsheng Banks årsrapport 2022; som finns på https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, p. 94.

([118]) Se China Everbright Banks halvårsrapport för 2021, som finns på https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Kommissionen konstaterade även att statsägda finansinstitut ändrat i sina stadgar 2017 i syfte att öka kommunistpartiets roll på den högsta beslutsfattande nivån i bankerna ([119]).

(432) I de ändrade stadgarna fastställs följande:

— Styrelseordföranden ska vara samma person som sekreteraren i partikommittén.

— Kommunistpartiets roll är att säkerställa och övervaka bankens genomförande av kommunistpartiets och statens strategier och riktlinjer. Det ska även spela en ledande roll och ha en vakande roll i utnämningen av personal (inbegripet den högre ledningen). and

— Styrelsen ska inhämta partikommitténs synpunkter i alla viktiga beslut som ska fattas.

(433) I skäl 204 ges särskilda exempel på dessa ändringar av stadgarna med avseende på ICBC och ABC.

3.5.1.5. Meningsfull kontroll från de kinesiska myndigheternas sida

(434) Kommissionen inhämtade uppgifter om huruvida de kinesiska myndigheterna utövade meningsfull kontroll över EXIM-banken vad gäller dess utlåningspolitik och riskbedömning för lån till industrin för batterielfordon. Följande föreskrifter har beaktats för detta ändamål:

— Artikel 34 i Kinas lag om affärsbanker (banklagen).

— Artikel 15 i de allmänna lånereglerna (som genomförs av Kinas folkbank).

— Beslut nr 40

— CBIRC:s genomförandebestämmelser för administrativa licensärenden för Kinafinansierade affärsbanker (CBIRC:s föreskrift [2017] nr 1) ([120]).

— CBIRC:s genomförandebestämmelser för administrativa licensärenden med avseende på utlandsfinansierade banker (CBIRC:s föreskrift [2015] nr 4) ([121]).

— Administrativa åtgärder för direktörers och äldre tjänstemäns kvalifikationer i finansinstitut inom banksektorn (CBIRC: föreskrift [2013] nr 3) ([122]).

— Treårig åtgärdsplan för att förbättra bolagsstyrningen i bank- och försäkringssektorerna (2020–2022) (CBIRC, 28 augusti 2020) ([123]).

— Tillkännagivande om affärsbankers resultatutvärderingsmetod (CBIRC, 15 december 2020).

— Tillkännagivande om tillsynsbestämmelser avseende beteendet som stora aktieägare i banker och försäkringsbolag uppvisar (CBIRC, [2021] nr 43).

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

([120]) Ändrad av CBIRC avseende kapitalförvaltning i affärsbanker (dekret nr 4 från 2023 från den statliga förvaltningen för finansiell tillsyn och förvaltning, utfärdat den 26 oktober 2023, med verkan från och med den 1 januari 2024).

([121]) Ändrad av CBIRC om administrativ licensiering av utlandsfinansierade banker (CBIRC:s dekret nr 10 från den 26 december 2019, som gäller från och med dagen för utfärdandet).

([122]) Ändrad av CBIRC avseende riskhanteringsåtgärder för bank- och försäkringsinstitutioner (dekret nr 5 från 2023 från den statliga förvaltningen för finansiell tillsyn och förvaltning, utfärdat den 27 december 2023, med verkan från och med den 1 juli 2024).

([123]) Officiellt politiskt dokument av den 28 augusti 2020: Treårig åtgärdsplan för att förbättra bolagsstyrningen i bank- och försäkringssektorerna (2020–2022). http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (senast hämtad den 3 april 2021).

(435) Efter att ha granskat dessa regleringsdokument fann kommissionen att finansinstituten i Kina verkar i en allmän rättslig miljö som uppmanar dem att anpassa sig till de kinesiska myndigheternas industripolitiska mål, särskilt utvecklingsplanen för industrin för energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi (2012–2020), som föreskriver ”politiska incitament genom stöd till finansiella tjänster med system för kreditförvaltning och låneutvärdering för att uppmuntra utvecklingen av energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi”, när de fattar finansiella beslut, såsom beskrivs nedan.

(436) När det gäller EXIM-banken fastställs dess offentliga politiska mandat i tillkännagivandet om inrättandet av EXIM-banken, där det anges att ”Export-Import Bank of China har som huvuduppgift att genomföra den nationella industripolitiken och utrikeshandelspolitiken och att tillhandahålla politiskt ekonomiskt stöd för att öka exporten av kapitalvaror såsom mekaniska och elektriska produkter och komplett utrustning” ([124]), samt i dess stadgar, där det anges att ”Export-Import Bank of China är en statsägd policybank som finansieras av staten och står direkt under statsrådets ledning” ([125]).

(437) I artikel 34 i banklagen, som är tillämplig på alla finansinstitut som är verksamma i Kina, fastställs rent generellt att ”affärsbanker ska bedriva sin utlåningsverksamhet i enlighet med behoven av ekonomisk och social utveckling i landet och med vägledning från den statliga industripolitiken”. Även om det i artikel 4 i banklagen föreskrivs att ”affärsbankerna i enlighet med lagstiftningen ska bedriva sin affärsverksamhet utan inblandning från någon enhet eller enskild person och att affärsbankerna själva bär det civilrättsliga ansvaret med all sin egendom som juridisk person”, visade undersökningen att artikel 4 i banklagen tillämpas om inte annat följer av artikel 34 i banklagen, dvs. när det finns en statlig politik ska bankerna tillämpa denna och följa statens instruktioner.

(438) Dessutom föreskrivs det i artikel 15 i de allmänna lånereglerna att ”i enlighet med den statliga politiken kan berörda avdelningar subventionera räntorna på lån för att främja tillväxten inom vissa branscher och den ekonomiska utvecklingen inom vissa områden”.

(439) På samma sätt fastställs det i beslut nr 40 att alla finansinstitut ska ge kreditstöd särskilt till ”främjade” projekt. Såsom redan förklarats i avsnitt 3.1, och särskilt i skälen 210–211, tillhör projekt inom industrin för batterielfordon kategorin ”främjade” projekt. Beslut nr 40 bekräftar således de tidigare undersökningsresultaten vad gäller banklagen, dvs. att bankerna utövat myndighetsbefogenheter i form av kredittransaktioner på förmånliga villkor. Kommissionen fann även att NFRA har långtgående godkännandebefogenheter när det gäller alla aspekter av förvaltningen av samtliga finansinstitut som är etablerade i Kina (inbegripet privatägda och utländskt ägda finansinstitut), såsom följande ([126]):

— Godkännande av utnämningarna av alla finansinstitutens chefer, både på huvudkontoret och på lokalkontorsnivå. Det krävs godkännande av NFRA för rekrytering till alla chefsnivåer, från de högsta posterna ned till kontorschefer, och även chefer som tillsätts vid utlandskontor samt chefer med ansvar för stödfunktioner (t.ex. it-chefer) omfattas.

— En mycket lång förteckning över administrativa godkännanden, bland annat godkännanden för att etablera lokalkontor, för att starta nya affärsområden eller försäljning av nya produkter, för att göra ändringar i bankens stadgar, för att sälja mer än 5 % av sina aktier, för kapitaltillskott, för byte av säte, för organisatoriska ändringar osv.

(440) Banklagen är rättsligt bindande. Att femårsplanerna och beslut nr 40 är obligatoriska till sin natur fastslås i avsnitt 3.5.1.5. Den tvingande karaktären av banktillsynsmyndighetens rättsliga handlingar härrör från dess befogenheter som banktillsynsmyndighet. Att de övriga dokumenten är obligatoriska framgår av deras tillsyns- och utvärderingsklausuler.

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

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

([126]) Enligt CBIRC:s genomförandebestämmelser för administrativa licensärenden för Kinafinansierade affärsbanker (CBIRC:s föreskrift [2017] nr 1), CBIRC:s genomförandebestämmelser för administrativa licensärenden med avseende på utlandsfinansierade banker (CBIRC:s föreskrift [2015] nr 4) och administrativa bestämmelser för direktörers och högre tjänstemäns kvalifikationer i finansinstitut inom banksektorn (CBIRC [2013] nr 3). Efter det att CBIRC ersattes med NFRA ändrades inte genomförandeåtgärderna.

(441) I statsrådets beslut nr 40 fastställs att alla finansinstitut ska ge kreditstöd endast till främjade projekt samt att det kommer att genomföras ”andra förmånliga strategier för de främjade projekten”. På grundval av detta måste bankerna ge kreditstöd till industrin för batterielfordon som en främjad industri.

(442) Dessutom måste till och med beslut rörande privat kommersiell bankverksamhet övervakas av kommunistpartiet och ligga i linje med den nationella politiken. Ett av statens tre övergripande mål när det gäller bankförvaltning är nu att stärka partiets ledarskap inom bank- och försäkringssektorn, även när det gäller operativa frågor och ledningsfrågor inom företag. I detta avseende föreskrivs det CBIRC:s treåriga åtgärdsplan för åren 2020–2022 att CBIRC ska ”fortsätta att genomföra andan i generalsekreterare Xi Jinpings huvudanförande om att främja reformen av bolagsstyrningen i den finansiella sektorn”. Dessutom syftar avsnitt II i planen till att främja en organisk integrering av partiets ledarskap i bolagsstyrningen, enligt följande: ”vi ska göra integrationen av partiets ledarskap i bolagsstyrningen mer systematisk, standardiserad och förfarandebaserad […] Större verksamhets- och ledningsfrågor måste ha diskuterats av partikommittén innan beslut tas av styrelsen eller den högre ledningen”.

(443) De kinesiska myndigheterna har nyligen bestämt att även aktieägare i finansinstitut ska underlätta de kinesiska myndigheternas utövande av kontroll via institutets bolagsstyrningsram, enligt följande: ”Stora aktieägare i bank- och finansinstitut ska hjälpa instituten att inrätta en oberoende och sund bolagsstyrningsstruktur med effektiva kontroller och motvikter, och ska uppmuntra och hjälpa bank- och finansinstitut att säkerställa en organisatorisk integrering av partiets ledarskap i bolagsstyrningen” ([127]).

(444) I sina resultatutvärderingskriterier för affärsbanker beaktar NFRA nu särskilt hur finansinstituten ”tjänar de nationella utvecklingsmålen och realekonomin”, och i synnerhet hur de ”tjänar strategiska och framväxande industrier” ([128]).

(445) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett regelverk som måste följas av de chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar i den samarbetsvilliga statsägda banken som utsetts av de kinesiska myndigheterna och är ansvariga inför dem. Följaktligen använde sig de kinesiska myndigheterna av detta normativa regelverk för att utöva en meningsfull kontroll över de samarbetsvilliga statsägda bankernas handlande när dessa tillhandahöll lån till industrin för batterielfordon för vidare förädling. De centrala funktionerna för den statsägda banken rör de särskilda uppgifter som de kinesiska myndigheterna har anförtrott genom detta normativa ramverk, vilket leder till att den blir statsrådets verktyg för att utföra statliga funktioner.

(446) Kommissionen inhämtade även konkret bevisning för utövande av meningsfull kontroll på grundval av konkreta lån till de exporterande producenterna i urvalet. I sitt svar på frågeformuläret förklarade den delvis samarbetsvilliga statsägda banken att den använder en intern kreditvärderingsmodell för att bedöma låntagarnas kreditvärdighet på grundval av historiska uppgifter om fallissemang, inklusive kvalitativa och kvantitativa indikatorer där låntagarna rangordnas efter hur stor sannolikheten för fallissemang är. EXIM-banken förklarade vidare att det inte finns någon politisk skillnad mellan den industri där låntagaren är verksam eller dess ägande och att dess riskbedömningsmodell är marknadsbaserad.

(447) Såsom redan angetts i skäl 261 vägrade den delvis samarbetsvilliga statsägda banken att ge konkreta exempel på sin kreditriskbedömning avseende de företag som ingick i urvalet, med motiveringen att den begärda informationen är intern hos banken och innehåller affärshemligheter som inte får lämnas ut, trots att kommissionen hade ett skriftligt medgivande från vissa av de företag som ingick i urvalet, i vilket de avstår från sin rätt till konfidentiell behandling. Dessutom besvarade inte EXIM-banken frågor om de kvalitativa och kvantitativa indikatorer som användes för att rangordna låntagare enligt sannolikheten för fallissemang.

([127]) Artikel 13 i tillkännagivandet om tillsynsbestämmelser rörande hur stora aktieägare i banker och försäkringsinstitut ska agera (CBIRC, [2021] nr 43).

([128]) Se Kinas tillsynsmyndighet för banker och försäkringsbolags tillkännagivande om affärsbankers resultatutvärderingsmetod, offentliggjort 15.12.2020, http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) Under undersökningens gång hänvisade de kinesiska myndigheterna till den nationella folkkongressens tolkning av banklagen och artiklarna 4, 5 och 41 i banklagen och hävdade att affärsbankerna i Kina verkade som oberoende juridiska personer som ”fattar sina egna beslut”, ”utan inblandning från någon enhet eller enskild person” och att ”ingen enhet eller enskild person får tvinga en affärsbank att bevilja lån eller ställa en garanti”. Vidare hävdade de kinesiska myndigheterna att artikel 15 i de allmänna reglerna om lån och beslut nr 40 inte är obligatoriska, utan endast av vägledande karaktär.

(449) Såsom förklaras i skäl 440 ansåg kommissionen att den kinesiska banklagen och beslut nr 40 är obligatoriska. Dessutom ger undersökningsresultaten i denna undersökning samt kommissionens undersökningsresultat i tidigare undersökningar rörande samma subventionsprogram ([129]) inte stöd för påståendet att bankerna inte tar hänsyn till statlig politik och statliga planer i sina lånebeslut. Till exempel fann kommissionen att de exporterande producenterna gynnades genom förmånliga lån till räntor som låg under marknadsräntorna.

(450) Undersökningen visade att artikel 15 i de allmänna lånereglerna verkligen tillämpas i praktiken och att artiklarna 4, 5 och 41 i banklagen tillämpas med förbehåll för artikel 34 i banklagen, dvs. när det finns en statlig politik ska bankerna tillämpa denna och följa statens instruktioner. Även om artiklarna 4 och 5 i banklagen ingår i kapitel I, där de allmänna bestämmelserna fastställs, ingår artikel 34 i kapitel IV, där de grundläggande reglerna för lån fastställs. Artikel 34 har följande lydelse: ”affärsbankerna bedriver sin låneverksamhet utifrån den nationella ekonomins och den sociala utvecklingens behov och under ledning av den statliga industripolitiken”, vilket visar att denna bestämmelse inte är vägledande utan snarare är obligatorisk och ger bankerna tydliga instruktioner om att de måste ta hänsyn till den statliga industripolitiken när de bedriver sin utlåningsverksamhet. I detta särskilda fall, som nämns i skäl 221, pekar utvecklingsplanen för industrin för energibesparande fordon och fordon som drivs med ny energi (2012–2020) tydligt på ”system för kreditförvaltning och låneutvärdering för att uppmuntra utvecklingen av industrin för energibesparande fordon och fordon som drivs med ny energi”. Kommissionen noterade även att statsrådets beslut nr 40 fastställer att alla finansinstitut ska ge kreditstöd endast till främjade projekt samt utfäster att det kommer att genomföras ”andra förmånliga strategier för de främjade projekten”. Även om det anges i artikel 17 i beslutet att bankerna ska respektera kreditgivningsprinciperna så kunde kommissionen i denna undersökning inte konstatera huruvida så var fallet i praktiken. Tvärtom, de exporterande producenterna beviljades lån oavsett sin finansiella situation och kreditvärdighet. Denna slutsats är inte ny och har redan gjorts i tidigare undersökningar ([130]).

(451) Såsom anges i skälen 442–444 ovan visar slutligen det faktum att alla bankens större drifts- och förvaltningsfrågor granskas av partiet, som är djupt förankrat i bankernas företagsstyrningsstruktur, och det faktum att bankernas resultat utvärderas i linje med deras ansträngningar att betjäna strategiska och framväxande företag såsom batterielfordonsindustrin, visar också hur strikt och bindande regelverket är för finansinstitutens verksamhet.

(452) Eftersom det inte fanns någon konkret bevisning vad gäller kreditprövning undersökte kommissionen i stället det allmänna rättsliga klimatet (se skälen 434–444) i kombination med den samarbetsvilliga statsägda bankens agerande i samband med de lån som beviljats företagen i urvalet. Detta handlande överensstämde inte med den officiella hållningen, då EXIM-banken i praktiken inte hade agerat på grundval av någon grundlig marknadsbaserad riskbedömning.

(453) Under undersökningens gång fann kommissionen att lån gavs till de tre grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet till räntesatser som var lägre än eller nära landets referensränta (Loan Prime Rate, LPR), som tillkännagavs av National Interbank Funding Center (NIFC). Landets referensränta infördes den 20 augusti 2019 och ersätter Kinas folkbanks tidigare referensränta ([131]). Tillhandahållandet av finansiering till räntor som ligger under eller nära landets riskfria ränta på interbankmarknaden visar tydligt att risken inte beaktades på ett adekvat sätt. Eftersom finansinstituten inte samarbetade eller EXIM-banken vägrade att lämna uppgifter om de grupper som ingick i urvalet trots att det fanns ett banktillstånd, var kommissionen tvungen att använda tillgängliga uppgifter och drog därför slutsatsen att lånen beviljades oberoende av företagens verkliga finansiella situation och kreditrisk, vilket fastställs i avsnitt 3.5.2.3 nedan. Lånen hade således tillhandahållits till en ränta som var lägre än de marknadsmässiga räntor som gäller för företag med samma riskprofil som de exporterande producenterna i urvalet.

([129]) Se till exempel ärendet om varmvalsade platta stålprodukter, ärendet om däck och ärendet om elcyklar som citeras i fotnot 12 samt i avsnitt 3.4.1.1.b och avsnitt 3.5.1.1.

([130]) Se fotnot 12.

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

(454) När det gäller Exim Bank är det dessutom obestridligt att det rör sig om en politisk bank som direkt bedriver statlig politik, vilket banken själv erkänner. Såsom EXIM-banken förklarar på sin webbplats ([132]) är den en statligt finansierad och statligt ägd policybank som står under statsrådets direkta ledning och bland annat ägnar sig åt att stödja Kinas utrikeshandel och genomföra ”globaliseringsstrategin”.

(455) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett regelverk för utlåning till främjade industrier som måste följas av bankens chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar, vilka utsetts av de kinesiska myndigheterna och är ansvariga inför dem. Detta regelverk gav inte bankens chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar något manöverutrymme att välja huruvida de skulle följa regelverket eller inte med avseende på de exporterande producenter som ingick i urvalet, vilket försatte ledningen för banken i en beroendeställning.

(456) Följaktligen använde sig de kinesiska myndigheterna av detta normativa regelverk för att utöva en meningsfull kontroll över de samarbetsvilliga statsägda bankernas handlande när dessa tillhandahöll lån till industrin för batterielfordon för vidare förädling.

(457) Som anges i skäl 434 inhämtade kommissionen även konkret bevisning för att det utövas meningsfull kontroll på grundval av konkreta lån. Den samarbetsvilliga statsägda banken tillhandahöll emellertid inte vissa nödvändiga uppgifter, som om bankens specifika kreditriskbedömning avseende de företag som ingick i urvalet. I avsaknad av konkreta bevis för sådana kreditriskbedömningar undersökte kommissionen den övergripande rättsliga ramen för utlåning till främjade industrier såsom industrin för batterielfordon tillsammans med den samarbetsvilliga statsägda bankens agerande och fastställde att banken inte tillämpade marknadsbaserade kreditriskbedömningar.

(458) Såsom förklaras i skäl 453 beviljades dessutom lån till de två grupperna av exporterande producenter i urvalet till räntor som låg under eller nära landets referensränta för lån, oavsett producenternas finansiella situation och kreditrisk. Med tanke på riskprofilen för de exporterande producenter som ingick i urvalet och som beskrivs i avsnitt 3.5.1.10 och med tanke på att de exporterande producenterna, enligt kommissionens riskanalys, bör ha fått kreditbetyget B och därför bör ha betalat räntor betydligt över den riskfria räntan, drog kommissionen slutsatsen att lånen i fråga tillhandahölls under marknadsräntorna.

(459) Kommissionen drar slutsatsen att de kinesiska myndigheterna utövade en meningsfull kontroll över den samarbetsvilliga statsägda banken vad gäller bankens utlåningspolitik och riskbedömning i samband med utlåning till industrin för batterielfordon.

3.5.1.6. Slutsats om de samarbetsvilliga statsägda finansinstituten

(460) Kommissionen fastställde att det delvis samarbetsvilliga statsägda finansinstitutet tillämpade den rättsliga ram som anges ovan i utövandet av myndighetsuppgifter med avseende på sektorn för batterielfordon. Det agerade således som ett offentligt organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen jämförd med artikel 3.1 a i i grundförordningen och i enlighet med relevant WTO-praxis.

3.5.1.7. Icke-samarbetsvilliga statsägda finansinstitut

(461) Syftet med de allmänna reglerna om lån ([133]) från 1996 var att reglera särskilt den verksamhet som är kopplad till lån, i syfte att främja en specifik socioekonomisk utveckling ([134]). Enligt beslut nr 40 ([135]) ingriper de kinesiska myndigheterna också i finansiella enheters utlåningsverksamhet genom att utse industrisektorer som bör gynnas av förmånlig tillgång till krediter och ge finansinstitut möjlighet att ta hänsyn till industripolitik när de tillhandahåller lån.

([132]) Se http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) De allmänna reglerna om lån utfärdades av Kinas folkbank den 28 juni 1996.
([134]) Kapitel 1, artikel 1 i de allmänna reglerna om lån, utfärdade av Kinas folkbank den 28 juni 1996.
([135]) Statsrådets beslut om att utfärda interimsbestämmelser om främjande av industriell omstrukturering, 2 december 2005, Guo Fa [2005] nr 40.

(462) Den framträdande rollen för statspolitiska överväganden (i stället för rent affärsmässiga) som staten ålägger affärsbankerna, särskilt statsägda finansinstitut, i utformningen av sina utlåningsstrategier, framgår också tydligt av finansministeriets tillkännagivande om metoden för resultatutvärdering av affärsbanker som utfärdades den 15 december 2020. Utvärderingskriterierna för affärsbankernas resultat måste nu även omfatta hur enheterna ”tjänar de nationella utvecklingsmålen och realekonomin”, och i synnerhet hur de ”tjänar strategiska och framväxande industrier”. I artikel 4 i tillkännagivandet anges att ”resultatutvärderingen av affärsbanker ska ge en stark och effektiv garanti för att nationella makropolitiska åtgärder kommer att genomföras” ([136]).

(463) Såsom anges i skäl 3.3.1.1 besvarade inget av de statsägda finansinstituten utom EXIM-banken, som tillhandahöll lån till företagen i urvalet, det särskilda frågeformuläret. Förteckningen över bankerna omfattar följande: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing ([137]), Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ([138]), Bank of Nanjing ([139]), Bank of Ningbo ([140]), Bank of Shanghai ([141]), Bank of Tianjin ([142]), China CITIC Bank ([143]), China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145])., China Merchants Bank ([146]), China Minsheng Bank ([147]), Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank ([148]), Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ([149]), Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd ([150])., Chong Hing Bank Limited ([151]) Huishang Bank Co., Ltd. ([152]),Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd. ([153]) och Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). De kinesiska myndigheterna lämnade inga uppgifter om bankernas ägarförhållanden eller om deras styrningsstruktur, riskbedömning eller exempel på specifika lån till batterielfordonsindustrin.

(464) Följaktligen beslutade kommissionen, i överensstämmelse med slutsatserna i avsnitt 3.3.1.1, att använda sig av tillgängliga uppgifter för att fastställa huruvida dessa statsägda finansinstitut är att betrakta som offentliga organ.

([136]) Se finansministeriets tillkännagivande om metoden för resultatutvärdering av affärsbanker som utfärdades den 15 december 2020 finns på http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Se Bank of Beijings årsrapport för 2022 (april 2023) https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf.

([138]) Se utdrag ur årsrapporten för Bank of Kunlun Co. Ldt 2022, https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/20230629160019855556.pdf.

([139]) Se Bank of Nanjing årsrapport för 2023, https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Se Kinas folkbanks förteckning över Kinas systemviktiga banker för 2022, finns på http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Se Bank of Shanghais årsrapport för 2022, https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Se Bank of Tianjins årsrapport för 2020 https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf.

([143]) Se China CITIC Banks årsrapport för 2021, som finns på https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Se China Everbright Banks halvårsrapport för 2021, som finns på https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Se ICBC:s årsrapport 2021 som finns på file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Se China Merchants Banks årsrapport för 2022, s. 125, finns på https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Se China Minsheng Banks årsrapport 2022; som finns på https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, p. 94.

([148]) Se Ping An Bank, Homepage – Investor Relations – Major Shareholders, som finns på https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Se Shanghai Pudong Development Banks halvårsrapport för 2021, som finns på https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

([151]) Se Chong Hing Bank Limiteds företagsstruktur, https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml.

([152]) Se årsrapporten för 2023, https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

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

([154]) Se årsrapporten för 2023, https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) I tidigare antisubventionsundersökningar ([155]) konstaterade kommissionen att följande banker som hade tillhandahållit lån till grupperna av exporterande producenter i urvalet helt eller delvis ägdes av staten eller av statsägda juridiska personer: Eftersom bankerna inte besvarade det särskilda frågeformuläret använde kommissionen offentligt tillgängliga uppgifter, t.ex. bankens webbplats, årsrapporter, information som finns tillgänglig i bankkataloger eller på nätet. I enlighet med resultaten av dessa tidigare undersökningar bekräftade arbetsdokument från kommissionens avdelningar ([156]) att staten dominerar banksektorn ([157]) genom att behålla kontrollen över andelar i alla statsägda affärsbanker och genom att vara majoritetsägare i ett antal aktiebolagsbaserade affärsbanker, antingen genom direkta investeringar från Central Huijin eller indirekt genom andra statsägda juridiska personer. I skäl 468 nedan förtecknas de bankenheter som de exporterande producenterna uppgett och i vilka staten har ett majoritetsägande, och eftersom det inte skett några förändringar sedan liknande undersökningar nyligen ([158]), ansågs det att alla statsägda finansinstitut som tillhandahöll finansiering till de exporterande producenter som ingick i urvalet helt eller delvis ägdes av staten själv eller av juridiska personer som ägs av staten.

3.5.1.8. Slutsats om samtliga statsägda finansinstitut

(466) Mot bakgrund av ovanstående fastställde kommissionen att alla statsägda kinesiska finansinstitut som tillhandahöll finansiering till de tre grupperna av exporterande producenter som ingick i urvalet är offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b jämförd med artikel 3.1 a i) i grundförordningen.

(467) Även om de statsägda finansinstituten inte skulle betraktas som offentliga organ, fastställde kommissionen att de på grundval av samma information skulle anses ha anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas befogenhet i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen av samma orsaker som anges i avsnitt 3.5.1.9. Deras beteende skulle därför i vilket fall som helst tillskrivas de kinesiska myndigheterna.

3.5.1.9. Privata finansinstitut som anförtrotts eller ålagts funktioner av staten

(468) Liksom i tidigare undersökningar ([159]) fastställde kommissionen i det aktuella fallet att följande banker och privata finansinstitut med verksamhet i Kina hade beviljat lån till grupperna av exporterande producenter i urvalet i den aktuella undersökningen: China Postal Savings Bank Co. Ltd, Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China)

([155]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 283, 12.11.2018, s. 211).

([156]) Uppdaterat arbetsdokument från kommissionens avdelningar av den 10 april 2024, Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations, SWD(2024) 91 final, (Kinarapporten) – kapitel 6.3, s. 137–144.

([157]) Se även Chorzempa, M. och Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, mars 2023, s. 2, som finns på https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Se fotnot 12.

([159]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/649 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17) (*ärendet om varmvalsade platta stålprodukter*), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1) (*ärendet om däck*), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2287 av den 17 december 2021 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 458, 22.12.2021, s. 344), (*ärendet om aluminiumfolie för vidare förädling*), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/776 av den 12 juni 2020 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av vissa vävda och/eller sydda glasfibermaterial med ursprung i Folkrepubliken Kina och Egypten (EUT L 189, 15.6.2020, s. 33) (*ärendet om glasfibermaterial*) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/72 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 12, 19.1.2022, s. 34) (*ärendet om optiska fiberkablar*).

Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited, och Yushan Bank (China) Co. I linje med motsvarande analys i avsnitt 3.5.1.8 ansågs det att dessa banker och privata finansinstitut, som har verkat under CBRC:s tillsyn, har anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna, och eftersom det inte lämnades några uppgifter som tydde på motsatsen vidhöll kommissionen samma slutsats i den aktuella undersökningen.

(469) Kommissionen analyserade om de kinesiska myndigheterna hade anförtrott eller ålagt alla dessa finansinstitut funktioner vad gäller att bevilja subventioner till sektorn för batterielfordon i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen.

(470) Enligt WTO:s överprövningsorgan anses ”anförtroende” äga rum när en myndighet ger ansvar till ett privat organ och ”åläggande” avser situationer där en myndighet utövar sina befogenheter över ett privat organ ([160]). I bägge fallen använder sig en myndighet av ett privat organ som ett ombud för att genomföra det finansiella bidraget och ”i de flesta fall kan det antas att ett anförtroende eller åläggande av funktioner till ett privat organ omfattar någon form av hot eller incitament” ([161]). Samtidigt medger artikel 3.1 a iv inte att medlemsstaterna inför utjämningsåtgärder för produkter ”i de fall en myndighet enbart utövar sina allmänna föreskrivande befogenheter” ([162]) eller när ett statligt ingripande som ”i vissa fall men inte i andra kan leda till ett visst resultat uteslutande beroende på de faktiska omständigheterna och marknadsaktörernas utövande av sitt fria val” ([163]). ”Anförtroende” och ”åläggande” innebär i stället att ”myndigheterna har en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning” ([164]).

(471) Kommissionen noterade att regelverket rörande den industri som nämns i skälen 434–442 är tillämpligt på alla finansinstitut i Kina, inbegripet privatägda finansinstitut. Detta illustreras av att banklagen och CBIRC:s olika föreskrift omfattar alla Kinafinansierade och utlandsfinansierade banker som faller under CBIRC:s förvaltning.

(472) De flesta låneavtal med privata finansinstitut innehöll dessutom liknande villkor som avtalen med statsägda banker, och privata finansinstituts inlåningsräntor låg mycket nära de räntor som de statsägda finansinstituten tillhandahöll. Detta visar att dessa banker i praktiken beviljar förmånliga lånevillkor i enlighet med de kinesiska myndigheternas kontroll över banksektorn.

(473) Eftersom de privata finansinstituten inte lämnat någon information som stred mot kommissionens resultat drog kommissionen slutsatsen att alla finansinstitut (även privata finansinstitut) i Kina som står under NFRA:s tillsyn för såvitt angår industrin för batterielfordon har anförtrotts eller ålagts funktioner av staten i den mening som avses i artikel 3.1 a iv första strecksatsen i grundförordningen i form av genomförande av politiska åtgärder och tillhandahållande av lån till förmånliga räntor till industrin för batterielfordon ([165]).

3.5.1.10. Kreditbetyg

(474) I tidigare antisubventionsundersökningar har kommissionen redan fastställt att kreditbetyg för kinesiska inhemska företag inte var tillförlitliga, grundat på en undersökning som offentliggjordes av Internationella valutafonden ([166]) och som visar en skillnad mellan internationella och kinesiska kreditbetyg, tillsammans med resultaten av

([160]) WT/DS/296 (DS296 *United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea*), överprövningsorganets rapport av den 21 februari 2005, punkt 116.
([161]) Överprövningsorganets rapport, DS 296, punkt 116.
([162]) Överprövningsorganets rapport, DS 296, punkt 115.
([163]) Överprövningsorganets rapport, DS 296, punkt 114, i överensstämmelse med panelens rapport, DS 194, punkt 8.31 i detta hänseende.
([164]) Överprövningsorganets rapport, DS 296, punkt 115.
([165]) Se de ärenden som anförs i fotnot 12.
([166]) Se IMF Working Paper, Resolving China's Corporate Debt Problem, av 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, oktober 2016, WP/16/203.

undersökningen om de företag som ingick i urvalet. Enligt IMF ger de lokala kreditvärderingsinstituten över 90 % av de kinesiska obligationerna kreditbetyget AA till AAA. Detta är inte jämförbart med andra marknader, t.ex. EU eller Förenta staterna. Exempelvis får mindre än 2 % av företagen så höga kreditbetyg på den amerikanska marknaden. Kinesiska kreditvärderingsinstitut är således i hög grad inriktade på den övre delen av bedömningsskalan. De har mycket breda bedömningsskalor och tenderar att samla obligationer med väsentligt olika kreditrisker i en bred betygskategori ([167]). Enligt China bond market insight 2021 från Bloomberg ([168]) domineras obligationsmarknaden av fem kinesiska lokala kreditvärderingsinstitut: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance och Golden Credit Rating, och cirka 90 % av obligationerna ges kreditbetyget AAA av lokala kreditvärderingsinstitut. Många av emittenterna har dock fått ett lägre globalt kreditbetyg på A och BBB av S&P ([169]).

(475) Dessutom skulle utländska kreditvärderingsinstitut som Standard and Poor's och Moody's, i typfallet tillämpa en höjning över emittentens ursprungliga kreditbetyg baserat på en uppskattning av företagets strategiska betydelse för de kinesiska myndigheterna och styrkan av en implicit garanti när de värderar kinesiska obligationer som emitterats utomlands ([170]).

(476) Som ett komplement till denna analys visade tidigare fall att de kinesiska myndigheterna också kan utöva sitt inflytande på kreditvärderingsmarknaden.

(477) Enligt de uppgifter som lämnats av de kinesiska myndigheterna i tidigare fall fanns det under undersökningsperioden fjorton kreditvärderingsinstitut som var verksamma på Kinas obligationsmarknad, däribland tolv inhemska kreditvärderingsinstitut. För det andra finns det inte något fritt tillträde till den kinesiska marknaden för kreditvärderingsinstitut. Den är i huvudsak en stängd marknad, eftersom kreditvärderingsinstitut måste godkännas av Kinas tillsynsmyndighet på värdepappersområdet (CSRC) eller Kinas folkbank innan de kan inleda sin verksamhet ([171]). Kinas folkbank tillkännagav i mitten av 2017 att utländska kreditvärderingsinstitut, på vissa villkor, skulle få utföra kreditvärderingar på en del av den inhemska obligationsmarknaden. Dessa värderingar följer emellertid kinesiska värderingsskalor och är således inte helt jämförbara med internationella skalor, såsom förklaras i skäl 475.

(478) Slutligen bekräftar en undersökning från 2021 från Allianz Global Investors kommissionens slutsatser, där det anges att "Kinas inhemska kreditvärderingssystem skiljer sig från internationella kreditvärderingskonventioner. Exempelvis skulle inhemska obligationer med kreditbetyget AA+ normalt klassificeras som "hög avkastning" på internationell nivå" ([172]).

(479) Slutligen påpekade OECD 2022 att "underskott på kreditmarknaden, inklusive uppblåsta kreditbetyg och svaga varningssystem, hindrar en sund utveckling av obligationsmarknaden" ([173]).

(480) Dessutom har kommissionen också fastställt ([174]) att det kinesiska kreditvärderingssystemet inte kan anses vara enbart drivet av marknadskrafterna och att det verkar på en snedvriden grund.

(481) Mot bakgrund av den situation som beskrivs i skälen 474–478 drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska kreditbetygen inte ger en tillförlitlig uppskattning av kreditrisken i de underliggande tillgångarna. Dessa kreditbetyg snedvreds också av de politiska målen för att främja viktiga strategiska industrier, såsom industrin för batterielfordon.

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

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

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

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

([171]) Se fotnot 71 om kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/72 av den 18 januari 2022 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2011 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina.

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

([173]) Se OECD Economic Surveys, China, mars 2022, s. 34-35, som finns på https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf

([174]) Se arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 10 april 2024, Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations, SWD(2024) 91 final, (Kinarapporten) – kapitel 6, s. 156–160.

3.5.2. *Förmånlig finansiering: lån*

3.5.2.1. Lånetyper

(1) Kort- och långfristiga lån

(482) Kommissionen slog fast att företag i samtliga tre grupper som ingick i urvalet använde olika kort- och långfristiga lån för att finansiera sina verksamheter. Lånen användes främst för daglig drift, rörelsekapitalbehov, för särskilda projekt, investeringar eller för att ersätta andra lån. Båda grupperna använde också kortfristiga och långfristiga exportkrediter.

(2) Lån med det särskilda syftet att ersätta andra lån

(483) Under undersökningens gång fann kommissionen att en av grupperna i urvalet tecknade lån med det särskilda syftet att ersätta det kapital som återbetalades för lån vid förfallodagen med nytt kapital från nya lån. Revolverande lån är ofta ett tecken på likviditetsproblem för låntagaren och innebär en större riskexponering för bankerna som beviljar dem. I linje med slutsatserna från tidigare undersökningar ([175]) slog kommissionen fast att vissa företag på så sätt kunde omstrukturera sina skulder och uppbringa finansiering utan vilken de inte skulle kunna fullgöra sina återbetalningsskyldigheter, vilket därför visade att de hade problem med att återbetala sina skulder.

(3) Finansiering i syfte att omstrukturera långsiktiga skulder

(484) Under undersökningens gång konstaterade kommissionen att vissa företag i urvalet emitterade obligationer i syfte att återbetala skulder, dvs. lån. Kommissionen fastställde att genom att omstrukturera sin skuld via detta instrument kunde vissa företag omorganisera och uppskjuta sina skulder, liksom erhålla den finansiering utan vilken de inte skulle kunna uppfylla sina återbetalningsskyldigheter, vilket därför påvisade svårigheter med att hitta medel.

(485) Användning av obligationer i detta syfte reser farhågor om ett givet företags förmåga att betala sina skulder, vilket ifrågasätter inte bara dess kortsiktiga likviditet, men också dess solvens på lång sikt. Förekomsten av obligationer som utfärdas i syfte att återbetala lån i ett visst företag anses därför vara en indikation på att företagets ekonomiska situation är sämre än vad som vid första påseendet framgår av årsredovisningen och att det finns en ytterligare risk som rör dess finansiering på kort och lång sikt.

3.5.2.2. Selektivitet

(486) Såsom visas i avsnitt 3.5.1.5 åläggs finansinstituten enligt flera rättsliga dokument som är särskilt inriktade på företag i sektorn för batterielfordon att tillhandahålla lån till förmånliga räntor till industrin för batterielfordon. Dessa dokument visar att finansinstituten endast beviljar förmånlig finansiering till ett begränsat antal industrier/företag som följer de kinesiska myndigheternas politik. Kommissionen ansåg dessutom att hänvisningen till industrin för batterielfordon är tillräckligt tydlig, eftersom denna industri identifieras antingen genom sitt namn eller genom en hänvisning till den produkt som den tillverkar eller den industrigrupp som den tillhör.

([175]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/649 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17) (*ärendet om varmvalsade platta stålprodukter*), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1) (*ärendet om däck*) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/776 av den 12 juni 2020 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av vissa vävda och/eller sydda glasfibermaterial med ursprung i Folkrepubliken Kina och Egypten (EUT L 189, 15.6.2020, s. 33) (*ärendet om glasfibermaterial*).

3.5.2.3. Beräkning av subventionsbeloppet

(487) Kommissionen beräknade storleken på den utjämningsbara subventionens storlek på grundval av den förmån som mottagarna fick under undersökningsperioden. I enlighet med artikel 6 b i grundförordningen anses den fördel som mottagaren får vara skillnaden mellan det räntebelopp som företaget har betalat för det förmånliga lånet och det belopp som företaget skulle ha betalat för ett likvärdig kommersiellt lån som det faktiskt skulle ha kunnat få på marknaden.

(488) Såsom förklaras i avsnitten 3.5.1 och 3.5.2 visar de lån som tillhandahållits av de kinesiska finansinstituten tecken på ett betydande statligt ingripande och motsvarar inte de räntor som normalt sett gäller på en fungerande marknad.

(489) Företagsgrupperna i urvalet skilde sig åt vad gäller deras allmänna ekonomiska situation. De fick samtliga någon form av lån under undersökningsperioden, vilka hade olika löptider, säkerhet, garantier och andra villkor. Av dessa två skäl hade varje företag en genomsnittlig ränta som baserades på dess egna lån.

(490) Kommissionen bedömde den ekonomiska situationen för varje grupp av exporterande producenter i urvalet för att återspegla dessa specifika villkor. I detta avseende följde kommissionen den beräkningsmetod för förmånlig finansiering i form av lån som fastställs i antisubventionsundersökningen om varmvalsade platta produkter med ursprung i Kina liksom i antisubventionsundersökningarna om däck med ursprung i Kina och om vissa vävda och/eller sydda glasfibermaterial med ursprung i Kina ([176]), såsom förklaras i skälen nedan. Följaktligen beräknade kommissionen förmånen av den förmånliga finansieringen i form av lån för varje grupp av exporterande producent i urvalet på individuell basis och fördelade förmånen till den undersökta produkten.

(1) BYD-gruppen

(491) Kommissionen noterade att BYD-gruppen hade tilldelats kreditbetyget AAA av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut 2020. Mot bakgrund av den övergripande snedvridning av de kinesiska kreditbetygen som nämns i avsnitt 3.5.1.10 drog kommissionen slutsatsen att dessa betyg inte är tillförlitliga.

(492) Såsom anges i skälen 452–459 tillhandahöll de kinesiska långivande finansinstituten inte uppgifter om kreditprövningen. För att kommissionen skulle kunna fastställa förmånen måste den därmed bedöma om räntesatsen för det lån som beviljats BYD-gruppen låg på en marknadsmässig nivå.

(493) Enligt BYD-gruppens egna räkenskaper befinner sig den i en allmänt lönsam ekonomisk situation med en vinstmarginal på omkring 6 %. Gruppen använde kort- och långfristiga skulder för att finansiera sin verksamhet. Kommissionen bedömde företagets kortfristiga likviditet och solvens på lång sikt.

(494) När det gäller kortfristig likviditet använde kommissionen den nuvarande kvoten. Dessa kvoter mäter företagets förmåga att betala kortfristiga skulder.

(495) Företagets balanslikviditet uppgick till 0,89 år 2021, minskade till 0,75 år 2022 och minskade därefter igen till 0,68 under undersökningsperioden. Trots att företaget 2020 tilldelades kreditbetyget AA+ räckte dess omsättningstillgångar således inte till för att betala de kortfristiga skulderna. Detta motiverar inte ett högt kreditbetyg, för vilket företaget bör ha en kvot på minst 2.

(496) Med beaktande av de kortfristiga likviditetsindikatorer drog kommissionen slutsatsen att företaget i fråga hade kortsiktiga likviditetsproblem som leder till en högriskskuldsprofil.

([176]) EUT L 458, 22.12.2021, s. 344 (skäl 237) (*ärendet om aluminiumfolie*) EUT L 146, 9.6.2017, s. 17, skälen 152–244 (*ärendet om varmvalsade platta stålprodukter*), EUT L 283, 12.11.2018, s. 1, skäl 236 (*ärendet om däck*), EUT L 189, 15.6.2020, s. 33, skäl 300 (300) (*ärendet om glasfibermaterial*) och EUT L 12, 19.1.2022, s. 75, skäl 294 (*ärendet om optiska fiberkablar*).

(497) Kommissionen grundade den långsiktiga solvensriskbedömningen på skuldkvoten. Dessa kvoter mäter företagets förmåga att fullgöra sina långfristiga skuldförbindelser. Den används av långivare och obligationsinvesterare vid bedömningen av företagets kreditvärdighet.

(498) Skuldkvoter mäter skuldbeloppet, särskilt långfristiga skulder. Företaget hade en hög skuldsättningsgrad på 0,78, vilket tyder på att företaget finansierar sin verksamhet genom skuldsättning. Skuldsättningsgraden ökade också kontinuerligt från 0,67 år 2021 till 0,78 år under undersökningsperioden, vilket tyder på att företaget finansierar en allt större del av sin verksamhet främst genom att skuldsätta sig. Ju högre skuldsättningsgraden är desto högre är företagets finansiella risk, vilket innebär att företaget kan få svårare att betala sina befintliga skulder.

(499) Med tanke på de likviditets- och solvensproblem som beskrivs i skälen 495–498 ansåg kommissionen därför att företaget uppvisade en bräcklig finansiell situation och en hög riskprofil för potentiella långivare och investerare.

(500) Dessutom analyserade kommissionen skuldkvoten för de enskilda företag som hade den högsta nivån av ekonomiska fördelar och konstaterade att deras skuldkvot 2022 varierade från 0,71 upp till 0,97.

(501) Av ovanstående skäl och med tanke på att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt, vilket nämns i avsnitt 3.5.1.10, drog kommissionen slutsatsen att det AAA-kreditbetyg som BYD-gruppen tilldelats inte är tillförlitligt.

(502) Kommissionen ansåg att gruppens övergripande ekonomiska situation motsvarar ett B-kreditbetyg, vilket inte längre anses kreditvärdigt.

(503) På grundval av allmänt tillgängliga uppgifter från Bloomberg använde kommissionen den premie som kan förväntas för obligationer emitterade av företag med B-kreditbetyg som riktmärke, vilket tillämpades på Kinas folkbanks referensränta för lån, eller efter den 20 augusti 2019, på referensräntan för lån som offentliggjorts av NIFC ([177]), för att fastställa marknadsräntan.

(504) Pålägget fastställdes genom att man beräknade den relativa spreaden mellan indexen för företagsobligationer med AA-kreditbetyg i Förenta staterna och företagsobligationer med B-kreditbetyg i Förenta staterna på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. Denna relativa spread lades därefter till den referensränta som offentliggjorts av Kinas folkbank, eller efter den 20 augusti 2019, den referensränta för lån som offentliggjorts av NIFC, på den dag lånet beviljades ([178]) och för samma löptid som det berörda lånet. Denna beräkning genomfördes individuellt för vart och ett av de lån som tillhandahållits företagsgruppen.

(505) För lån som är noterade i utländsk valuta är situationen densamma vad gäller marknadssnedvridningar och bristen på giltig kreditvärdering, eftersom dessa lån beviljas av samma kinesiska finansinstitut. Därför, såsom konstaterats tidigare, användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.

(2) Geely-gruppen

(506) Såsom anges i skälen 452–459 gjorde de kinesiska långivande finansinstituten inte någon kreditprövning. För att kommissionen skulle kunna fastställa förmånen måste den därmed bedöma om räntesatsen för det lån som beviljats Geely-gruppen låg på en marknadsmässig nivå.

(507) Geely-gruppen redovisade en lönsam ekonomisk situation med en vinstmarginal på 3 % enligt företagets egna räkenskaper. Lönsamheten minskade dock jämfört med 2021. Avkastningen på eget kapital, som är koncernens förmåga att omvandla eget kapital till nettovinst, minskade från 8 % 2021 till 5 % i slutet av undersökningsperioden.

(508) Geely-gruppen använde kort- och långfristiga skulder för att finansiera sin verksamhet. Kommissionen bedömde gruppens kortfristiga likviditet och solvens på lång sikt.

([177]) Se skäl (453).

([178]) För lån till fast ränta. För lån med rörlig ränta användes Kinas folkbanks riktmärke under undersökningsperioden.

(509) När det gäller kortfristig likviditet presenterade koncernen en genomsnittlig nuvarande kvot på 1,03 under undersökningsperioden. Även om balanslikviditetskvoten ligger något över 1, är företagets omsättningstillgångar bara tillräckliga för att betala de kortfristiga förpliktelserna, vilket inte är tillräckligt för att motivera ett högt kreditbetyg, för vilket ett företag bör ha en kvot på minst 2. Företagets kassalikviditet var 0,76 under 2022 och 0,79 under 2021, medan en kassalikviditet på minst 1 anses utgöra referensvärdet. Faktum är att ett företag som har en kassalikviditetskvot under 1 sannolikt inte kan betala sina skulder på kort sikt. Företagets likviditetstal var i genomsnitt 0,4 under undersökningsperioden. Företaget hade därför inte tillräckliga likvida medel för att betala sina kortfristiga skulder. Med beaktande av de kortfristiga likviditetsindikatorerna drog kommissionen slutsatsen att företaget i fråga hade kortsiktiga likviditetsproblem som leder till en högriskskuldsprofil.

(510) Företaget hade en hög skuldsättningsgrad (på 0,69, vilket innebär att 69 % av företagets tillgångar finansieras genom skulder. Balansomslutningen var 2,1 under 2021, 2,11 under 2022 och 2,22 under 2020, vilket visar att företaget finansierar sin verksamhet huvudsakligen genom skulder. Under undersökningsperioden ingick dessutom ett av företagen i gruppen (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) en överenskommelse om konvertering av skulder till aktier med statsägda banker för att förbättra dess skuldstruktur. Enligt ett sådant avtal kan företaget konvertera en del av sin skuld till statsägda banker till aktier och därmed minska sina skulder i balansräkningen.

(511) Kommissionen fann vidare att Geely-gruppen tecknade lån med det specifika syftet att ersätta lånen. Såsom förklaras i avsnitt 3.5.2.1 betraktas förekomsten av revolverande lån som en indikation på ytterligare risker i samband med likviditetsproblem.

(512) På samma sätt fann kommissionen att Geely-gruppen emitterade obligationer i syfte att omstrukturera skulderna. I detta fall, som förklaras i avsnitt 4 ansåg kommissionen att de berörda företagens ekonomiska situation är sämre än vad som vid första påseendet framgår av årsredovisningen och att det finns en ytterligare risk för deras kortsiktiga och långsiktiga finansiering.

(513) Kommissionen noterade att Geely-gruppen hade tilldelats kreditbetyget AAA av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut. Mot bakgrund av den övergripande snedvridning av de kinesiska kreditbetygen som nämns i avsnitt 3.5.1.10 drog kommissionen slutsatsen att dessa betyg inte är tillförlitliga.

(514) Kommissionen ansåg att gruppens övergripande ekonomiska situation motsvarar ett B-kreditbetyg. Enligt Standard and Poor's definition av kreditbetygen är en gäldenär med kreditbetyget B mer sårbar än en gäldenär med kreditbetyget BB, men gäldenären har för tillfället fortfarande möjlighet att fullgöra sina finansiella åtaganden. Trots det kan ogynnsamma affärsmässiga, finansiella eller ekonomiska förhållanden leda till att gäldenären inte har förmåga att fullgöra sina finansiella åtaganden. Detta referensvärde anses därför vara lämpligt för att återspegla den ytterligare risk som uppstår vid användning av revolverande lån och obligationer som emitterats för omstrukturering av skulder.

(515) Den premie som kan förväntas för obligationer emitterade av företag med kreditbetyget BB tillämpades sedan på den referensränta för lån som tas ut av PBOC, eller efter den 20 augusti 2019 på den låneränta som NIFC tillkännagav, för att man skulle komma fram till marknadsräntan.

(516) Pålägget fastställdes genom att man beräknade den relativa spreaden mellan indexen för företagsobligationer med AA-kreditbetyg i Förenta staterna och företagsobligationer med B-kreditbetyg i Förenta staterna på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. Denna relativa spread lades därefter till den lånereferensränta som offentliggjorts av PBOC, eller efter den 20 augusti 2019, till den utlåningsränta för lån som offentliggjorts av NIFC, den dag lånet beviljades och gällande samma löptid som det berörda lånet. Denna beräkning genomfördes individuellt för varje lån och finansiell leasing som tillhandahållits företaget.

(517) För lån i Kina som är noterade i utländsk valuta är situationen densamma vad gäller marknadssnedvridningar och bristen på giltig kreditvärdering, eftersom dessa lån beviljas av samma kinesiska finansinstitut. Därför, såsom konstaterats tidigare, användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.

(3) SAIC-gruppen

(518) Såsom anges i skälen 452–459 gjorde de kinesiska långivande finansinstituten inte någon kreditprövning. För att kommissionen skulle kunna fastställa förmånen måste den därmed bedöma om räntesatsen för det lån som beviljats Geely-gruppen låg på en marknadsmässig nivå.

(519) SAIC Motor Corporation Limited redovisade på gruppnivå en lönsam ekonomisk situation med en vinstmarginal på 4 % enligt sin egen redovisning. Lönsamheten minskade dock jämfört med 2021. Avkastningen på eget kapital, som är koncernens förmåga att omvandla eget kapital till nettovinst, minskade från 13 % 2021 till 8 % i slutet av 2022.

(520) Den exporterande producenten använde kort- och långfristiga skulder för att finansiera sin verksamhet. Kommissionen bedömde gruppens kortfristiga likviditet och solvens på lång sikt.

(521) När det gäller kortfristig likviditet presenterade koncernen en genomsnittlig nuvarande kvot på 1,07 år 2022. Även om balanslikviditetskvoten ligger något över 1, är gruppens omsättningstillgångar bara tillräckliga för att betala de kortfristiga förpliktelserna, vilket inte är tillräckligt för att motivera ett högt kreditbetyg, för vilket ett företag bör ha en kvot på minst 2. Företagets kassalikviditet var 0,87 under 2022 och 0,97 under 2021, medan en kassalikviditet på minst 1 anses utgöra referensvärdet. Faktum är att ett företag som har en kassalikviditetskvot under 1 sannolikt inte kan betala sina skulder på kort sikt. Företagets likviditetstal var i genomsnitt 0,4 under undersökningsperioden. och företaget hade därför inte tillräckligt med kontanter för att återbetala sina kortfristiga skulder. Med beaktande av de kortfristiga likviditetsindikatorer drog kommissionen slutsatsen att företaget i fråga hade kortsiktiga likviditetsproblem som leder till en högriskskuldsprofil.

(522) När det gäller långfristiga skulder hade SAIC Motor Corporation Limited på konsoliderad nivå en hög skuldsättningsgrad på 0,66, vilket innebär att 66 % av gruppens tillgångar finansieras genom skulder. Balansomslutningen var 1,79 under 2021 och 1,94 under 2022, vilket visar att företaget finansierar sin verksamhet huvudsakligen genom skulder. Ju högre skuldsättningsgraden och balansomslutningen är, desto större är företagets finansiella risk. Under perioden 2009–2015 ingick dessutom två av de exporterande producenterna i gruppen (SAIC Maxus Automotive Company Limited och Nanjing Automobile (Group) Corporation) fyra överenskommelser om konvertering av skulder till aktier med statsägda banker för att förbättra sin skuldstruktur. Enligt ett sådant avtal kan företaget konvertera en del av sin skuld till statsägda banker till aktier och därmed minska sina skulder i balansräkningen. Dessutom gynnades SAIC Motor Corporation Limited 2017 av ett kapitaltillskott som bland annat omfattade statsägda finansinstitut, vilket återigen hade en positiv inverkan på gruppens skuldstruktur. Även om dessa händelser ägde rum före undersökningsperioden hade de en varaktig strukturell inverkan på balansräkningen.

(523) Kommissionen fann vidare att gruppen tecknade lån med det specifika syftet att ersätta lånen. Såsom förklaras i avsnitt 3.4.2.1 betraktas förekomsten av revolverande lån som en indikation på ytterligare risker i samband med likviditetsproblem.

(524) Kommissionen noterade att Yuntianhua Group hade tilldelats kreditbetyget AAA av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut. Mot bakgrund av den övergripande snedvridning av de kinesiska kreditbetygen som nämns i avsnitt 3.4.1.9 och gruppens finansiella situation enligt ovan drog kommissionen slutsatsen att dessa betyg inte är tillförlitliga.

(525) Kommissionen ansåg att gruppens övergripande ekonomiska situation motsvarar ett B-kreditbetyg. Enligt Standard and Poor's definition av kreditbetygen är en gäldenär med kreditbetyget B mer sårbar än en gäldenär med kreditbetyget BB, men gäldenären har för tillfället fortfarande möjlighet att fullgöra sina finansiella åtaganden. Trots det kan ogynnsamma affärsmässiga, finansiella eller ekonomiska förhållanden leda till att gäldenären inte har förmåga att fullgöra sina finansiella åtaganden. Detta referensvärde anses därför vara lämpligt för att återspegla den ytterligare risk som uppstår vid användning av revolverande lån och obligationer som emitterats för omstrukturering av skulder.

(526) Pålägget fastställdes genom att man beräknade den relativa spreaden mellan indexen för företagsobligationer med AA-kreditbetyg i Förenta staterna och företagsobligationer med B-kreditbetyg i Förenta staterna på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. Denna relativa spread lades därefter till den lånereferensränta som offentliggjorts av PBOC, eller efter den 20 augusti 2019, till den utlåningsränta för lån som offentliggjorts av NIFC, den dag lånet beviljades och gällande samma löptid som det berörda lånet. Denna beräkning genomfördes individuellt för varje lån och finansiell leasing som tillhandahållits företaget.

(527) För lån i Kina som är noterade i utländsk valuta är situationen densamma vad gäller marknadssnedvridningar och bristen på giltig kreditvärdering, eftersom dessa lån beviljas av samma kinesiska finansinstitut. Därför, såsom konstaterats tidigare, användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.

3.5.2.4. Slutsats om förmånlig finansiering: lån

(528) Kommissionen fastställde att alla grupper av exporterande producenter i urvalet gynnades av förmånlig finansiering i form av lån under undersökningsperioden. Eftersom det rör sig om ett finansiellt bidrag, en förmån för de exporterande producenterna och selektivitet, ansåg kommissionen att förmånlig finansiering i form av lån bör anses vara en utjämningsbar subvention.

(529) De subventionsnivåer som fastställts för den förmånliga finansieringen i form av lån under undersökningsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet uppgick till

Förmånlig finansiering: lån

Företagets namn	Subventionsnivå
BYD-gruppen	0,16 %
Geely-gruppen	0,81 %
SAIC-gruppen	1,38 %

3.5.3. *Förmånlig finansiering: andra typer av finansiering*

3.5.3.1. Kreditlinor

(a) Allmänt

(530) Syftet med en kreditlina är att fastställa en begränsad kredit som företaget får utnyttja när som helst för att finansiera sin löpande verksamhet, vilket gör finansieringen av rörelsekapital flexibel och omedelbart tillgänglig vid behov. De avtal om kreditlinor som beviljats grupperna i urvalet hänvisar till de olika former av finansiering som är tillgängliga för de företag som undertecknar sådana avtal, vilka omfattar alla typer av kortfristig finansiering, såsom kortfristiga lån, bankaccepter, remburser osv. Enligt ekonomisk litteratur är kreditlinor också vanliga i de flesta fall i marknadsekonomier. De står till exempel för över 80 % av den bankfinansiering som tillhandahålls amerikanska offentliga företag ([179]). I Kanada, där bankaccepter är ett direkt och ovillkorligt ansvar för den mottagande banken (vilket är fallet i Kina), skulle banker normalt endast godta bankaccepter från företagslånare som har en etablerad kreditlina med den banken ([180]). Kommissionen ansåg därför att all kortfristig finansiering av företagen i urvalet, såsom kortfristiga lån, bankaccepter osv., i princip bör täckas av en kreditlina.

([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) Undersökningsresultat

(531) Kommissionen slog fast att kinesiska finansinstitut tillhandahöll kreditlinor till varje grupp i urvalet i samband med finansiering. Dessa bestod av ramavtal enligt vilka banken låter företagen i urvalet använda olika skuldinstrument, till exempel aktiekapitallån, bankaccepter och andra typer av handelsfinansiering, upp till ett visst högsta belopp.

(532) Såsom nämns i skäl 530 bör all kortfristig finansiering täckas av en kreditlina. Kommissionen jämförde därför beloppet för de kreditlinor som var tillgängliga för de samarbetsvilliga företagen under undersökningsperioden, med det belopp för kortsiktig finansiering som användes av dessa företag under samma period, för att fastställa huruvida all kortsiktig finansiering omfattades av en kreditlina. Om beloppet för den kortsiktiga finansieringen översteg kreditlinans tak ökade kommissionen beloppet för den befintliga kreditlinan med det belopp som faktiskt togs i anspråk av de exporterande producenterna utöver detta tak.

(533) Under normala marknadsförhållanden skulle sådana kreditlinor normalt vara föremål för en ”överenskommelse”- eller ”åtagande”-avgift för att kompensera för bankens kostnader och risker liksom för årsavgifter som tas ut på ett tidigt stadium för att förlänga kreditlinornas löptid ([181]). Dessa avgifter täcker administrativa kostnader, t.ex. kostnaden för att behandla ansökan och utföra säkerhetskontroller, men också den kostnad som härrör från de tillsynskrav som ställs på bankerna, eftersom det kapital som utfästs enligt en kreditlina minskar bankens kapitaltäckningskvoter, som den måste upprätthålla för att skydda sig mot systemrisker. Kommissionen fann dock att varje grupp i urvalet gynnades av kreditlinor som tillhandahölls avgiftsfritt. Därför beviljades de undersökta grupperna av företag en förmån i den mening som avses i artikel 6 d i grundförordningen.

(c) Selektivitet

(534) Såsom nämns i skäl 210 ska finansinstitut enligt beslut nr 40 tillhandahålla kreditstöd till främjade industrier.

(535) Kommissionen ansåg att eftersom kreditlinor är nära knutna till alla typer av kortfristig finansiering som tillhandahålls företagen i urvalet, bör de betraktas som en form av förmånligt finansiellt stöd från finansinstitut till industrier som uppmuntras, t.ex. sektorn för batterielfordon. Som anges i avsnitt 3.1 hör sektorn för batterielfordon till de främjade industrierna och är därför berättigad till alla typer av finansiellt stöd.

(d) Beräkning av subventionsbeloppet

(536) I enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen ansåg kommissionen att den förmån som mottagarna därmed erhöll vara skillnaden mellan det belopp som de betalade för kreditlinor som beviljats eller förnyats av det kinesiska finansinstitutet, och det belopp som de skulle betala för en likvärdig kommersiell kreditlina som erhållits till en icke snedvriden marknadsränta.

(537) Inget av företagen i urvalet betalade en avgift för sin kreditlina. Kommissionen fann inte heller några kreditlinor inom landet i tidigare undersökningar. Tvärtom var det enda fall då en exporterande producent i urvalet betalade en avgift för kreditlinor ett företag som erhöll krediter från två banker med säte i en annan finansiell jurisdiktion än Kina och som därför omfattades av avgifter enligt sedvanlig praxis på den globala finansmarknaden ([182]). Allmänt tillgängliga uppgifter verkar tyda på att avgifter för kreditlinor i vissa fall tas ut för företag i Kina ([183]), men nivån på dessa avgifter kunde inte fastställas. Kommissionen hade därför inget annat val än att leta efter en lämplig referensavgift utanför Kina. Avgifterna för arrangemangsavgiften och förnyelseavgiften fastställdes därför till 1,75 % respektive 1,25 % på grundval av offentligt tillgängliga uppgifter ([184]).

([181]) Se exempelvis: 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]) Se ärendet om däck, skäl 297.

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

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

(538) I princip ska arrangemangsavgiften och förnyelseavgiften betalas som ett engångsbelopp vid den tidpunkt då en ny kreditlina öppnas eller då en befintlig kreditlina förnyas. För beräkningsändamål beaktades kommissionen dock kreditlinor som hade beviljats eller förlängts före undersökningsperioden men som fanns tillgängliga för grupperna i urvalet under undersökningsperioden och även kreditlinor som beviljades under undersökningsperioden.

3.5.3.2. Bankaccepter

(a) Allmänt

(539) Bankaccepter utgör finansiella produkter som syftar till att utveckla en aktivare inhemsk penningmarknad genom att utvidga lånefaciliteterna. Det är en form av kortfristig finansiering som kan ”minska finansieringskostnaden och stärka uttagarens kapitaleffektivitet” ([185]). Dessutom kan, som Folkbanken anger på sin webbplats, ”bankaccepten garantera upprättandet och genomförandet av avtalet mellan köparen och säljaren samt främja kapitalomsättningen med hjälp av krediter från Kinas folkbank” ([186]). På sin webbplats annonserar DBS Bank dessutom bankaccepter som ett sätt att ”öka rörelsekapitalet genom att skjuta upp betalningar” ([187]). De allmänna villkoren för utfärdande och användning av bankaccepter fastställs i Folkrepubliken Kinas lag om förhandlingsbara instrument ([188]).

(540) Kommissionen har redan i en tidigare undersökning fastställt att bankaccepter i stor utsträckning används som ett betalningsmedel i handelstransaktioner i stället för en postanvisning, vilket underlättar innehavarens kassaflöde och rörelsekapital ([189]).

(541) Bankaccepter får endast användas för att avsluta verkliga handelstransaktioner och innehavaren måste lägga fram tillräckliga bevis i detta avseende, till exempel genom köp-/säljavtal, fakturor och fraktsedlar, osv. Bankaccepter får användas som ett betalningsmedel i köpeavtal tillsammans med andra medel, till exempel penningförsändelser eller betalningsorder.

(542) En bankaccept utfärdas av … (… som också är köparen i den underliggande handelstransaktionen) och godtas av banken. Genom att godta bankaccepten går banken med på att ovillkorligen utbetala det belopp som anges i accepten till mottagaren/innehavaren på överenskommet datum (förfallodagen).

(543) I allmänhet innehåller avtalen om bankaccepter en förteckning över de transaktioner som täcks av en bankaccept, med uppgift om leverantörens förfallodatum och bankacceptens förfallodag.

(544) Kommissionen fastställde också att bankaccepter i Kina utfärdas inom ramen för ett utkast till avtal om bankaccepter som anger bankens, leverantörernas och köparens identitet, bankens och köparens skyldigheter och detaljerade uppgifter om värdet per leverantör, förfallodag som överenskommits med leverantören och förfallodag för bankaccepten.

(545) Kommissionen fastställde också att avtal om kreditlinor i allmänhet förtecknar bankaccepter som en möjlig användning av finansieringstaket tillsammans med andra kortsiktiga finansiella instrument, till exempel lån genom arbetande kapital.

(546) Beroende på de villkor som varje bank fastställer kan det krävas att uttagaren gör en mindre insättning på ett särskilt konto, gör en utfästelse och betalar en avgift på accepten. I alla händelser är uttagaren skyldig att överföra hela beloppet för en bankaccept till det särskilda kontot senast på bankacceptens förfallodag.

([185]) Se Kinas folkbanks webbplats: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html
([186]) Se föregående fotnot.
([187]) Se DBS Banks webbplats: 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]) Se ärendena om glasfibermaterial, skälen 359–370, om aluminiumfolie, skälen 334–356 och om optiska fiberkablar, skälen 358–370.

(547) När banken godtagit den undertecknar uttagaren bankaccepten och överför den till betalningsmottagaren som också är leverantör i den underliggande handelstransaktionen, i likhet med betalning av en faktura. Följaktligen upphävs köparens (uttagarens) skyldighet mot leverantören (betalningsmottagaren). En ny betalningsskyldighet uppstår för köparen gentemot den mottagande banken för samma belopp (uttagaren är skyldig att betala banken kontant innan bankaccepten löper ut). Detta bekräftades vidare av de kinesiska myndigheterna under kontrollbesöket i en tidigare undersökning ([190]), nämligen att när företaget betalar leverantören med en bankaccept har det inte längre någon skyldighet gentemot leverantören utan gentemot banken, eftersom den som begärde att en bankaccept skulle utfärdas måste betala banken hela beloppet på förfallodagen. Utfärdande av en bankaccept leder till att uttagarens skyldighet mot leverantören ersätts med en skyldighet mot banken.

(548) Löptiden för en bankaccept varierar enligt de villkor som varje bank fastställer och kan vara upp till ett år.

(549) Betalningsmottagaren (eller innehavaren) av bankaccepten har tre möjligheter före löptidens utgång:

— Vänta till utgången och motta kontant betalning av hela nominella beloppet från den mottagande banken.

— Underteckna bankaccepten, dvs. använda den som ett betalningsmedel för skulder gentemot andra parter. or

— Diskontera bankaccepten med den mottagande banken eller en annan bank, och motta kontantbeloppet mot betalning av en diskonteringsränta.

(550) Datum för utfärdande av bankaccepten motsvarar i allmänhet den förfallodag som överenskommits med leverantören, men det kan också vara ett datum före eller efter förfallodagen. Undersökningen visade att när det gäller de företag som ingick i urvalet var datum för utfärdande i allmänhet på eller före förfallodagen för betalningen till leverantören och i vissa fall även efter förfallodagen. Kommissionen fastställde att löptiden för bankaccepten för företagen i urvalet i de flesta fall är en månad och upp till tolv månader efter det att fakturan förfallit till betalning.

(551) Vad gäller bokföring av bankaccepter erkänns dessa som skulder till banken i uttagarnas konton, dvs. de exporterande producenterna i urvalet. Credit Reference Center of the People's Bank of China (CRCP) godkänner bankaccepter som ”obetalda krediter” som tillhandahålls av banker på samma nivå som lån, remburser eller handelsfinansiering. Det bör även noteras att CRCP finansieras av de finansinstitut som beviljar olika typer av lån och att sådana finansinstitut således har godtagit bankaccepter som skulder gentemot dem. I de avtal om bankaccept som samlats in under undersökningsperioden föreskrivs vidare att, om köparen inte erlägger fullständig betalning på bankacceptens förfallodatum, bör banken behandla det obetalda beloppet som ett försenat lån till banken.

(552) Ur kontantsynvinkel medger instrumentet därför i praktiken uttagaren ett uppskjutet förfallodatum för betalningen på grund av att den faktiska kontantbetalningen av transaktionsbeloppet sker vid bankacceptens förfallodag, och inte vid den tidpunkt då uttagaren var tvungen att betala sin leverantör. I avsaknad av ett sådant finansiellt instrument skulle innehavaren antingen utnyttja sitt eget rörelsekapital, vilket medför en kostnad, eller ta ett kortfristigt rörelsekapitallån hos en bank för att betala sina leverantörer, vilket också medför en kostnad. Genom att betala med en bankaccept använder uttagaren de varor eller tjänster som levererats för en period på 1 månad till ett år utan att lägga ut några kontanter och utan någon annan kostnad.

(553) Som ett exempel på användningen av bankaccepter som ersättning för kortfristiga lån fastställde kommissionen att vissa företag i urvalet knappt hade några lån. Bankaccepter som utfärdats av dessa företag under undersökningsperioden utgjorde dock en betydande del av deras skulder. Två av företagen i SAIC-gruppen hade till exempel knappt några lån, men utestående bankaccepter i slutet av undersökningsperioden utgjorde omkring 20 % av deras kortfristiga skulder.

([190]) Se ärendet om glasfibermaterial, skäl 381.

(554) Under normala marknadsförhållanden ([191]) skulle bankaccepter i egenskap av finansiella instrument innebära en finansieringskostnad för uttagaren. Undersökningen visade att alla företag i urvalet som använde bankaccepter under undersökningsperioden endast betalade en avgift för den tjänst som banken tillhandahöll, som vanligen uppgick till 0,05 % av bankacceptens nominella värde ([192]). Inget av företagen i urvalet bar dock någon kostnad för finansieringen genom bankaccepter genom att skjuta upp kontant betalning för leveransen av varor och tjänster. Kommissionen ansåg därför att de undersökta företagen utnyttjade finansiering i form av bankaccepter för vilka de inte bar några kostnader.

(555) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att det system för bankaccepter som infördes i Kina gav alla exporterande producenter i urvalet en kostnadsfri finansiering av sin löpande verksamhet, vilket innebar att en utjämningsbar förmån beviljades enligt vad som anges i skälen 562–566 i enlighet med artikel 3.1 a i och 3.2 i grundförordningen.

(556) Detta är i linje med tidigare undersökningar, där kommissionen fastställde ([193]) att bankaccepter i praktiken har samma syfte och effekter som kortfristiga rörelsekapitallån, eftersom företagen använder dem för att finansiera sin löpande verksamhet i stället för att använda kortfristiga rörelsekapitallån, och att de följaktligen bör bära en kostnad som motsvarar en finansiering i form av kortfristiga rörelsekapitallån.

(557) Under undersökningens gång förklarade BYD-gruppen att den för vissa bankaccepter hade ett system med kompensation för bankaccepter med olika banker. Kommissionen ansåg att utfärdandet av ett kompensationsavtal inte ändrar det faktum att en bankaccept utfärdats, och mot bakgrund av bevisningen i skälen 539–556 beaktade kommissionen bankaccepterna i sin beräkning av förmånen för BYD-gruppen.

(b) Selektivitet

(558) När det gäller selektivitet, såsom nämns i skäl 534 ska finansinstitut enligt beslut nr 40 tillhandahålla kreditstöd till främjade industrier.

(559) Kommissionen ansåg att bankaccepter utgör en annan form av förmånsstöd från finansiella institut till främjade industrier såsom sektorn för batterielfordon. Som anges i avsnitt 3.1 hör sektorn för batterielfordon till de främjade industrierna och därför berättigad till alla möjliga typer av finansiellt stöd. På likartat sätt som för kreditlinor är bankaccepter nära kopplade till andra typer av förmånliga lån, t.ex. lån och eftersom de ingår i det kreditstöd som särskilt ges till främjade industrier, varför analyserna av offentliga organ och av selektivitet som beskrivs i avsnitten 3.4.1.1–3.4.1.5 samt avsnitt 3.4.2.2 för lån är tillämpliga på samma sätt.

(560) Dessutom utfärdade CBIRC 2020 ett meddelande där det anges att för att stärka kreditstödet till företag i senare led i kärnföretag kan bankfinansinstitut tillhandahålla kreditstöd för företag i senare led för att erhålla varor och betala för varor genom att öppna bankaccepter, inhemska remburser, förskottsfinansiering etc ([194]). Bankaccepter som finansieringsform är således en del av det förmånliga systemet för finansiellt stöd från finansinstitut till främjade industrier, såsom batterielfordonsindustrin.

(561) Inga bevis lades fram för att något företag i Kina (förutom inom främjade industrier) utnyttjar bankaccepter på samma fördelaktiga villkor.

([191]) Se t.ex. fallet med Kanada: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.

([192]) I linje med den räntesats som fastställts i de administrativa bestämmelserna för betalning och avveckling 393/1997, utgivna av Kinas folkbank.

([193]) Se ärendena om glasfibermaterial, skäl 385, om aluminiumfolie, skäl 353 och om optiska fiberkablar, skäl 373.

([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn).

(c) Beräkning av subventionsbeloppet

(562) Vid beräkningen av den utjämningsbara subventionens storlek bedömde kommissionen den förmån som mottagarna konstaterats få under undersökningsperioden.

(563) Såsom angavs i skäl 531 konstaterade kommissionen att de exporterande producenterna i urvalet använde bankaccepter för kortsiktig finansiering utan att betala en ersättning.

(564) Kommissionen drog därför slutsatsen att uttagare av bankaccepter bör betala en ersättning för finansieringsperioden. Kommissionen ansåg att finansieringsperioden inleddes på datumet för utfärdandet av bankaccepten och avslutades på bankacceptens förfallodag. Vad gäller bankaccepter som utfärdades före undersökningsperioden och bankaccepter med en förfallodag efter undersökningsperioden beräknade kommissionen förmånen endast för den finansieringsperiod som omfattades av undersökningsperioden.

(565) I enlighet med artikel 6 b i grundförordningen ansåg kommissionen, med tanke på att bankaccepter utgör en form av kortsiktig finansiering och att de i praktiken har samma syfte som kortfristiga rörelsekapitallån, att den fördel som mottagaren får är skillnaden mellan det belopp som företaget faktiskt betalat som ersättning för finansiering genom bankaccept, och det belopp som den bör betala genom att tillämpa en kortsiktig finansieringsränta.

(566) Kommissionen fastställde den fördel som uppstår vid utebliven betalning av en kortsiktig finansieringskostnad. Såsom fastställts i tidigare undersökningar ([195]) ansåg kommissionen att bankaccepter bör bära en kostnad motsvarande kortsiktig lånefinansiering. Kommissionen använde därför samma metod som för kortsiktig lånefinansiering som anges i renminbi yuan, enligt avsnitt 3.5.2.3.

3.5.3.3. Bankaccepter

(a) Allmänt

(567) Undersökningen visade att kinesiska finansinstitut diskonterade fordringar till BYD-gruppen mot kontanter.

(568) Genom denna transaktion förskotterade finansiella mellanhänder fordringar till företag före deras förfallodatum. Företagen mottog initiala medel genom att överföra rätten till framtida fordringar till finansiella institut, efter avdrag för arvoden och gällande diskontoränta. Den gällande diskontoräntan bör särskilt kompensera risken för fallissemang, vilket påverkas starkt av kreditbetyget från den senaste enhet som ansvarar för betalningsskyldigheten.

(569) Såsom fastställts i tidigare undersökningar ([196]) bör den gällande diskontoräntan kompensera bankens kostnader och risker. Såsom förklaras i avsnitten 3.5.1 och 3.5.2 visar de lån som tillhandahållits av de kinesiska finansinstituten tecken på ett betydande statligt ingripande, och påverkar i synnerhet kreditvärderingen för de exporterande producenterna, och motsvarar inte de räntor som normalt sett gäller på en fungerande marknad.

(570) Den förmån som mottagaren därmed får skulle vara skillnaden mellan den diskonteringsränta som de kinesiska finansiella instituten tillämpar och den diskonteringsränta som tillämpas på en jämförbar transaktion på marknaden, till exempel ett lån.

(b) Selektivitet

(571) När det gäller selektivitet, såsom nämns i skäl 210 ska finansinstitut enligt beslut nr 40 tillhandahålla kreditstöd till främjade industrier.

([195]) Se ärendena om glasfibermaterial, skäl 399 och om aluminiumfolie, skäl 356.
([196]) Se ärendet om glasfibermaterial, skälen 413–419.

(572) Såsom fastställts i tidigare undersökningar ([197]) ansåg kommissionen att bankaccepter utgör en annan form av förmånsstöd från finansiella institut till främjade industrier såsom sektorn för batterielfordon. Som anges i avsnitt 3.1 hör sektorn för batterielfordon till de främjade industrierna och därför berättigad till alla möjliga typer av finansiellt stöd. Bankaccepter som finansieringsform är en del av det förmånliga systemet för finansiellt stöd från finansinstitut till främjade industrier, t.ex. industrin för aluminiumfolie för vidare förädling.

(573) Ingen bevisning lades fram för att något företag i Kina (förutom företag inom främjade industrier) kan utnyttja bankaccepter till samma fördelaktiga villkor.

(c) Beräkning av subventionsbeloppet

(574) Såsom nämns i skäl 567 fann kommissionen att en exporterande producent i urvalet använde bankaccepter för att tillgodose sina behov av kortfristig finansiering.

(575) I enlighet med artikel 6 b i grundförordningen ansåg kommissionen, med tanke på att bankaccepter utgör en form av kortsiktig finansiering och att de i praktiken har samma syfte som kortfristiga rörelsekapitallån, att den fördel som mottagaren får är skillnaden mellan det belopp som företaget faktiskt betalat som ersättning för finansiering genom bankaccept, och det belopp som den bör betala genom att tillämpa en kortsiktig finansieringsränta.

(576) Kommissionen fastställde den fördel som uppstår vid utebliven betalning av en kortsiktig finansieringskostnad. Kommissionen ansåg, vilket fastställts i tidigare undersökning, att bankaccepter bör bära en kostnad motsvarande kortsiktig lånefinansiering. Kommissionen använde därför samma metod som för kortsiktig lånefinansiering som anges i renminbi yuan, enligt avsnitt 3.5.2.3.

3.5.3.4. Stöd för kapitalinvesteringar

3.5.3.4.1. *Konvertering av skulder till aktier*

(a) Allmänt

(577) Kommissionen fastställde att ett av företagen i Geely-gruppen, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (NHBGAP), under undersökningsperioden genomförde en konvertering av skulder till aktier för CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd, dotterföretag till Industrial and Commercial Bank of China. CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd är en investeringsfond som tillhör den statsägda banken och som anses vara ett offentligt organ och/eller har anförtrotts eller ålagts uppgifter enligt avsnitt 3.5.1.1 ovan.

(578) Det finns inga uppgifter i ärendehandlingarna om de villkor enligt vilka en sådan konvertering av skulder till aktier ägde rum under undersökningsperioden.

(579) Kommissionen ansåg att en bank inte skulle konvertera sin skuld till aktier under normala marknadsförhållanden utan ytterligare ersättning. Kommissionen ansåg att eget kapital är ett mycket mer spekulativt finansiellt instrument än skulder, eftersom det inte finns någon säkerhet om att banken kommer att återvinna sin ursprungliga kapitalinvestering. Dessutom säkerställer eget kapital inte nödvändigtvis en avkastning på investeringen, i motsats till den ränta som är förknippad med ett lån. Den ökade risken för CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd har tagit tack vare konverteringen av skulder till aktier stöds av bevis på en svag finansiell situation i Geely-gruppen, såsom beskrivs i skälen 507–514. Under perioden från 2021 till undersökningsperioden utökade NHBGAP dessutom sin affärsverksamhet avsevärt, vilket innebar en nästan tiofaldig ökning. Det är därför sannolikt att företaget behövde ytterligare likviditet för att stödja denna tillväxt, ett behov som tillgodoses genom att frigöra medel som tidigare var knutna till långfristiga skuldavtal, vilket gynnade NHBGAP.

([197]) Se ärendet om glasfibermaterial, skälen 413–419.

(580) Mot bakgrund av ovanstående överväganden drog kommissionen slutsatsen att skuldkonverteringen under undersökningsperioden medförde att NHBGAP beviljades förmåner eftersom det gavs på förmånliga villkor av offentliga organ eller enheter som på annat sätt anförtrotts eller ålagts av staten för att uppfylla de industripolitiska målen.

(b) Selektivitet

(581) Kommissionen ansåg att den förmånliga finansieringen genom konvertering av skulder till aktier är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom investerare är enheter som verkar enligt de riktlinjer i den stat som förtecknar batterielfordon som en främjad industri. I vilket fall som helst pekar tillgängliga uppgifter på beviljandet av detta ad hoc-bidrag till CNBM, vilket gör stödet specifikt för ett företag.

(c) Beräkningen av förmånen

(582) Det fanns ingen bevisning i ärendehandlingarna för att kommissionen skulle kunna bedöma om de betydande risker som bankerna tar på något sätt har kompenserats eller beaktats i de investeringar som gjorts. Alla de faktorer som förklaras i skäl 579 pekar dock på NHBGAP:s specifika ekonomiska situation och de industriella mål som eftersträvades med denna transaktion, vilket stöder slutsatsen att den inte hade någon marknadslogik som återspeglade de betydande faktiska risker som var inblandade, t.ex. det sannolika behovet av likviditet för att finansiera företagets tillväxt och Geely-gruppens svaga finansiella ställning i stort, vilket förklaras i avsnitt 3.5.2.3 ovan.

(583) Kommissionen ansåg därför att transaktionen motsvarade skuldavskrivning och behandlade den som en lånefinansiering till gratis ränta. Kommissionen beslutade därför att följa den beräkningsmetod för lån som beskrivs i avsnitt 3.4.2. Detta innebär att den relativa spreaden mellan amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget AA och amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget B med samma löptid tillämpas på den referensränta som offentliggjorts av Kinas folkbank för att inrätta en marknadsbaserad ränta för obligationer, som sedan jämförs med den faktiska ränta som betalats av företaget, i syfte att fastställa förmånen.

3.5.3.4.2. *Kapitaltillskott*

(a) Geely-gruppen

(1) *Allmänt*

(584) Kommissionen fastställde att två av Geely-gruppens företag, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (ZGA) och NHBGAP, under undersökningsperioden erhöll medel från statligt ägda enheter, nämligen Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership och BOC Financial assets Investments Co., Ltd., genom särskilda former av kapitaltillskott.

(585) Dessa medel överfördes i form av kapitalökningar som dock inte automatiskt gav investerarna fullständiga aktieägarrättigheter. Trots att de överförde medlen fick investerarna varken fulla aktieägarrättigheter, eller några ränteutbetalningar i utbyte.

(586) Som fastställts i tidigare undersökningar ([198]) skulle ett företag, för att kompensera användningen av medel, överföra en del av företagets ägarskap kort efter det att medlen anlände, eller registrera medlen som en skuld. I detta fall ligger denna form av finansiering i själva verket närmare ett klassiskt räntefritt aktieägarlån under en lång tidsperiod än ett egetkapitalinstrument.

(587) Mot bakgrund av ovanstående överväganden ansåg kommissionen att dessa två närstående företag under undersökningsperioden hade tillgång till betydande finansieringsbelopp för vilka de inte bar kostnader via företag som fungerade som en finansieringsmekanism. Eftersom denna särskilda form av kapitaltillskott inte gav investerarna aktieägarrättigheter, ansåg kommissionen att de hade en effekt jämförbar med ett räntefritt lån.

([198]) Se ärendet om glasfibermaterial, skälen 430–432.

(588) På grundval av offentligt tillgängliga uppgifter, t.ex. årsrapporter, information i företagskataloger eller på investerarnas webbplatser eller offentliga databaser, fann kommissionen att de investerare som hade tillhandahållit medel till Geely-gruppen delvis ägdes av staten.

(589) När det gäller Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership konstaterade kommissionen att mer än 63 % av aktierna i slutändan innehades av de lokala myndigheterna och de statsägda företagen. Mer specifikt ägs 99,9 % av aktierna av Dexiang Automobile Industry, som i sin tur ägs till 53,72 % av Xi'an Xiangji automobile partnership, som i sin tur är relaterat till KINGFAR Group (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), ett statsägt företag som ägs av förvaltningskommittén för den ekonomiska och tekniska utvecklingszonen Xi'an, där de lokala myndigheterna har den slutliga beslutanderätten och tillsynen över företaget, inklusive utnämning av ledningen, beslut om dess strategiska utvecklings- och investeringsplan samt tillsyn över dess viktiga finansieringsbeslut. Xi'an Kingfar får fortlöpande statligt stöd i form av tillskott av kapital och tillgångar samt finansiella subventioner för att stödja sin affärsverksamhet ([199]). Dexiang Automobile Industry ägs också till 10,6 % av Yuanxiang automobile Company Ltd., som också ägs av det ovannämnda statsägda företaget (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) På samma sätt fastställde kommissionen att Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, ett riskkapitalbolag som förvaltas av myndigheterna i den centrala provinsen Hubei ([200]), är ett statsägt företag. Enligt fondens webbplats är Yangtze River Industrial Fund en av de största kinesiska statliga vägledningsfonderna sedan åtminstone 2017. Fonden fokuserar på den nationella strategin och byggandet av moderna industrikluster i Hubei-provinsen och utvecklas kring strategiska framväxande industrier såsom (bland annat) fordon som drivs med ny energi och smarta uppkopplade fordon, vilket är ett tydligt bevis på kopplingen mellan förvaltningen av fonden och genomförandet av stora industriprojekt i Hubei-provinsen. Bland dess industriprojekt nämns projektet Lotus Global Smart Factory och projektet Geely Intelligent Network Headquarters på fondens webbplats ([201]).

(591) Genom dessa fonder överförde de kinesiska myndigheterna direkt medel till Geely-gruppen. Såsom förklaras i skäl 582 konstaterade kommissionen dessutom att deras transaktioner inte följde en ren marknadslogik och inte återspeglar de faktiska marknadsrisker som är förenade med de transaktioner som undersöks. I linje med den statliga politiken för att främja specifika industrier, som fastställs i avsnitt 3.1 ovan, uppträdde dessa investerare inte som en normal marknadsaktör skulle göra när de gav finansiellt stöd till Geely-gruppen.

(592) Kommissionen konstaterade dessutom att det fanns formella indikationer på att staten kontrollerade dessa investerare. I avsaknad av specifik information om motsatsen ansåg kommissionen att chefer och tillsynsmyndigheter i de statsägda företag som äger de berörda enheterna antas vara utsedda av och ansvariga inför staten på grundval av de slutsatser som dragits i avsnitt 3.5.1.5 och 3.5.1.8.

(593) Dessutom ansåg kommissionen att detta kapitaltillskott fungerar som en annan form av förmånligt finansiellt stöd till främjade industrier. Som nämns i avsnitt 3.1 ingår batterielfordonssektorn i kategorin främjade och strategiska industrier, vilket gör den berättigad till allt tillgängligt ekonomiskt stöd. Dessutom ger promemorian om tillräcklig bevisning ([202]) omfattande information om de vägledningsfonder som inrättats för att investera i Kinas snabbväxande sektorer, däribland batterielfordon. Genom dessa vägledningsfonder överför de kinesiska myndigheterna direkt eller indirekt medel till de kinesiska batterielfordonen via statsägda eller statligt understödda aktiefonder.

([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]) Se promemorian om bevisningens tillräcklighet, avsnitt 3.3.3: "Investeringar i eget kapital som finansieras av staten eller på annat sätt stimuleras av staten."

(594) På samma sätt konstaterades att BOC Financial assets Investments Co., Ltd. var ett helägt dotterföretag till Bank of China. Mot bakgrund av ovanstående fastställde kommissionen att alla statsägda kinesiska finansinstitut som tillhandahöll finansiering till de tre grupperna av exporterande producenter som ingick i urvalet är offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b jämförd med artikel 3.1 a i i grundförordningen. I andra hand skulle BOC Financial assets Investments Co., Ltd kunna betraktas som en finansieringsmekanism av de kinesiska myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a iv, liksom Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership och BOC Financial assets Investments Co., Ltd.

(595) Även om de statligt kontrollerade enheterna och finansinstituten inte skulle behandlas som offentliga organ konstaterade kommissionen dessutom att de skulle betraktas som anförtrodda eller ålagda av de kinesiska myndigheterna att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas kompetens i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen av samma orsaker, enligt skäl 269. Deras beteende skulle därför i vilket fall som helst tillskrivas de kinesiska myndigheterna.

(2) *Selektivitet*

(596) Kommissionen ansåg att den förmånliga finansieringen genom konvertering av skulder till aktier är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom investerare är enheter som verkar enligt de riktlinjer i den stat som förtecknar batterielfordon som en främjad industri. I vilket fall som helst pekar tillgängliga uppgifter på beviljandet av detta ad hoc-bidrag till Geely-gruppen, vilket gör stödet specifikt för ett företag.

(3) *Beräkningen av förmånen*

(597) Kommissionen ansåg att Geely-gruppen erhöll betydande finansiering genom eget kapital, vilket hade en effekt som liknade räntefri lånefinansiering. Kommissionen beslutade därför att följa den beräkningsmetod för lån som beskrivs i avsnitt 3.5.2. Detta innebär att den relativa spreaden mellan amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget AA och amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget B med samma löptid tillämpas på den referensränta som offentliggjorts av Kinas folkbank för att inrätta en marknadsbaserad ränta för obligationer, som sedan jämförs med den faktiska ränta som betalats av företaget, i syfte att fastställa förmånen.

(b) SAIC-gruppen

(598) Utöver de direkta lånen och andra former av förmånlig finansiering gynnades SAIC Motor Group Corp. också av medel från moderföretaget och statsägda finansinstitut, genom ett kapitaltillskott till stöd för batterielfordon-sprojekt, IT-projekt som rörde affärsverksamhet för finansiering av fordonssektorn, projekt som rör intelligenta affärsmodeller för massanpassning och framåtblickande teknik och fordonens internet.

(1) *Undersökningsresultat*

(599) Kommissionen fastställde på grundval av offentligt tillgängliga uppgifter att SAIC Motor Corporation Limited under 2017 gynnades av ett kapitaltillskott på 15 miljarder renminbi yuan från moderföretaget, dess anställda och sex finansinstitut ([203]). Även om SAIC Motor Corporation Limited är ett börsnoterat företag anskaffades medlen för detta kapitaltillskott genom icke-offentliga emissioner som godkänts av CSRC, där endast moderföretaget, anställda och utvalda finansinstitut kunde delta.

(600) Såsom framhålls i skäl 318 besvarade flera företag i SAIC-gruppen inte frågeformuläret. Shanghai Automotive Industry Group, moderföretag till SAIC Motor Corporation Limited, är ett av de företag i gruppen som inte samarbetade. Såsom nämns i avsnittet ovan tillhandahöll de kinesiska myndigheterna inte heller de nödvändiga uppgifterna om finansinstitut. Kommissionen måste därför använda tillgängliga uppgifter för sin bedömning av denna transaktion.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml.

(601) Mot bakgrund av ovanstående fastställde kommissionen redan i avsnitt 3.5.1.8 att alla statsägda kinesiska finansinstitut som tillhandahöll finansiering till de tre grupperna av samarbetsvilliga exporterande producenter som ingick i urvalet är offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b jämförd med artikel 3.1 a i i grundförordningen.

(602) Även om de statsägda finansinstituten inte skulle betraktas som offentliga organ, fastställde kommissionen att de på grundval av samma information skulle anses ha anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas befogenhet i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen av samma orsaker som anges i avsnitt 3.5.1.9.

(603) Utöver de bevis som lades fram i de tidigare avsnitten är det också viktigt att notera att de kinesiska myndigheterna enligt de vägledande yttrandena om att bygga ett grönt finansiellt system strävar efter att ”aktivt stödja de kvalificerade gröna företagen för att få finansiering genom börsintroduktioner och sekundära emissioner, aktivt hjälpa kvalificerade gröna företag i deras insatser för börsintroduktioner och hjälpa börsnoterade gröna företag att emittera ytterligare andelar via sekundära emissioner i enlighet med rättsliga förfaranden ([204])”. Den sista punkten motsvarar exakt den aktuella situationen.

(604) När det gäller Shanghai Automotive Industry Group skulle kommissionen på grundval av de uppgifter som lämnats av SAIC Motor Corporation Limited kunna fastställa att detta företag är helägt av SASAC. Kommissionen kunde dock inte hitta några offentligt tillgängliga årsredovisningar eller någon annan meningsfull offentlig information om detta företag. Kommissionen kunde inte heller hitta några investeringar från moderföretaget i några andra företag i SAIC-gruppen. Trots att Shanghai Automotive Industry Group och SAIC Motor Corporation Limited har olika organisationsnummer gav dessutom alla sökningar i den offentliga domänen på moderföretaget systematiskt resultat för dess enda dotterföretag, SAIC Motor Corporation Limited. Slutligen noterade kommissionen att flera ledamöter i styrelsen för SAIC Motor Corporation Limited också utövade liknande funktioner i styrelsen för Shanghai Automotive Industry Group. I avsaknad av ytterligare uppgifter är det därför rimligt att anta att Shanghai Automotive Industry Group är ett icke-operativt skalföretag. Eftersom det inte fanns några bevis för att detta företag skulle bedriva någon operativ verksamhet som skulle kräva betydande finansiering och eftersom företagets enda kända investering är SAIC Motor Corporation Limited, är det enda möjliga flödet av medel från dess helägare, SASAC, till den börsnoterade enheten SAIC Motor Corporation Limited. Transaktionen bör därför anses motsvara ett direkt kontanttillskott från de kinesiska myndigheterna till SAIC Motor Corporation Limited.

(2) *Förmån*

(605) Kommissionen analyserade sedan huruvida det finansiella bidrag som de kinesiska myndigheterna tillhandahöll via SASAC och via flera finansinstitut medförde en förmån för SAIC. På grund av Jushi Egypts bristande samarbetsvilja var kommissionen återigen tvungen att grunda sina slutsatser på tillgängliga uppgifter enligt artikel 28 i grundförordningen.

(606) Ovanstående bevis har visat att SASAC:s och finansinstitutens mandat och mål är att genomföra statliga strategier och planer, bland annat genom att tillhandahålla ekonomiskt stöd och finansiering till främjade sektorer, däribland batterielfordonssektorn.

(607) På grundval av bevisningen i ärendet och i enlighet med artikel 28 i grundförordningen drog kommissionen slutsatsen att det finansiella bidraget från SASAC och olika finansinstitut innebar att SAIC-gruppen fick en förmån i den mening som avses i artikel 3.2 i grundförordningen, eftersom den inte behövde erhålla sådan finansiering från andra källor och betala motsvarande marknadsränta för sådan finansiering.

(3) *Selektivitet*

(608) När det gäller selektivitet, såsom nämns i skäl 210 ska finansinstitut enligt beslut nr 40 tillhandahålla kreditstöd till främjade industrier.

([204]) Vägledande yttranden om att bygga ett grönt finansiellt system, utfärdade av CSRC, nr 228 [2016].

(609) Kommissionen ansåg att bankaccepter utgör en annan form av förmånsstöd från finansiella institut till främjade industrier såsom sektorn för aluminiumfolie för vidare förädling. Som anges i avsnitt 3.1 hör sektorn för batterielfordon till de främjade och strategiska industrierna och därför berättigad till alla möjliga typer av finansiellt stöd. Bankaccepter som finansieringsform är en del av det förmånliga systemet för finansiellt stöd från finansinstitut till främjade industrier, t.ex. industrin för batterielfordon ([205]).

(4) *Beräkning av subventionsbeloppet*

(610) I avsaknad av rapportering om detta kapitaltillskott från SAIC-gruppen var kommissionen tvungen att använda tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen för att fastställa det subventionsbelopp som SASAC och olika finansinstitut beviljade i form av ett kapitaltillskott. I avsaknad av samarbete kunde kommissionen inte koppla denna kapitalökning till specifika tillgångar och avskriva kapitaltillskottet under en period som motsvarade avskrivningen av de berörda tillgångarna. Kommissionen ansåg därför att ett sådant kapitaltillskott motsvarade ett lån. Utan detta kapitaltillskott skulle företaget ha varit tvunget att säkra motsvarande finansiering på finansmarknaden. Förmånen beräknades således med hjälp av samma metod som beskrivs i avsnitt 3.5.2.3.

3.5.4. *Obligationer*

(611) Alla företag i urvalet drog nytta av förmånlig finansiering i form av obligationer.

3.5.4.1. Rättslig grund/regelverk

— Kinas lag om värdepapper (2014 års version) (värdepapperslagen) ([206]).

— Administrativa bestämmelser om emission och handel med företagsobligationer, föreskrift från Kinas tillsynsmyndighet på värdepappersområdet nr 113 av den 15 januari 2015.

— Förordning om förvaltning av företagsobligationer, utfärdad av statsrådet den 18 januari 2011.

— Åtgärder för förvaltning av icke-finansiella företags skuldebrev på interbankmarknaden för obligationer, utfärdade av Kinas folkbank, föreskrift från Kinas folkbank [2008] nr 12 av den 9 april 2008.

— Vägledande yttranden om att bygga ett grönt finansiellt system, utfärdade av CSRC, nr 228 [2016].

— Tillkännagivande om utfärdande av en katalog över projekt som godkänts för gröna obligationer (2021), utfärdat av Kinas folkbank, den nationella utvecklings- och reformkommissionen och CSRC, nr 96 [2021], med verkan från och med den 1 juli 2021.

— Programmet för grön finansiell utvärdering av finansinstitut, utfärdat av Kinas folkbank, med verkan från den 1 juli 2021.

— Penningpolitiskt verktyg för att stödja projekt för att minska koldioxidutsläppen, utfärdat av Kinas folkbank den 8 november 2021.

— Riktlinjer för miljöupplysningar för finansiella institutioner, utfärdade av Kinas folkbank den 22 juli 2021.

— Finansieringsverktyg avseende miljörättvisa, utfärdat av Kinas folkbank den 22 juli 2021.

— Klargörande mekanismer i samband med obligationer för koldioxidneutralitet, utfärdat av NAFMII den 18 mars 2022.

— Riktlinjer för affärsverksamheten inom ramen för instrumentet för grön skuldfinansiering för icke-finansiella företag, utfärdade av NAFMII.

([205]) Se promemorian om bevisningens tillräcklighet, avsnitt 3.3.3: Investeringar i eget kapital som finansieras av staten eller på annat sätt stimuleras av staten.

([206]) Senast ändrad den 28 december 2019 genom presidentdekret nr 37 med verkan från och med den 1 mars 2020.

— Riktlinjer för emission av gröna obligationer, utgivna av den nationella utvecklings- och reformkommissionen.

(612) I linje med det rättsliga regelverket kan obligationer inte emitteras eller handlas fritt i Kina. Emissionen av varje obligation måste godkännas av olika statliga myndigheter, såsom Kinas folkbank, NDRC eller CSRC, beroende på typen av obligation och emittent. Enligt bestämmelserna om förvaltning av företagsobligationer finns det årliga kvoter för emission av företagsobligationer.

(613) Enligt artikel 16 i värdepapperslagen, som var tillämplig under undersökningsperioden, bör offentliga emissioner av obligationer uppfylla följande krav: ”Den avsedda användningen av intäkterna ska uppfylla den statliga industripolitiken […]”, och ”intäkter från offentlig emission av företagsobligationer får endast användas för godkända ändamål”. I artikel 12 i förordningarna om förvaltningen av företagsobligationer upprepas att syftet med de medel som insamlats måste överensstämma med den statliga industripolitiken. Emission av företagsobligationer på sådana villkor inriktar sig på en främjad industri som industrin för batterielfordon och är i linje med finansinstitutens praxis att stödja dessa industrier ([207]).

(614) Enligt artikel 16.5 i värdepapperslagen ”ska företagsobligationernas kupongränta inte överskrida den kupongränta som har fastställts av statsrådet”. I artikel 18 i bestämmelserna om förvaltning av företagsobligationer anges dessutom närmare bestämmelser genom att det föreskrivs att ”den ränta som erbjuds för alla företagsobligationer får inte vara högre än 40 % av den rådande ränta som betalas av banker till privatpersoner för tidsbunden inlåning med samma löptid”.

(615) I artikel 18 i de allmänt tillämpliga administrativa bestämmelserna avseende emission och handel med företagsobligationer föreskrivs dessutom att endast vissa obligationer som uppfyller strikta kvalitetskriterier, såsom kreditbetyget AAA, får emitteras offentligt till offentliga investerare eller emitteras offentligt till kvalificerade investerare, endast efter emittentens eget gottfinnande. Företagsobligationer som inte uppfyller dessa normer kan endast emitteras offentligt till kvalificerade investerare. Resultatet blir därför att de flesta företagsobligationer emitteras till kvalificerade investerare som har godkänts av CSRC och som är kinesiska institutionella investerare.

(616) Utöver de allmänt kända obligationerna hittades även så kallade ”gröna” skuldinstrument som är specifika för denna undersökning. Enligt tillkännagivandet om utfärdande av en katalog över projekt som godkänts för gröna obligationer avser ”gröna obligationer omsättningsbara värdepapper som använder insamlade medel specifikt för att stödja gröna industrier, gröna projekt eller gröna ekonomiska aktiviteter som uppfyller angivna villkor och emitteras i enlighet med rättsliga förfaranden ..., inklusive men inte begränsat till gröna finansiella obligationer, gröna företagsobligationer, gröna skuldfinansieringsverktyg och gröna värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet”. Dessa skuldinstrument kan därför endast emitteras av företag som är verksamma inom vissa industriella verksamheter som förtecknas i en katalog över gröna industriverksamheter. Produktionen och försäljningen av fordon som drivs med ny energi samt deras viktigaste komponenter är en av dem.

(617) Gröna skuldinstrument gör det möjligt för företag att anskaffa medel till förmånliga räntor. I linje med programmet för grön finansiell utvärdering av finansinstitut från Kinas folkbank måste kinesiska banker teckna sig för sådana gröna skuldinstrument för att nå ett visst tröskelvärde i sin finansiella tillgångsbas som kommer att bidra till en positiv bedömning av deras resultat från den bankreglerande myndigheten. Enligt Kinas folkbanks penningpolitiska verktyg för att stödja projekt för att minska koldioxidutsläppen måste finansinstitut dessutom tillhandahålla finansiering till stöd för den gröna industriverksamheten i ovannämnda katalog till företag till förmånliga räntor som ligger nära landets referensränta för lån. I gengäld erbjuder Kinas folkbank förmånliga refinansieringsräntor till bankerna för de gröna medel som betalas ut ([208]).

(618) Även om den rättsliga och rättsliga ramen för denna alternativa finansieringskälla tydligt identifierades vägrade de kinesiska myndigheterna att lämna några uppgifter i detta avseende. Slutsatserna grundades således på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen.

([207]) Se ärendet om glasfibermaterial, skälen 400 och 401.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html.

(619) Producenterna av batterielfordon använde två typer av gröna skuldinstrument, dvs. gröna obligationer och gröna värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet. De består i att ompaketera billån till privatpersoner och leasingföretag som säkerhet för ett skuldinstrument med bakomliggande tillgångar som emitteras på obligationsmarknaden och som löper med en given ränta. Detta system gör det möjligt för batterielfordonsproducenterna att ersätta medelfristiga fordringar på billån med likvida medel som är omedelbart tillgängliga och därmed förfinansiera sin låneverksamhet på ett mycket fördelaktigt sätt, eftersom de räntor som betalas för värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet ligger långt under de räntor som tas ut av kunderna för billånen.

(620) Som en främjad industri enligt den ”vägledande katalogen för industriell strukturanpassning” har industrin för batterielfordon enligt beslut nr 40 dessutom rätt till kreditstöd från finansinstitut. Den omständigheten att konvertibla obligationer, som de konvertibla obligationer som utfärdas av företagen i urvalet, har en låg ränta är en stark indikation på att finansinstituten, som är de största investerarna i dessa obligationer, är skyldiga att tillhandahålla *kreditstöd* till dessa företag och beakta andra överväganden än kommersiella överväganden när de fattar beslut om investeringar eller finansiering, såsom regeringens politiska mål. En investerare som verkar under normala marknadsvillkor skulle i själva verket vara känsligare för investeringens finansiella avkastning och skulle sannolikt inte investera i konvertibla obligationer med mycket låga räntor. Detta gäller särskilt för finansinstitut, eftersom avkastningen på dessa obligationer ligger nära eller under den nivå med vilken de själva kan få medel från andra finansinstitut. Kommissionens slutsatser om den ekonomiska situationen för båda grupperna av exporterande producenter i avsnitt 3.5.2.3 ovan vad gäller deras likviditets- och solvensprofiler tyder dessutom på att investerare som verkar på marknadsmässiga villkor inte skulle investera i finansiella instrument som konvertibla obligationer, vilka ger låg ekonomisk avkastning, om emittenten uppvisar höga likviditets- och solvensrisker. Kommissionen anser därför att endast investerare som motiveras av andra faktorer än finansiell avkastning på sina investeringar, t.ex. att fullgöra en rättslig skyldighet att tillhandahålla finansiering till företag i främjade industrier, skulle göra en sådan investering.

3.5.4.2. Finansinstitut som agerar som offentliga organ

(621) Enligt Bloombergs undersökning China bond market insight 2022 utgör obligationer som är noterade på interbankmarknaden för obligationer 88 % av den totala handelsvolymen av obligationer ([209]). Enligt samma undersökning är de flesta investerarna institutionella investerare, inbegripet finansinstitut. Affärsbankerna utgör 57 % av investerarna och de politiska bankerna står för 3 % ([210]). De investerare som köper obligationer är därför främst kinesiska banker, inklusive statsägda banker.

(622) På grundval av ovanstående ansåg kommissionen att det finns en bevisningskedja enligt vilken en betydande andel av investerarna i de konvertibla obligationer som ges ut av företagen i urvalet är finansinstitut som har en rättslig skyldighet tillhandahålla kreditstöd till producenter av batterielfordon.

(623) Såsom beskrivs i skäl 612 ska offentlig emission av företagsobligationer enligt artikel 16 i värdepapperslagen och artikel 12 i bestämmelserna om förvaltning av företagsobligationer överensstämma med den statliga industripolitiken. Detta får till följd att företagsobligationer endast kan emitteras för ändamål som ligger i linje med målen för de kinesiska myndigheternas planering navseende främjade industrier, vilket förklaras i skäl 619. De institutionella investerarna, som, vilket framgår av skäl 620, i stor utsträckning är affärsbanker och programbanker, måste följa de politiska riktlinjer som fastställs i beslut nr 40, vilka jämförda med den vägledande katalogen för omstrukturering av industrin, föreskriver särskild behandling av vissa projekt inom vissa främjade industrier, t.ex. industrin för batterielfordon. Denna förmånliga behandling av alla grupperna i urvalet ledde till beslutet att investera i obligationer som emitterats med en ränta som inte avspeglar marknadsbaserade kriterier.

(624) Såsom anges i avsnitt 3.5.1.1 kännetecknas dessa finansinstitut dessutom av en stark statlig närvaro, och de kinesiska myndigheterna har möjlighet att utöva ett meningsfullt inflytande på dem. Det allmänna regelverk inom vilket dessa finansinstitut är verksamma är även tillämpligt på obligationer. Dessutom finns det ett kompletterande detaljerat regelverk för gröna obligationer.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, s. 15.
([210]) Idem, s. 33.

(625) I avsnitt 3.5.1.1 drar kommissionen slutsatsen att statsägda finansinstitut är offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b jämförd med artikel 3.1 a i i grundförordningen, och att de i alla händelser anses ha anförtrotts eller ålagts av de kinesiska offentliga myndigheterna att utföra funktioner som normalt ligger inom de offentliga myndigheternas kompetens i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen. I avsnitt 3.5.1.9 drog kommissionen slutsatsen att privata finansinstitut också anförtros eller åläggs att utföra funktioner av staten.

(626) Kommissionen inhämtade också konkret bevisning för detta utövande av meningsfull kontroll på grundval av konkreta emissioner av obligationer. Den undersökte därför den allmänna rättsliga miljö som anges i skälen 611–619 i kombination med de konkreta undersökningsresultaten.

(627) Kommissionen konstaterade att obligationerna emitterades med en ränta som låg under den nivå som bör ha förväntats med tanke på företagens finansiella situation och kreditrisksituation, även lägre än den riskfria referensränta som offentliggjorts av NIFC enligt skäl 632 nedan.

(628) I praktiken påverkas räntorna på obligationer av företagets kreditbetyg, i likhet med vad som gäller för lån. Såsom beskrivits i skäl 481 är dock den lokala kreditvärderingsmarknaden snedvriden och kreditbetygen inte tillförlitliga.

(629) Mot bakgrund av ovanstående överväganden drog kommissionen slutsatsen att kinesiska finansinstitut följde de politiska riktlinjer som fastställs i beslut nr 40 genom att tillhandahålla förmånlig finansiering till företag som tillhör en främjad industri, och således antingen agerade som offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen eller som organ som anförtrotts eller ålagts funktioner av de offentliga myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen.

(630) Genom att organisera emissionen av företagsobligationer med en ränta som understiger den marknadsränta som motsvarar emittentens faktiska riskprofil, som fastställs i avsnitt 3.5.2.3, och genom att gå med på att investera i sådana företagsobligationer gav finansinstituten en förmån till de exporterande producenter som ingick i urvalet.

3.5.4.3. Selektivitet

(631) Kommissionen ansåg att den förmånliga finansieringen via obligationer är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen eftersom obligationerna inte kan emitteras utan statliga myndigheternas godkännande, och i Kinas lag om värdepapper föreskrivs att obligationsemittering måste vara förenlig med statens industripolitik. Som redan nämnts i skälen 439 och 619 betraktas industrin för batterielfordon i den vägledande katalogen för omstrukturering av industrin som en främjad industri.

(632) När det gäller gröna obligationer kan de dessutom endast emitteras av företag som är verksamma inom vissa industriella verksamheter som förtecknas i en katalog över gröna industriverksamheter.

3.5.4.4. Beräkning av subventionsbeloppet

(633) Eftersom obligationer i huvudsak är en annan typ av skuldinstrument, i princip liknande lån, och eftersom beräkningsmetoden för lån redan bygger på en korg av obligationer, beslutade kommissionen att tillämpa beräkningsmetoden för lån som beskrivs ovan i avsnitt 3.5.2.3. Detta innebär att den relativa spreaden mellan amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget AA och amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget B med samma löptid tillämpas på den referensränta för lån som offentliggjorts av Kinas folkbank för att inrätta en marknadsbaserad ränta för obligationer, som sedan jämförs med den faktiska ränta som betalats av företaget, i syfte att fastställa förmånen.

(634) Såsom anges i skäl 378 konstaterades det att minst ett företag i Geely-gruppen hade utfärdat värdepapper med bakomliggande tillgångar som säkerhet som var tillämpligt under undersökningsperioden, för vilket gruppen inte hade lämnat några uppgifter. För detta företag baserades beräkningen av subventionsbeloppet på de uppgifter som konstaterats vara offentliga, dvs. uppgifter som lämnats till investerare på börser och den förmån som konstaterats hos den andra samarbetsvilliga gruppen i urvalet.

(635) Såsom framhålls i skäl 329 besvarade flera närstående företag i SAIC-gruppen inte frågeformuläret. Detta gäller särskilt för flera företag som är specialiserade på finansieringsverksamhet. För dessa företag baserades beräkningen av subventionsbeloppet på uppgifter om belopp, start- och slutdatum samt räntor på obligationer, antingen i offentligt tillgängliga räkenskaper eller i uppgifter som utfärdats till investerare på börser.

3.5.4.5. Slutsats om förmånlig finansiering: andra typer av finansiering

(636) Kommissionen fastställde att båda grupperna av exporterande producenter i urvalet gynnades av förmånlig finansiering i form av kreditlinor, bankaccepter och obligationer. Eftersom det rör sig om ett finansiellt bidrag, en förmån för de exporterande producenterna och selektivitet, ansåg kommissionen att denna typ av förmånliga lån bör anses vara en utjämningsbar subvention.

(637) Den subventionsnivå som fastställts för de förmånliga lån som beskrivs ovan under undersökningsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet uppgår till följande:

Förmånlig finansiering: andra typer av finansiering

Företagets namn	Subventionsnivå
BYD-gruppen	3,60 %
Geely-gruppen	3,30 %
SAIC-gruppen	8,27 %

3.6. **Bidragsprogram**

(638) Kommissionen fann att alla tre företagsgrupperna i urvalet gynnades av en rad olika bidragsprogram.

3.6.1. *Direkta kontantbidrag*

(639) Endast en av de exporterande grupper som ingick i urvalet, BYD-gruppen, lämnade de underliggande uppgifterna om de bidrag som mottagits under undersökningsperioden. De andra två exporterande grupperna i urvalet tillhandahöll ingen rättslig grund för de mottagna bidragen, och därför baserades beräkningen av subventionsbeloppet för de direkta kontantbidragen till dessa grupper på tillgängliga uppgifter, i enlighet med artikel 28 i grundförordningen.

(640) De bidrag som togs emot av BYD-gruppen gällde teknik, innovation och utveckling, inköp av fasta anläggningar, industriellt stöd och marknadsföring samt tilldelning av kontanta medel för arbete, beskattning och andra ändamål.

(a) Rättslig grund

(641) Dessa bidrag beviljades företagen av myndigheter på nationell nivå eller på provins-, stads- eller distriktsnivå, och samtliga tycktes vara selektivt riktade till de företag som ingick i urvalet eller selektiva med avseende på geografisk belägenhet eller typ av industri. De närmare rättsliga bestämmelserna enligt vilka dessa förmåner beviljades, om det över huvud taget fanns någon rättslig grund, lämnades inte ut. Kommissionen fick dock i vissa fall en kopia av ett dokument utfärdat av en myndighet vilket åtföljde beviljandet av medel (*tillkännagivandet*).

(b) Brister

(642) Med tanke på det stora antal bidrag som konstaterades i redovisningen hos företagen i urvalet presenteras bara en sammanfattning av de huvudsakliga undersökningsresultaten i denna förordning. Bevis för att det förekom en mängd bidrag och det faktum att de hade beviljats av kinesiska myndigheter på olika nivåer tillhandahölls inledningsvis av de tre företagen i urvalet.

(643) När det gäller de andra två exporterande grupperna i urvalet fann kommissionen att de endast hade lämnat det totala bidragsbeloppet i sina svar på frågeformuläret med en åtskillnad mellan bidrag med anknytning till intäkter och bidrag med anknytning till tillgångar och inte var villiga att tillhandahålla en mer detaljerad uppdelning och den rättsliga grunden för de olika bidrag som mottagits.

(644) Det förekommer direkta statliga subventioner bland de instrument genom vilka de kinesiska myndigheterna styr utvecklingen av sektorn för optiska fiberkablar. Dessa subventioner bekräftades i de offentligt tillgängliga årsrapporterna från de exporterande producenterna i urvalet och under kontrollbesöken på plats och erhölls som andra intäkter eller som uppskjutna intäkter i de exporterande producenternas räkenskaper.

(c) Slutsats

(645) Dessa bidrag utgjorde subventioner i den mening som avses i artikel 3.1 a i och artikel 3.2 i grundförordningen, eftersom en överföring av medel från de kinesiska myndigheterna skedde i form av bidrag till grupperna av producenter i urvalet, vilket medförde en förmån för mottagarna.

(646) De flesta av dessa medel bokförs som statliga subventioner i räkenskaperna för de exporterande producenter som ingick i urvalet. Kommissionen ser uppgifterna om dessa bidrag från BYD-gruppen som faktisk bevisning för en subvention som medförde en förmån.

(647) Kommissionen bedömde alla bidrag som mottagits av BYD-gruppen och fann att inte alla var specifika för produktionen av batterielfordon. Bidragen för teknik, innovation och utveckling, inköp av fasta anläggningar samt industriellt stöd och marknadsföring ansågs vara selektiva i den mening som avses i artiklarna 4.2 a och 4.3 i grundförordningen, eftersom de enligt de handlingar som lämnats av BYD-gruppen förefaller vara begränsade till vissa företag, vissa industrier, såsom batterielfordonsindustrin, eller särskilda projekt i specifika regioner.

(648) Dessa bidrag uppfyller inte kraven för att selektivitet inte ska anses föreligga enligt artikel 4.2 b i grundförordningen, eftersom villkoren för berättigande och de faktiska urvalskriterierna för företagen inte är transparenta och objektiva och inte tillämpas automatiskt.

(649) Eftersom de två andra grupperna av exporterande producenter i urvalet inte lämnade några detaljerade uppgifter om de bidrag som de mottagit, grundade kommissionen sina slutsatser på artikel 28 i grundförordningen och drog slutsatsen att alla bidrag som mottagits av dessa grupper var selektiva och relaterade till produktionen av den berörda produkten.

(d) Beräkning av subventionsbeloppet

(650) Förmånen beräknades som det belopp som erhållits under undersökningsperioden eller som fördelats till undersökningsperioden i de fall beloppet avskrivits över livslängden för de anläggningstillgångar bidraget hänförde sig till.

(651) Den totala subventionsnivån för alla bidrag under undersökningsperioden för de exporterande producenterna i urvalet fastställdes till följande:

Bidrag

Företagets namn	Subventionsnivå
BYD-gruppen	0,61 %
Geely-gruppen	2,31 %
SAIC-gruppen	8,56 %

3.6.2. *Politik för skattesubventioner för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi*

(652) Undersökningen visade att de kinesiska myndigheterna, både på central och subcentral nivå, överförde medel till batterielfordonsproducenterna i form av kontantutbetalningar per enhet av batterielfordon som såldes i Kina, vilket direkt gynnade batterielfordonsproducenterna. Detta innebär en direkt överföring av medel till batterielfordonsproducenterna på grundval av deras försäljning i Kina.

(653) Systemet gäller fordon som drivs med ny energi, inklusive batterielfordon, som säljs på den inhemska marknaden. Storleken på kontantutbetalningarna fastställs på statlig nivå och varierar beroende på under vilken period försäljningen ägde rum och typen av fordon som drivs med ny energi (t.ex. batterielfordon eller laddhybridfordon).

(654) Programmet är begränsat till försäljningen av modeller av fordon som drivs med ny energi som förtecknas i en katalog som offentliggörs av de kinesiska myndigheterna. För att få utbetalningar måste batterielfordonsproducenterna varje år lämna in en omfattande likvidationsrapport med detaljerade uppgifter om sin försäljning från föregående år. Detta ska omfatta försäljningsfakturor, tekniska specifikationer för produkterna och uppgifter om fordonsregistrering. När uppgifterna har lämnats in kontrolleras de av de berörda myndigheterna på olika förvaltningsnivåer. Därefter överförs medlen till producenterna.

(a) Rättslig grund

(655) Den rättsliga grunden för detta program är tillkännagivandet om politiken för ekonomiskt stöd för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi från 2016 till 2020 ([2015] nr 134), som reviderades genom tillkännagivandet från finansministeriet om anpassning av politiken för skattesubventioner för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi ([2016] nr 958), ytterligare ändrat genom tillkännagivandet om skattesubventioner för att förbättra främjandet och tillämpningen av fordon som drivs med ny energi ([2020] nr 86) och tillkännagivandet om politiken för skattesubventioner för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi 2022 ([2021] nr 466).

(b) Undersökningsresultat

De kinesiska myndigheternas avsikt att stödja den inhemska industrin för batterielfordon

(656) I motsats till de kinesiska myndigheternas och andra parters påstående om att denna subvention var avsedd att gynna konsumenterna fastställdes i undersökningen att programmet var avsett att öka inhemska producenters försäljning genom utbetalningar med statliga medel. Programmet är utformat för att främja utvecklingen av industrin för fordon som drivs med ny energi och riktar sig särskilt till producenter av fordon som drivs med ny energi (i motsats till konsumenter).

(657) Huvudsyftet med detta subventionssystem var att främja en snabbare utveckling av den industrin för fordon som drivs med ny energi, inklusive batterielfordonsindustrin. I tillkännagivandet om politiken för ekonomiskt stöd för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi från 2016 till 2020 anges särskilt följande: ”För att upprätthålla politisk kontinuitet och främja en snabbare utveckling av industrin för fordon som drivs med ny energi kommer finansministeriet, ministeriet för vetenskap och teknik, ministeriet för industri och informationsteknik och den nationella utvecklings- och reformkommissionen (*de fyra ministerierna och kommissionerna*) att fortsätta att genomföra subventionspolitik för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi från 2016 till 2020 i enlighet med kraven i ”Guiding Opinions of the General Office of the State Council on Accelerating the Promotion and Application of New Energy Vehicles” (Guobanfa [2014] No. 35).” Senare ändringar och revideringar innehåller liknande formuleringar. ([211])

(658) Det är producenterna snarare än konsumenterna av fordon som drivs med ny energi som står i centrum för politiken för skattesubventioner. Producenterna av fordon som drivs med ny energi är mottagarna av programmet; det är de som måste uppfylla kraven för att få utbetalningar; de måste tillhandahålla uppgifter om sin produktions- och försäljningsprocess. Detta inbegriper inlämnandet av föregående års fondberäkningsrapporter, tillsammans med uppgifter om produktförsäljning, transaktioner, inklusive försäljningsfakturor, produkttekniska parametrar och fordonsregistreringsinformation. Dessutom uppmuntrades de att utveckla övervaknings- och kontrollplattformar för att rapportera denna information.

(659) Producenter av fordon som drivs med ny energi (tillsammans med lokala myndigheter) var också direkta mottagare av en bestraffningsmekanism i händelse av bedrägeri, och enligt den rättsliga ramen ska åtgärder vidtas direkt mot produktionsföretag som erhåller subventioner på olagliga sätt.

([211]) Tillkännagivande från finansministeriet om anpassning av politiken för skattesubventioner för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi (Kaijian [2016] nr 958), tillkännagivande om skattesubventioner för att förbättra främjandet och tillämpningen av fordon som drivs med ny energi (Kaijian [2020] nr 86) och tillkännagivande om politiken för skattesubventioner för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi 2022 (Kaijian [2021] nr 466).

(660) Slutligen var de huvudsakliga skälen till att programmet upphörde den 31 december 2022 kopplade till utvecklingen av industrin för fordon som drivs med ny energi i Kina. De kinesiska myndigheterna ([212]) medgav att de beslutade att avsluta programmet när de ansåg att den kinesiska industrin för fordon som drivs med ny energi hade nått en lämplig utvecklingsnivå och omfattning.

(661) Det faktum att programmet var begränsat till nationellt producerade fordon som drivs med ny energi visar dessutom att syftet med programmet var att utveckla produktionen snarare än förbrukningen av batterielfordon. Kommissionen fastställde att inget importerat fordon omfattades av detta system. De kinesiska myndigheterna ombads särskilt att lämna information om i vilken utsträckning de importerade batterielfordonen gynnades av systemet under dess löptid. De kinesiska myndigheterna hävdade att importerade batterielfordon var berättigade till detta program, men de erkände dock att denna subvention aldrig hade beviljats importföretag eller utländska producenter. De kinesiska myndigheterna kunde i själva verket inte visa att det fanns ett förfarande för utländska producenter eller importörer att begära och erhålla medel inom ramen för politiken för skattesubventioner. Enligt tillgängliga uppgifter ([213]) kunde nya fordon dessutom endast subventioneras om batteriet producerats av ett kinesiskt företag. Till följd av detta drogs slutsatsen att detta program endast har gynnat batterielfordonsproducenterna i Kina och endast var avsett för dem.

Programmets varaktighet, de lokala myndigheternas roll och parallella program som utvecklats.

(662) Såsom förklaras i skälen 641–659 är fordon som drivs med ny energi som säljs efter den 31 december 2022 inte längre berättigade till skattesubventionspolitiken. Undersökningen visade dock att batterielfordonsproducenterna fortsatte att utnyttja detta subventionssystem under undersökningsperioden och kommer att fortsätta att gynnas av medel som erhållits inom ramen för detta system under en längre tid efter undersökningsperioden.

(663) Överföringen av medel i samband med alla stödberättigande batterielfordon som såldes och registrerades 2020 ägde till exempel rum först i slutet av 2023. Undersökningen visade också att medel överfördes under undersökningsperioden till de exporterande producenterna i urvalet för bilar som såldes 2018. Kommissionen drog därför slutsatsen att batterielfordonsproducenterna kommer att fortsätta att dra nytta av direkt överföring av kontanter inom ramen för detta system under åren efter undersökningsperioden.

(664) Undersökningen visade dessutom att lokala myndigheter, under direkt eller indirekt vägledning från de kinesiska myndigheterna, har inrättat ett stort antal liknande program, varav vissa liknar det nationella systemet. Dessa lokala initiativ delar det gemensamma målet att stimulera produktionen av batterielfordon, vilket kommer att leda till fortsatt stöd till kinesiska batterielfordonsproducenter.

(c) Förmån

(665) Under undersökningsperioden gynnades batterielfordonsproducenterna av direkta kontantutbetalningar från de kinesiska myndigheterna på grundval av deras rapporterade försäljning.

(666) De producenter som ingick i urvalet och de kinesiska myndigheterna hävdade att subventionen främst gynnar konsumenter, inte producenter, eftersom producenterna påstås främja subventionerna till konsumenter för statens räkning när de säljer fordonen. Enligt detta system fastställer företaget ett pris med kunden när batterielfordonsproducenter säljer ett fordon som drivs med ny energi. Det pris som kunden betalar är enligt uppgift ett resultat av en rabatt på subventionsbeloppet från ett teoretiskt grundpris som fastställts av företaget. Denna rabatt bör ta hänsyn till subventionsbeloppet. I detta avseende ska kunden betala ett rabatterat pris, för vilket företaget senare ersätts av staten.

(667) Trots den påstådda avsikten att gynna konsumenterna är det så att de kinesiska myndigheterna direkt överförde medel i form av direkta kontanta medel till batterielfordonsproducenterna på grundval av deras ekonomiska verksamhet och rapporterade tidigare försäljningar. Detta är otvetydigt ett tydligt incitament för produktionen av batterielfordon och ger producenterna en påtaglig fördel.

([212]) Enligt tillkännagivandet om politiken för skattesubventioner för främjande och tillämpning av fordon som drivs med ny energi 2022 (Cai Jian [2021] nr 466).

([213]) *Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries*, New York Times, 22 december 2021. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Undersökningen visade dessutom att förekomsten eller avsaknaden av subventionen inte motsvarade det slutliga pris som togs ut av konsumenterna. Subventionen hade ingen märkbar inverkan på det pris som togs ut av konsumenterna före eller efter det att den avskaffades.

(669) Det finns bevis för att priserna till konsumenter för representativa modeller förblev stabila eller till och med minskade för alla de tre företag som ingick i urvalet efter det att programmet för skattesubventioner formellt avslutades i december 2022. Om priserna på de fordon som såldes 2022 under systemets löptid hade sänkts med subventionsbeloppet, bör priserna på dessa fordon ha stigit med samma belopp i januari 2023 så snart fordonet inte längre var berättigat till subventionen.

(670) I stället inträffade det motsatta. Priserna för dessa modeller förblev desamma eller minskade gradvis under resten av undersökningsperioden. Subventionen 2022 gynnade därför inte konsumenterna när det gäller att få lägre priser. I stället fastställde producenterna priser som gjorde det möjligt för dem att fånga upp hela subventionen.

(671) Dessutom konstaterades det i undersökningen att de kinesiska myndigheterna inte vidtog några åtgärder för att säkerställa att förmånerna med subventionen fördes över på kunderna, och det var producenterna som fick bestämma om prissättningen. Genom sin utformning och tillämpning syftade detta system således till att gynna producenterna av fordon som drivs med ny energi.

(672) På grund av tidsskillnaden mellan försäljningen av batterielfordon och utbetalningen av statliga medel, som producenterna inte kan förutse, kan osäkerheten om utbetalningstidpunkten sträcka sig upp till fyra år. Till följd av detta uppstår fördelen för producenterna fullt ut när utbetalningarna slutligen tas emot.

(d) Selektivitet

(673) Subventionen är selektiv eftersom den endast riktar sig till industrin för fordon som drivs med ny energi, inklusive batterielfordonsindustrin. Dessutom gynnade programmet endast batterielfordonsproducenterna i Kina och utformades endast för dem.

(e) Slutsats

(674) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a i i grundförordningen, eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen.

(f) Beräkning av subventionsbeloppet

(675) Subventionen beviljades på grundval av de kvantiteter batterielfordonsenheter som sålts i Kina. Förmånens storlek under undersökningsperioden har beräknats på grundval av de utbetalningar som de producenter som ingick i urvalet mottog för batterielfordon inom ramen för detta system under undersökningsperioden.

(676) Följande subventionsnivåer har fastställts för detta system under undersökningsperioden för de exporterande producenterna i urvalet:

Företagets namn	Subventionsnivå
BYD-gruppen	2,18 %
Geely-gruppen	2,14 %
SAIC-gruppen	2,28 %

3.7. **Statligt tillhandahållande av varor och tjänster mot för låg ersättning**

3.7.1. *Statligt tillhandahållande av nyttjanderätter mot för låg ersättning*

(677) All mark i Kina ägs antingen av staten eller av kollektiv som består av byar eller kommuner innan äganderätten till mark eller rätt till egendom kan patenteras eller beviljas företag eller enskilda ägare. Alla fastigheter i stadsområden ägs av staten och alla fastigheter på landsbygden ägs av byarna eller kommunerna.

(678) Enligt den kinesiska konstitutionen och marklagstiftningen kan företag och privatpersoner emellertid köpa ”nyttjanderätter”. För industrimark är arrendeperioden vanligtvis 50 år, med möjlighet till förnyelse med ytterligare 50 år.

(a) Rättslig grund/regelverk

(679) Tillhandahållandet av rättigheter för markanvändning i Kina regleras av den kinesiska lagen om markförvaltning ([214]). Vidare ingår följande dokument i den rättsliga grunden:

(1) Kinas egendomslag (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 62) ([215]).

(2) Kinas lag om markförvaltning (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 28) ([216]).

(3) Kinas lag om fastighetsförvaltning i städer (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 29) ([217]).

(4) Kinas interimsbestämmelser om tilldelning och överföring av nyttjanderätter till statligt ägd mark i stadsområden (dekret nr 55 från Kinas statsråd) ([218]).

(5) Genomförandeförordning för Kinas lag om markförvaltning (föreskrift från Folkrepubliken Kinas statsråd [2014] nr 653) ([219]).

(6) Bestämmelser om tilldelning av markanvändningsrättigheter för statsägd byggnadsmark genom anbud, auktion och offert (meddelande nr 39 från CSRC) ([220]).

(7) Statsrådets meddelande om relevanta frågor rörande stärkandet av markkontrollen (Guo Fa (2006) nr 31) ([221]).

(b) Undersökningsresultat

(680) Enligt artikel 10 i bestämmelserna om tilldelning av nyttjanderätter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert ska de lokala myndigheterna fastställa markpriserna i enlighet med systemet för urban markvärdering (vilket endast uppdateras vart tredje år) och med den statliga industripolitiken.

(681) I tidigare undersökningar ([222]) konstaterade kommissionen att de priser som betalats för nyttjanderätter i Kina inte motsvarade marknadspriser fastställda på grundval av utbud och efterfrågan på en öppen marknad eftersom auktionsförfarandet var otydligt, icke-transparent och inte fungerade i praktiken och eftersom priserna konstaterades vara godtyckligt fastställda av myndigheterna. Såsom nämns i skälet ovan fastställs priserna av myndigheterna i enlighet med systemet för urban markvärdering och enligt detta system ska de vid fastställandet bland annat. ta hänsyn till industripolitiken när de fastställer priset på industrimark.

(682) Den nu aktuella undersökningen har inte visat att det skulle ha skett några märkbara förändringar i detta hänseende. Kommissionen fann till exempel att de flesta av de grupper av företag som ingick i urvalet erhöll sina nyttjanderätter för det exakta pris som de lokala myndigheterna erbjöd i ett anbudsförfarande.

([214]) Se den kinesiska lagen om markförvaltning av den 25 juni 1986, i dess ändrade lydelse, som finns på https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Se den kinesiska egendomslagen av den 16 mars 2007, som finns på http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Se förordningen om genomförandet av den kinesiska lagen om markförvaltning av den 27 december 1998, i dess ändrade lydelse, som finns på https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Se https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Se https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Se https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Se 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]) Se https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Se skälen 295–299 i ärendet om varmvalsade platta stålprodukter, skälen 448–490 i ärendet om däck, skälen 500–502 i ärendet om glasfibermaterial, skälen 541–543 i ärendet om optiska fiberkablar och skälen 540–548 i ärendet om aluminiumfolie för vidare förädling.

(683) Ovannämnda bevisning motbevisar de kinesiska myndigheternas påståenden om att de priser som betalas för nyttjanderätterna i Kina motsvarar ett marknadspris som bestämts av tillgång och efterfrågan på en öppen marknad.

(c) Slutsats

(684) Undersökningsresultaten visar att situationen vad gäller förvärv av nyttjanderätter i Kina är icke-transparent och att priserna sätts godtyckligt av myndigheterna.

(685) De kinesiska myndigheternas tillhandahållande av nyttjanderätter bör därför anses vara en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a iii och 3.2 i grundförordningen i form av ett tillhandahållande av varor som innebär att de mottagande företagen beviljas en förmån. Såsom förklaras i skälen 676–679 finns det ingen fungerande marknad för mark i Kina och användningen av ett externt referensvärde (se skäl 688) visar att de belopp som betalas för markanvändningsrättigheterna av de exporterande producenterna i urvalet ligger långt under det normala marknadspriset.

(686) Vad gäller förmånlig tillgång till industrimark för företag som tillhör vissa branscher noterade kommissionen att det pris som sätts av de lokala myndigheterna måste stå i samklang med den statliga industripolitiken (se skäl 680). Inom ramen för denna industripolitik betraktas BEV-industrin som en främjad industri. Enligt statsrådets beslut nr 40 ska myndigheterna ta hänsyn till den vägledande katalogen för industriell omstrukturering samt industripolitiken när de tillhandahåller mark. I artikel XVIII i beslut nr 40 klargörs att industrier som är ”begränsade” inte ska få tillgång till nyttjanderätter. Subventionen är selektiv i enlighet med artikel 4.2 a och 4.2 c i grundförordningen, eftersom det förmånliga tillhandahållandet av mark begränsas till företag som tillhör vissa branscher, i detta fall industrin för batterielfordon, och statens förfaranden på detta område är otydliga och icke-transparenta.

(d) Beräkning av subventionsbeloppet

(687) Liksom i tidigare undersökningar ([223]) och i enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen användes markpriser från det separata tullområdet Taiwan, Penghu, Kinmen och Matsu (*Kinesiska Taipei*) som externt referensvärde ([224]). Förmånen för mottagarna beräknas som skillnaden mellan det belopp som faktiskt betalats av var och en av de exporterande producenterna i urvalet (dvs. det faktiska pris som anges i avtalet eller i tillämpliga fall priset i avtalet minus det belopp som den lokala myndigheten gett i återbetalning/bidrag) för nyttjanderätterna och det belopp som normalt sett bör ha betalats på grundval av referensvärdet från Kinesiska Taipei.

(688) Kommissionen anser att Kinesiska Taipei är ett lämpligt externt referensvärde av följande skäl:

— Den jämförbara ekonomiska utvecklingsnivån, BNP och den ekonomiska strukturen i Taiwan och i de flesta provinser och städer i Kina där de exporterande producenterna i urvalet är etablerade.

— Den geografiska närheten mellan Kina och Taiwan.

— Den höga graden av industriell infrastruktur i både Kinesiska Taipei och många provinser i Kina.

— De starka ekonomiska banden och den gränsöverskridande handeln mellan Kinesiska Taipei och Kina.

— Den höga befolkningstätheten i många provinser i Kina och i Kinesiska Taipei.

— Likheten mellan typen av mark och de transaktioner som använts för att konstruera det relevanta referensvärdet i Kinesiska Taipei med dem i Kina.

— De gemensamma demografiska, språkliga och kulturella egenskaperna i Kinesiska Taipei och Kina.

([223]) Se ärendet om däck, ärendet om glasfibermaterial, ärendet om aluminiumfolie för vidare förädling.

([224]) Såsom har bekräftats av tribunalen i mål T-444/11, Gold East Paper och Gold Huacheng Paper/rådet, tribunalens dom av den 11 september, 2014 ECLI:EU:T:2014:773.

(689) I enlighet med den metod som tillämpats i tidigare undersökningar ([225]) använde kommissionen det genomsnittliga markpris per kvadratmeter som fastställts i Kinesiska Taipei justerat för inflation och BNP-utveckling från och med datum i respektive avtal om nyttjanderätter. Uppgifterna om priser på industrimark från 2013 togs från webbplatsen för industrikontoret vid ekonomiministeriet i Kinesiska Taipei ([226]). För tidigare år justerades priserna med hänsyn till inflationstakt och BNP-utveckling per capita i löpande priser US-dollar för Kinesiska Taipei som offentliggjorts av IMF för 2013.

(690) Följande subventionsnivåer har fastställts för denna subvention under undersökningsperioden för de exporterande producenterna i urvalet:

Företagets namn	Subventionsnivå
BYD-gruppen	1,20 %
Geely-gruppen	0,84 %
SAIC-gruppen	0,67 %

3.7.2. *Statligt tillhandahållande av batterier och viktiga insatsvaror för produktion av batterier (dvs. litiumjärnfosfat) mot för låg ersättning*

(a) Inledning

(691) I promemorian om tillräcklig bevisning fann kommissionen att det förefaller finnas ett stort antal specifika planer genom vilka de kinesiska myndigheterna eller lokala myndigheterna särskilt stöder utvecklingen av råvaror och insatsvaror för batterielfordon samt batterier. Bevisningen i memorandumet om tillräcklig bevisning visade att de kinesiska myndigheterna skapade en ram genom vilken alla nivåer av industrikedjan för batterielfordon stöds, från utvinning av viktiga råvaror för produktion av insatsvaror till insatsvaror i mellanledet och slutprodukten, i syfte att snabbt och kraftfullt utveckla industrin för batterielfordon. Detta bekräftades av kommissionens analys som visade att de kinesiska myndigheterna ser råvaruleverantörer och batterileverantörer i tidigare led som en del av en bredare ram för utveckling och främjande av batterielfordonsindustrin som helhet.

(692) Litium, kobolt, nickel, koppar, som används i form av kopparfolie, aluminium, som också används i form av aluminiumfolie och som aluminiumband för cellernas hölje, och grafit, är de huvudsakliga råvaror som används i batterier av litiumjärnfosfat (litium- eller LFP-batterier) och nickel-mangan-koboltoxider (NMC-batterier). Båda typerna av batterier omfattas av de så kallade litiumjonbatterierna. Kommissionen fann att BYD-gruppen var den enda vertikalt integrerade exporterande producent av batterielfordon som ingick i urvalet och som producerade LFP-batterier för batterielfordon. Kommissionen inhämtade uppgifter från BYD-gruppen om de råvaror som användes vid produktionen av celler till batteripaketet (dvs. aluminiumband, aluminiumfolie, kopparfolie, grafit och LFP). Med tanke på LFP:s betydelse i produktionsprocessen för batterier (som uppgick till omkring [25–35 %] av batteriets produktionskostnader) inriktade kommissionen sin undersökning i det preliminära skedet på att tillhandahålla LFP mot för låg ersättning.

(693) Under undersökningens gång fann kommissionen särskilt att den enda vertikalt integrerade gruppen köpte in LFP från närstående och icke-närstående leverantörer för produktion av batterier för batterielfordon. LFP är den typ av litium som används i LFP-batterier och erhålls genom att litiumkarbonat blandas med järnfosfat. LFP är huvudkomponenten i battericellerna och står för omkring [25–35] % av batterikostnaden.

(694) De andra två grupperna (SAIC och Geely) köpte sina batterier från icke-närstående och närstående leverantörer samt från samriskföretag med Contemporary Amperex Technology Company Limited (CATL). Batteripaketet är den främsta kostnadsdrivande faktorn för batterielfordon och utgör totalt [40–50] % av produktionskostnaden.

([225]) Se ärendena om glasfibermaterial, om stålprodukter belagda med organiskt material, om solpaneler och om optiska fiberkablar.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) I detta skede av förfarandet fokuserade kommissionen således på de viktigaste kostnadsdrivarna i produktionen av batterielfordon, nämligen 1) tillhandahållandet av batterier för den icke-integrerade exporterande producenten av batterielfordon och 2) tillhandahållandet av LFP för den integrerade exporterande producenten av batterielfordon, som den huvudsakliga råvaran vid produktionen av batterier.

(b) Bristande samarbete och användning av tillgängliga uppgifter

(696) Såsom påpekats i skäl 3.3.1.1 underlät de kinesiska myndigheterna, trots uppmaning, att vidarebefordra det särskilda frågeformulär som var avsett för leverantörer av råvaror och batterier för batterielfordon till kända leverantörer i Kina. Dessutom underlät de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla viktig information om särdragen hos den inhemska marknaden för insatsvaror för batterielfordon i Kina och dess ekonomiska aktörer.

(697) Eftersom kommissionen inte erhöll någon information från de kinesiska myndigheterna om den befintliga rättsliga ramen avseende den inhemska marknadens struktur, om prissättningsmekanismer och priser och om aktieinnehav i företag, ansåg kommissionen att den inte hade erhållit avgörande information som var relevant för undersökningen.

(698) I avsaknad av information från de kinesiska myndigheterna avseende antalet inhemska leverantörer av råvaror och batterier för batterielfordon och deras ägandeförhållanden, var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i den mening som avses i artikel 28.1 i grundförordningen. I detta avseende analyserade kommissionen särskilda planer för den kinesiska batteriindustrin för fordon som drivs med ny energi, där batterielfordon ingår, och situationen för råvaruleverantörerna för den vertikalt integrerade exporterande producenten och närstående leverantörer av batterier till de två icke vertikalt integrerade exporterande producenterna i urvalet. På grund av avsaknaden av uppgifter i ärendehandlingarna var kommissionen tvungen att dra slutsatser av de fakta och uppgifter som fanns tillgängliga i ärendehandlingarna.

(699) Såsom påpekas i avsnitt 3.3.2 underlät SAIC-gruppen att lämna uppgifter om produktionskostnader, materialsedlar, produktspecifikationer inklusive den kemiska sammansättningen av den råvara som köpts från leverantörer och en förteckning över inköpstransaktioner för leverantörer, trotsa att de ombads att göra detta. I detta sammanhang ansåg kommissionen att den saknade nödvändiga uppgifter för att komma fram till rimligt tillförlitligt undersökningsresultat och att den var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen.

(700) När det gäller de icke-integrerade exporterande producenterna av batterielfordon kunde kommissionen därför endast förlita sig på de uppgifter som samlats in från Geely-gruppen. Med tanke på att båda de icke-integrerade exporterande producenterna av batterielfordon köper sina batterier från liknande batterileverantörer och att kommissionen kunde basera sina slutsatser om tillhandahållandet av batterier till Geely-gruppen på uppgifter som lämnats direkt av dess leverantörer, anser kommissionen att informationen om Geely-gruppen utgör en rimlig ersättning för de nödvändiga uppgifterna för att kunna fastställa undersökningsresultat för SAIC-gruppen. Kommissionen förlitade sig dock fortfarande på de uppgifter som samlats in från SAIC-gruppen och som kunde kontrolleras, särskilt namnen på batterileverantörerna till SAIC-gruppen.

3.7.2.1. Statligt tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning

(701) För att kunna fastställa att det rör sig om en utjämningsbar subvention måste tre faktorer föreligga enligt artiklarna 3 och 4 i grundförordningen, nämligen 1) ett finansiellt bidrag, 2) en förmån och (3) selektivitet.

3.7.2.1.1. *Finansiellt bidrag*

(a) Batterileverantörer som agerar som offentliga organ

(702) Kommissionen analyserade först huruvida batterileverantörerna kunde anses utgöra offentliga organ, så att tillhandahållandet av batterier mot för låg ersättning kunde tillskrivas de kinesiska myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a i grundförordningen. Såsom förklaras i detalj i avsnitt 3.5.1.1, skälen 409–418, måste den rättsliga standarden för förekomsten av ett offentligt organ tolkas i enlighet med WTO:s rättspraxis. På grundval av den relevanta rättspraxis som avses i skälen 409–418 bör det undersökas om de producenter av insatsvaror i Kina som levererar insatsvaror är ”offentliga organ” (dvs. enheter som har, utövar eller har befogenhet att utföra myndighetsuppgifter) med vederbörlig hänsyn till i) den rättsliga och ekonomiska miljö som

råder i det land där de undersökta enheterna är verksamma, ii) förhållandet mellan enheterna i fråga och myndigheterna samt iii) de relevanta enheternas grundläggande egenskaper och funktioner.

(703) Såsom påpekas i skäl 416 betonade överprövningsorganet dessutom relevansen av att den berörda regeringen inte samarbetade för att kunna fastställa att vissa enheter är offentliga organ ([227]). I det sammanhang där en utredande myndighet måste undersöka omständigheterna kring förhållandet mellan regeringen och vissa enheter som utövar statliga funktioner har regeringen tillgång till viktig information som krävs för att kunna fatta ett beslut om offentliga organ. Om regeringen undanhåller sådan information kan den undersökande myndigheten dra slutsatser av bristen på samarbete, inbegripet att den begärda informationen till exempel skulle bekräfta en central statlig närvaro i dessa enheter, vilket skulle innebära att den utövar en meningsfull kontroll över dessa enheter. Bevis på formella indikationer på statligt ägande, direkt statlig kontroll, ingripande på marknaden från de kinesiska myndigheterna för att uppnå vissa politiska mål, även i ett sammanhang där de berörda myndigheterna inte samarbetar, kan därför visa att producenterna av insatsvaror har myndighetsbefogenheter/utövar myndighetsuppgifter på de kinesiska myndigheternas vägnar.

(704) Slutligen var det inte nödvändigt att de kinesiska myndigheterna kontrollerade varje försäljning av insatsvaror från leverantörerna till producenter i senare led i produktionskedjan för att dessa skulle betraktas som offentliga organ. Den centrala frågan är huruvida enheterna själva har de grundläggande egenskaper och funktioner som skulle kunna beteckna dem som offentliga organ.

(1) *Den rättsliga och ekonomiska situation som råder i Kina*

(705) Såsom förklaras närmare i skälen 197–203 kännetecknas den rättsliga och ekonomiska miljö i Kina där leverantörer av insatsvaror för batterielfordon är verksamma av en stark närvaro och genomgripande kontroll från statens sida, där staten utövar ett avgörande inflytande över fördelningen av resurser och deras priser. I samband med analysen av den rättsliga och ekonomiska situation som de kinesiska myndigheterna skapat för leverans av insatsvaror till batterielfordon mot för låg ersättning är det därför värt att redan från början påminna om nivån på de kinesiska myndigheternas och kommunistpartiets ingripande i den kinesiska ekonomin (se särskilt skäl 201).

(706) I linje med doktrinen om socialistisk marknadsekonomi gör de kinesiska myndigheterna anspråk på att utforma landets ekonomiska struktur, inte minst mot bakgrund av artikel 11 i konstitutionen, enligt vilken regeringen uttryckligen utövar tillsyn och kontroll även över de icke-offentliga sektorerna av ekonomin (se särskilt skäl 199), vilket således även omfattar privatägda leverantörer av insatsvaror till batterielfordon. På grundval av denna konstitutionella förankring och med institutionella och organisatoriska strukturer är de kinesiska myndigheterna i stånd att fullfölja sina politiska mål, särskilt genom det utarbetade planeringssystemet (se även skäl 203) och antagandet av särskilda åtgärder, inbegripet stöd, till viktiga aktörer i främjade sektorer.

(707) Såsom beskrivs nedan är utvecklingen av insatsvaror i tidigare led för produktion av batterier och batterier i sig sammanlänkade, eftersom utvecklingen av både insatsvaror i tidigare led och i mellanledet av produktionskedjan i sin tur bidrar till utvecklingen av sektorn för batterielfordon. De kinesiska myndigheterna har inte bara lagt fram strategier och åtgärder för utvecklingen av sektorn för batterielfordon och de industrier som omger den, utan har också skapat en allomfattande ram. Denna ram visar att de kinesiska myndigheterna ingriper på marknaden så att leverantörer av insatsvaror inte är öppna marknadsaktörer utan enheter som utförde de statliga funktionerna för att utveckla industrin för batterielfordon. I detta avsnitt analyseras därför både de politiska målen för material i tidigare led (dvs. viktiga insatsvaror i produktionen av batterier) och insatsvaror i mellanledet, t.ex. batterier, samt särskilda åtgärder som antagits av de kinesiska myndigheterna för att uppnå dessa mål.

([227]) Överprövningsorganets rapport, *US - Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China)*, WT/DS379/AB/R, punkt 349.

(2) *De kinesiska myndigheternas politiska mål för utvecklingen av batterielfordonsindustrin*

(708) I avsnitt 3.1 redogörs för den relevanta bakgrunden och sammanhanget för den betydelse som de kinesiska myndigheterna fäster vid utvecklingen av batterielfordonsindustrin, bland annat genom utvecklingen av de industrier som omger den och som är avgörande för att batterielfordonsproducenterna ska nå framgång. Det övergripande politiska målet att uppmuntra sektorn för batterielfordon, bland annat genom tillhandahållande av insatsvaror, framgår av ett stort antal förordningar och andra policydokument och planer som utfärdats av olika statliga organ för att övervaka varje aspekt av dessa sektorer som rör batterier och/eller deras insatsvaror.

(709) 2017 års handlingsplan för att främja utvecklingen av industrin för kraftbatterier för fordon (*2017 års handlingsplan för batterier*), ([228]) som bland annat behandlas i skälen 230–232, visar hur regeringens politiska vägledning omfattar hela värdekedjan för fordon som drivs med ny energi.

(710) Denna plan antogs ”för att genomföra *Statsrådets tillkännagivande om utfärdande av utvecklingsplanen för industrin för energisparande och fordon som drivs med ny energi (2012–2020)* (Guofa [2012] nr 22) och Vägledande yttranden från statsrådets allmänna kontor om att påskynda främjandet och tillämpningen av fordon som drivs med ny energi (Guobanfa [2014] nr 35) (...) och för att främja en sund och hållbar utveckling av industrin för fordon som drivs med ny energi” ([229]). I 2017 års handlingsplan för batterier planeras dessutom en utveckling av batteriindustrin med ett mål som i sin tur ska tjäna utvecklingen av industrin för fordon som drivs med ny energi, som batterielfordonsindustrin ingår i (”kraftbatterier är kärnan i elfordon och nyckeln till utvecklingen av industrin för fordon som drivs med ny energi”). Dessa kopplingar mellan batteriplanen och huvudplanerna till stöd för produktionen av batterielfordon visar att de kinesiska myndigheterna uppmuntrade utvecklingen av batteriindustrin som ett instrument för utvecklingen av batterielfordonssektorn. I synnerhet visar den att utvecklingen av batteriindustrin är inriktad på att tjäna syftet att utveckla industrin för batterielfordon genom att minska kostnaderna för att leverera billigare batterier. Slutligen visar den att de kinesiska myndigheterna föredrar inhemska batteriproducenter i syfte att stärka dem och uppmuntra deras marknadspenetration utomlands.

(711) Utöver 2017 års handlingsplan för batterier är den rättsliga grunden för de mest relevanta reglerna och förordningarna följande:

— Den trettonde femårsplanen om utveckling av strategiska och framväxande industrier ([230]).

— Den fjortonde femårsplanen om utveckling av råvaruindustrin (*Den fjortonde femårsplanen om råvaror*) ([231]).

— Katalog över uppmuntrade industrier i västra regionen (dekret nr 40 [2021]) (*Katalogen över främjade industrier*) ([232]).

— Katalog för vägledning av industriell omstrukturering (dekret nr 49 [2019]) (*Den industriella katalogen*) ([233]).

— Utvecklingsplanen för industrin för energisparande och fordon som drivs med ny energi (2012–2020) (*planen för fordon som drivs med ny energi 2012–2020*) ([234]).

— Vägledande yttranden om ökade investeringar i strategiska framväxande industrier och stärkta nya tillväxtpunkter och tillväxtpoler (dekret nr 1409 [2020]) (*Vägledande yttranden om investeringar*) ([235]).

([228]) Se https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Se https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1
([230]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. En engelsk översättning finns på https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) Hela planen finns på https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Finns på https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Finns på https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Finns på https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. En engelsk översättning finns på https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— Tillkännagivande från ministeriet för industri och informationsteknik och förordningen om den statliga marknadsförvaltningen om en samordnad och stabil utveckling av industrin för litiumjonbatterier och dess leveranskedja (*tillkännagivande om batteriindustrin*) ([236]).

— Utvecklingsplanen för fordon som drivs med ny energi (2021–2035) (*planen för fordon som drivs med ny energi 2021–2035*) ([237]).

— Made in China 2025 (*MIC 2025*) ([238]).

— Lagen om mineraltillgångar ([239]).

— Standardiserade villkor för litiumjonbatteriindustrin – 2021 års version (*Standardiserade villkor*) ([240]).

(712) Instruktionen för ovannämnda planer återspeglas och genomförs i motsvarande provinsiella, regionala, kommunala och lokala planer. Som exempel kan bland annat nämnas:

— Handlingsplan för att främja högkvalitativ utveckling av batterier för ny energi och materialindustrin i Guizhouprovinsen 2022 (*Handlingsplanen för Guizhou*) ([241]).

— Fujianprovinsens ”Vägledande yttranden om att påskynda högkvalitativ utveckling av industrin för litiumbatterier, ny energi och nya material” (*Handlingsplanen för Fujian*) ([242]).

— Ningdes särskilda plan för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin inom ramen för den fjortonde femårsplanen (*Ningdes tillverkningsplan*) ([243]).

— Shandong Zhaozuangs utvecklingsplan 2021–2025 om utveckling av litiumbatteriindustrin (*Utvecklingsplanen för Shandong*) ([244]).

— Provinsen Shenzhens ”Yttranden om att stödja en högkvalitativ utveckling av den nya industrikedjan för fordon som drivs med ny energi” (*Shenzhen-planen*) ([245]).

— Sichuan Suinings 14:e femårsplan för utveckling av litiumbatterier (*Suining-planen*) ([246]).

— Planen för nationella mineralresurser 2021–2025 ([247]).

— Tillkännagivande om flera politiska åtgärder för att förbättra och stärka industrin för nya litiumbatterier i vår provins (Tillkännagivande nr 21 [2022]) (*Åtgärder för litiumbatterier*) ([248]).

([236]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.
([237]) Kinesisk version finns på http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm och https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, engelsk översikt finns på: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.
([238]) Sehttps://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm ; En engelsk översättning finns på https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf
([239]) Finns på https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. En engelsk version finns på webbplatsen för den nationella folkkongressen: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([240]) Finns på https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Se särskilt bilaga 1.
([241]) Finns på http://gzvcpe.org/index.php?id=483
([242]) Finns på https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022.
([243]) Finns på https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([244]) Finns på http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.
([245]) Finns på https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.
([246]) Finns på https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.
([247]) Finns på 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]) Finns på http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— Yichuns flera yttranden om att stärka förvaltningen av litiummineraltillgångar (*Yichuns litiumminneral-tillgångar*) ([249]).

(713) Alla ovan nämnda planer hänger samman med de mer allmänna planerna batterielfordon som behandlas i avsnitt 3.1. I synnerhet byggde de kinesiska myndigheterna upp en stödram som omfattar alla nivåer i industrikedjan för batterielfordon, från utvinning och tillhandahållande av råvaror för produktion av insatsvaror till insatsvaror såsom batterier, e-motorer osv. till slutprodukten.

(714) Lagen om mineraltillgångar ([250]) är den nationella lagstiftning som reglerar utvinning av mineraltillgångar och registrering av gruvdriftsrättigheter. Lagen om mineraltillgångar offentliggjordes ursprungligen av den nationella folkkongressens ständiga kommitté den 19 mars 1986 och ändrades 1996 och 2009. I artikel 3 i lagen om mineraltillgångar anges att ”[m]ineralresurser tillhör staten”, och i artikel 4 förklaras att ”de statsägda gruvföretagen är huvudorganet för gruvdrift av mineralresurser. Staten garanterar konsolidering och utvidgning av statsägda gruvföretag”. I ”reglerna för genomförande av lagen om mineraltillgångar” ([251]) (*genomförandelagen*) bekräftas det statliga ägandet av mineraltillgångar, med närmare uppgifter om vad som omfattas av lagen och vidare definieras i artikel 3 att ”det statliga ägandet av mineraltillgångar på och under markytan inte får ändras [...]. ([252]) *Statsrådet företräder staten för att verkställa äganderätten till mineraltillgångar.* Statsrådet bemyndigar den behöriga avdelningen inom statsrådet för geologi och mineraler att införa en enhetlig kontroll över fördelningen av mineraltillgångar i hela landet.” I artikel 24 i genomförandelagen anges att ”fördelningen, utvecklingen och utnyttjandet av mineraltillgångar i hela landet bör ta hänsyn till de centrala och lokala myndigheternas nuvarande och långsiktiga intressen och genomföra enhetlig planering, effektivt skydd, rationellt utnyttjande och omfattande utnyttjande”. Med andra ord säkerställer de kinesiska myndigheterna att dessa statligt ägda företag uppfyller de politiska mål som fastställts av de kinesiska myndigheterna och därmed agerar inom dessa rättsliga begränsningar. I artikel 25 fastställs att statsrådet och de berörda behöriga avdelningarna ska utarbeta den nationella planen för mineralresurser, som ska ”göra en enhetlig överenskommelse om fördelningen av nationella mineraltillgångar, och på ett rimligt sätt ska fastställa behörigheterna för övervägande, godkännande och utnyttjande av mineraltillgångar mellan staten och lokala myndigheter i provinser, autonoma regioner och kommuner som står direkt under staten”. Myndigheterna har således full kontroll över resursfördelningen, kan bestämma vem som erhåller gruvdriftsrättigheterna och gränserna för vad som utvinns, baserat på principerna om ”enad planering, rationell geografisk fördelning, flerfunktionsutforskning, rationell gruvdrift och flerfunktionsutnyttjande” (artikel 7 i lagen om mineraltillgångar). Till följd av dessa bindande regler utövar de statsägda företagen myndighetsfunktioner.

(715) I december 2021 offentliggjorde ministeriet för industri och informationsteknik (MIIT), ministeriet för vetenskap och teknik och ministeriet för naturresurser den 14:e planen för råvaror ([253]). Planen omfattar flera industrisektorer och stöder inrättandet av litium-, nickel- och koboltföretag och industrikluster samt ”att bygga upp ett reservsystem för mineralresurser där staten och företagen gemensamt deltar och kombinerar produktreserver och reserver för resursområden. Förbättra malmhandelssystemet och inrätta en öppen, transparent, rättvis och rimlig prissättningsmekanism.” ([254])

(716) Medan lagen om mineraltillgångar och den fjortonde femårsplanen för råvaror gäller på nationell nivå och är ganska positiva till det faktum att mineraltillgångar tillhör staten, tillhandahåller utvecklingsplanen för industrin för fordon som drivs med ny energi (2021–2035) bevis för stöd i hela leveranskedjan särskilt för att uppmuntra sektorn för fordon som drivs med ny energi, som omfattar både batterielfordon och hybridfordon. Enligt planen ska man ”främja utvecklingen av hela värdekedjan för kraftbatterier [och] uppmuntra företag att förbättra sin förmåga att säkra viktiga resurser som litium, nickel, kobolt och platina” ([255]).

([249]) Finns på https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.
([250]) Finns på https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. En engelsk version finns på webbplatsen för den nationella folkkongressen: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([251]) Finns på https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. En engelsk översättning finns på FAO:s webbplats: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf.
([252]) Till exempel litium, koppar, bauxit, nickel, grafit, fosfor, mineralsalt osv.
([253]) Hela planen finns på https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([254]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) I den 13:e femårsplanen för utveckling av strategiska och framväxande industrier fastställs följande mål: ”För att möta utvecklingsbehoven hos (...) fordon som drivs med ny energi och andra industrier ska [Kina] utvidga höghållfasta lätta legeringar, högpresterande fibrer, speciallegeringar, avancerade oorganiska icke-metalliska material, högkvalitativt specialstål, nya visningsmaterial, kraftbatterimaterial, (...) [och] öka mervärdet av nya material, bygga nya materialvarumärken och förbättra den internationella konkurrenskraften.” Planen innehåller också huvuduppgift 21 ”Förverkliga den storskaliga tillämpningen av fordon som drivs med ny energi och organisera genomförandet av projekt för förbättring av batterier i fordon som drivs med ny energi”, vilket bara bekräftar att batterisektorns utveckling är avgörande för det slutliga målet för utvecklingen av fordon som drivs med ny energi.

(718) Den vägledande katalogen för industriell omstrukturering (dekret nr 49 [2019]) ([256]) som utfärdats av den nationella utvecklings- och reformkommissionen och som trädde i kraft den 1 januari 2020 består av tre kategorier – ”främjad”, ”begränsad” och ”föråldrad” – och visar hur regeringen uttryckligen främjar och stöder utvecklingen av vissa industrier och specifika tekniker, medan den avskräcker, begränsar och till och med förbjuder andra. Alla huvudelement i försörjningskedjan för batterielfordon, såsom material för positiva elektroder såsom LFP, litiumjonbatterier, elektrolyter, projekt för prospektering av litium ([257]), högpresterande kopparfoliematerial, grafit, aluminium och stål för industrin för ny energi, anges som främjade industrier. Detta bekräftar vidare att regeringen inte betraktar batterielfordonsindustrin som en fristående industri utan avser att skapa ett heltäckande ramverk för utvecklingen av denna industri och för skapandet av gynnsamma marknadsvillkor som gör det möjligt för producenterna av batterielfordon att få en konkurrensfördel gentemot utländska aktörer. 2019 års vägledande katalog för industriell omstrukturering ersattes av 2024 års utgåva, som trädde i kraft den 1 februari 2024 ([258]). Den senaste katalogen kännetecknas av ett utökat fokus på nya högteknologiska och gröna tekniksektorer som ingår i kategorin ”främjade industrier”, såsom smart tillverkning, maskinautomatisering, grön vätgas, avskiljning, lagring och användning av koldioxid samt nästa generations solceller.

(719) I planen för fordon som drivs med ny energi 2021–2035 bekräftas den politiska vägledningen om hela leveranskedjan från viktiga råvaror såsom litium, nickel och kobolt till förbättring av process- och produktionseffektiviteten för att ”genomföra banbrytande åtgärder inom batteritekniken, bedriva forskning om viktig kärnteknik såsom material för positiva och negativa elektroder, elektrolyter, separatorer och membranelektroder, stärka den tekniska forskningen om bristerna hos högpresterande batterier med lätt vikt, hög säkerhet, låg kostnad och lång livslängd” ([259]). Batterier för fordon som drivs med ny energi behandlas också i kapitel IV avsnitt 2 med rubriken ”Främja innovativ tillämpning av viktiga system”, som syftar till att främja utvecklingen av hela värdekedjan för batterier. Detta inbegriper särskilt att uppmuntra företag att säkra tillgång till viktiga resurser som litium, nickel, kobolt och platina. Planen för fordon som drivs med ny energi 2021–2035 och 2017 års handlingsplan för batterier, som även omfattar skattebefrielser och skatteincitament samt investeringsstöd från staten, utgör de viktigaste statliga planerna som omfattar batteriindustrin.

(720) Made in China 2025 är ytterligare ett exempel på det övergripande statliga stödet till industrin. Detta är en nationell strategi som tillkännagavs 2015 och som fokuserar på tio kärnsektorer som erhåller särskilt stöd och uppmärksamhet under perioden fram till 2025. Stödet beviljas genom lån på icke-kommersiella grunder från statsägda banker samt, bland andra privilegier, undantag från vissa standarder och förordningar. Den kinesiska batteriindustrin ingår i de sektorer som ska stödjas som en viktig del av sektorn för fordon som drivs med ny energi: ”Energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi: Fortsätta att stödja utvecklingen av elfordon och bränslecellsfordon, (...) och förbättra tekniken och industrin för kärnteknologier såsom kraftbatterier, drivmotorer, högeffektiva förbränningsmotorer, avancerade transmissioner, lätta material och intelligenta kontrollfunktioner, **så att det bildas ett komplett industriellt system och innovationssystem från nyckelkomponenter till kompletta fordon** [fetstil tillagd], och främja oberoende varumärken för energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi för att ligga i linje med internationella avancerade nivåer ([260]).

([256]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) I avsnitt 11 (Petrokemisk industri), punkt 2: ”Prospektering, utveckling och omfattande utnyttjande av knappa mineraltillgångar såsom svavel, kalium, bor, litium och brom; utveckling och tillämpning av teknik för omfattande utnyttjande av anrikningssand från fosfatmalm; urval och utnyttjande av fosforit- och fluoritmalm av låg och medelhög kvalitet; och omfattande utnyttjande av resurser som är förknippade med fosforit- och fluoritmalm”.

([258]) Se https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html.

([259]) Se fotnot 237.

([260]) Se punkt III.6.6 i statsrådets tillkännagivande om MIC 2025, finns på https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) Den nationella utvecklings- och reformkommissionens ”Vägledande yttranden om ökade investeringar i strategiska framväxande industrier och stärkta nya tillväxtpunkter och tillväxtpoler” (dekret nr 1409 [2020]) ([261]) föreskriver att staten inom viktiga industriområden såsom nya material ([262]) och fordon som drivs med ny energi bör skapa industriella kluster och ”främja bildandet av nya regionala tillväxtpoler”, optimera företagsklimatet och öka skatte- och investeringsstödet. De vägledande yttrandena främjar också nationella strategiska framväxande industrier genom ”strategier för skatter, mark, finans, vetenskap och teknik, talanger, immateriella rättigheter osv.” ([263]) I avsnitt IV i de vägledande yttrandena ges tydligare instruktioner om finansierings- och investeringsstöd, såsom statliga medel, riskkapital och statligt finansierade investeringsfonder inom industrin. I de vägledande yttrandena uppmuntras finansinstituten att öka stödet till kärnföretagen i produktionskedjan och optimera de finansiella tjänsterna för företag i tidigare och senare led i produktionskedjan, och bankerna uppmuntras också att inrätta centrum för finansiella tjänster eller affärsenheter för framväxande industrier, inklusive fordon som drivs med ny energi. De vägledande yttrandena stöder uttryckligen samarbete mellan myndigheter, banker och företag, och stöder en ökning av företagens emission av obligationer i strategiska framväxande industrier, inklusive fordon som drivs med ny energi. På ekonomisk nivå är de utsedda ansvariga avdelningarna Kinas folkbank, Kinas tillsynsmyndighet för banker och försäkringsbolag, Kinas tillsynsmyndighet för värdepapper och den nationella utvecklings- och reformkommissionen ([264]).

(722) Dessutom ingår både batteriproducenter och leverantörer av råvaror som används vid produktionen av batterier också i katalogen för främjade industrier och kan omfattas av en reducerad skattesats på 15 %.

(723) Även om målen och åtgärderna i planerna och policydokumenten på central nivå ger vägledning om utvecklingen av batterier och insatsvaror i tidigare led som är anslutna till sektorn för fordon som drivs med ny energi till förmån för batterielfordonsindustrin som helhet, är de provinsiella och lokala planerna inriktade på att ta itu med särdragen för deras territorium och de företag som är etablerade där. De innehåller i synnerhet detaljerade mål för hur man kan bygga upp lokala produktions- och kontrollkedjor för den inhemska industrin, som omfattar alla aspekter av industrins utveckling och ger tydliga anvisningar om vilken typ av incitament som erbjuds företag längs leveranskedjan.

(724) Det finns flera lokala planer för mineraltillgångar, som utgör riktlinjer för provinser och städer för prospektering och utvinning av mineraltillgångar och som fastställer målet för 2025 för prospektering och utveckling av mineraltillgångar. Ett exempel på detta är Yichuns plan för mineraltillgångar (2021–2025) ([265]). Det uttalade målet med planen för mineraltillgångar i Yichun är att bygga en industribas för litiumbatterier med internationellt inflytande ([266]). Denna plan ger också en detaljerad översikt över de nyligen planerade gruvorna och industrierna i närheten. Yichun Yashans gruvutvecklingszon för tantal-niob-litium byggs till exempel med målet att stödja utvecklingen av Yichuns litiumbatterier och industrikluster för fordon som drivs med ny energi till ett värde av 100 miljarder ([267]).

(725) Suinings plan innehåller bestämmelser om utvecklingsmål (”senast 2025 [...] kommer [den årliga produktionen av] material till positiva elektroder att nå mer än 800 000 ton, av prekursorer för material till positiva elektroder att nå mer än 500 000 ton”), årliga produktionsmål (”påskynda [...] den årliga produktionskapaciteten för litiumjonbatterier torde uppgå till 100 GWh, varav produktionskapaciteten för kraftbatterier kommer att uppgå

([261]) Finns på https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. En engelsk översättning finns på https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) Avsnitt II.4: ”Förbättra de tekniska nivåerna för sällsynta jordartsmetaller, vanadin-titan, volfram-molybden, litium, rubidium-cesium, grafit och andra specialresurser i samband med gruvdrift, smältning och djupbearbetning”.

([263]) Avsnitt III.9 i de vägledande yttrandena om ökade investeringar i strategiska framväxande industrier.

([264]) Avsnitt IV.15 i de vägledande yttrandena om ökade investeringar i strategiska framväxande industrier.

([265]) Finns på 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]) Se kapitel 4, avsnitt 1 i Yichuns plan för mineraltillgångar.

([267]) Se kolumn 6 i Yichuns plan för mineraltillgångar.

till 60 GWh. [...] Främja byggandet av ett urbant fem-i-ett-system för litiumbatterienergi för ”laddning, lagring, förberedelse, utbyte och försäljning” och sträva efter att överstiga 100 miljarder yuan i rörelseintäkter från stadens litiumbatteriindustri”) och vinstmål (”Vi strävar efter att odla tre företag med rörelseintäkter som överstiger 10 miljarder yuan och 15 företag med rörelseintäkter som överstiger 1 miljard yuan och skapa ett differentierat utvecklingskluster av stora, medelstora och små företag samt mikroföretag”), medan Shandongs utvecklingsplan ger instruktioner om försäljningsmålen (”Från 2021 till 2025 kommer vi att introducera mer än 5–10 ledande företag för litiumbatterier som producerar batterier för ljuskraft, kraft och energilagring, odla en grupp stödjande företag med försäljningsintäkter mellan 500 miljoner och 1 miljard yuan och bilda ett industriellt kluster med 50–100 företag i tidigare och senare led i industrikedjan för litiumbatterier för ny energi”).

(726) Jiangxi är ett stort produktionsnav för litium, och den provins där Yichun, som kallas ”Asiens litiumhuvudstad” ([268]), är belägen. På grund av sina rika litiumreserver fäster provinsen särskild uppmärksamhet vid sektorn för material för ny energi och sektorn för litiumbatterier. I oktober 2022 utfärdade provinsen ”Tillkännagivande om flera politiska åtgärder för att förbättra och stärka industrin för litiumbatterier för ny energi i vår provins” (Tillkännagivande nr 21 [2022]) ([269]) (*Åtgärderna*). Stöd visas på alla nivåer i leveranskedjan, med början från försörjningen av mineraltillgångar fram till uppbyggnaden av litiumbatteriindustrin. Åtgärderna omfattar till exempel inrättandet av vägledningsfonder för prospektering, utveckling och investeringar i litiummineraltillgångar ([270]). Batteriindustrin i Jiangxi stöds av flera typer av ersättning, belöningar ([271]) och stöd när det gäller markanvändning, elanvändning ([272]), gasanvändning osv., ([273]) inklusive kapitalutfästelser och försäkringsersättning.

(727) Kommissionen konstaterade också att Yichuns kommun redan 2009 började styra och skydda stadens mineraltillgångar för att främja utvecklingen av industrin för batterier för ny energi. Detta omfattas av Yichuns kommuns ”Flera yttranden om att stärka förvaltningen av litiummineraltillgångar” ([274]) (*Yichuns litiummineraltillgångar*). Artikel 3 definierar vidare att Yichuns ledande gruppkontor för utveckling av industrin för ny energi med litiumbatterier ansvarar för att vägleda och samordna den omfattande utvecklingen och utnyttjandet av litiummineraltillgångar i staden och för att säkerställa en stabil litiumförsörjning för stadens batteriföretag. I artikel 6 instruerar kommunstyrelsen vidare litiumgruvföretag att ”aktivt stödja och hjälpa [Yichuns] batteriföretag för ny energi att bli större och starkare, etablera ett långsiktigt samarbetsinriktat, ömsesidigt fördelaktigt strategiskt partnerskap mellan [gruvföretag och batteriföretag]”. Artikel 7 innehåller instruktioner om den prissättningsmekanism som finns för att förhindra prismonopol. Ledningsgruppen ansvarar för att ”ta ledningen när det gäller att organisera litiumföretag för ny energi och [gruvföretag] för att göra justeringar baserat på marknadsutvecklingstrenden under förutsättning att ett referenspris fastställs, och enhetligt förhandla och fastställa det leveranspris för litiumglimmer som krävs av litiumföretag för ny energi”.

(728) Även provinsplanerna för Fujian och kommunplanerna för Ningde innehåller särskilda bestämmelser om den typ av stöd som erbjuds, ibland så långt som att uttryckligen nämna de företag som får stöd. Detta är fallet med den största batteriproducenten i världen, CATL, som har sitt säte och viktiga produktionsanläggningar i denna provins.

([268]) *On the dispute of Lithium Capital in China from the Perspective of Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market*. Finns på https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine.

([269]) Finns på http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

([270]) Punkt 5 i åtgärderna.

([271]) Punkt 3 i åtgärderna.

([272]) Punkt 1 i åtgärderna.

([273]) Punkt 8 i åtgärderna.

([274]) Finns på https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) I Fujianprovinsens 13:e femårsplan för utveckling av fordon som drivs med ny energi anges att ”med CATL i centrum ska [Fujian-provinsen] aktivt främja expansionen av industrikedjor såsom kraftbatterier” ([275]).

(730) ”Fujians vägledande yttranden” stöder investeringar i högkvalitativa projekt inom litiumbatterier, ny energi och nya material, och strävar efter att uppmuntra finansinstitut att samarbeta med relaterade industrier och specialfonder för att genomföra investeringar och lån, öka kreditstödet för projekt inom litiumbatterier, ny energi och nya material, inklusive ränterabattstöd för större byggprojekt för produktionsbaser för litiumbatterier, ny energi och nya material. I planen föreslås också att man ska skapa ett oberoende och ”kontrollerbart” industriellt innovationssystem som stöder utvecklingen av innovationsplattformar som CATL:s nationella tekniska forskningscentrum för elektrokemisk energilagringsteknik. Detta återspeglar genomförandet av en nationell politik som genomförs av en lokal myndighet i samarbete med ett privat företag. Uppbyggnaden av en innovationsplattform för kraftbatterier, som bygger på samarbete mellan företag, universitet och forskningscentrum, är en av de viktigaste uppgifterna i 2017 års handlingsplan för batterier ([276]).

(731) I Ningdes särskilda plan för högkvalitativ utveckling av tillverkningsindustrin inom ramen för den fjortonde femårsplanen ([277]) anges målet att nå en produktionskapacitet för litiumbatterier på 350 GWh till 2025 och att bli industriledande genom utveckling av CATL. CATL:s djupa band med regeringarna i olika kommuner och provinser återspeglas också i det strategiska samarbetsavtal som undertecknades 2021 mellan CATL och Guizhouprovinsens folkregering, ([278]) vilket resulterade i CATL:s basprojekt för tillverkning av kraftbatterier och energilagrande batterier med ny energi. ([279]) Dessa djupa band bekräftas också uttryckligen av Guizhous operativa chef för CATL, som förklarar att ”CATL i Guizhou kommer att fortsätta att följa en innovativ och högkvalitativ utveckling (...) och aktivt stödja och följa de högkvalitativa utvecklingsmålen för Gui’ans nya arbets- och förvaltningskommitté för partiet i distriktet och bidra till skapandet av en ny energiindustrikedja i Guiyang och Gui’an ([280])”. Guiyang och Gui’an är båda belägna i Guizhouprovinsen. Andra exempel på nära statlig inblandning är det omfattande samarbetsavtalet med regeringen i Zhaoqing ([281]), det strategiska samarbetsavtalet med regeringen i Sichuanprovinsen ([282]) och Shudao Investment Group, en statligt ägd investeringsgrupp. ([283]) CATL samarbetar dessutom med det statsägda företaget Guizhou Phosphate Chemical Group när det gäller litiumhexafluorfosfat, en typ av litium som används som elektrolyt i litiumjonbatterier, och järnfosfat. I december 2021 inrättade CATL Guizhou, ett dotterföretag till CATL, dessutom Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., ett gruvföretag med Guizhou Phosphate Chemical Group ([284]). Guizhou Phosphate Chemical Group nämns i Guizhous handlingsplan, där särskilda produktionsmål fastställs för de företag i Guizhouprovinsen som producerar material som används för energiomställningen. Planen innehåller tydliga mål för den årliga produktionen av litiumjärnfosfat, elektrolyter som leder joner mellan anoden och katoden i litiumjonbatterier, och anger tydligt vilka myndigheter och enheter som ansvarar för dessa mål. Bland de olika företag som nämns bör Guizhou Phosphorus Chemical New Energys årliga produktion uppgå till 30 000 ton järnfosfat, och Guizhou Yunengs årliga produktion till 150 000 ton litiumjärnfosfat.

([275]) Finns på https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf
([276]) Se avsnitt III.1 i 2017 års handlingsplan för batterier.
([277]) Finns på https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([278]) Finns på https://www.catl.com/en/news/790.html.
([279]) Information finns på https://www.catl.com/news/6263.html.
([280]) Se Guizhou Daily, 10 mars 2023 finns på http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.
([281]) CATL undertecknar ett omfattande samarbetsavtal med staden Zhaoqing, CATL, 12 oktober 2023. Finns på https://www.catl.com/en/news/6122.html.
([282]) Sichuanprovinsen och CATL fördjupar det strategiska samarbetet, CATL, 5 februari 2024, finns på https://www.catl.com/en/news/6213.html.
([283]) CATL och Shudao Investment Group når strategiskt samarbete, CATL, 18 februari 2024. Finns på https://www.catl.com/en/news/6218.html.
([284]) CATL grundar gruvföretag efter BYD, CnEVPost, den 4 januari 2022. Finns på https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/.

(732) Utvecklingen av CATL och staden Nindge är oupplösligt sammankopplade, eftersom staden sätter upp målet att nå 350 GWh produktionskapacitet för litiumbatterier 2025 och att bli industriledande genom att ”[fokusera] på att främja den tredje, fjärde och femte fasens kapacitetsutbyggnad av CATL och CATL New Energy Technology och byggandet av CATL FAW-projekt, fortsätta att utöka de två stora industriledarna CATL och CATL New Energy Technology, ytterligare utöka produktionskapaciteten och marknadsandelen för kraftbatterier [...]” ([285]). Andra stödåtgärder omfattar subventioner för inköp av utrustning ([286]), belöningar baserade på företagens årliga produktion ([287]) och ekonomiskt stöd ([288]).

(733) När det slutligen gäller Shenzhen, där bland annat BYD:s huvudkontor ligger, innehåller Shenzhenplanen detaljerade instruktioner om vilken typ av finansiellt stöd som banker och finansinstitut bör ge till industrin genom hela dess leveranskedja, från upphandling av varor till att stimulera konsumenternas konsumtion av nya fordon som drivs med ny energi. Shenzhenplanen tillåter till exempel att ”stödja kärnföretag vid utfärdandet av fakturor för leveranskedjan och uppmuntra finansinstitut att öka rabattfinansieringen av fakturor för leveranskedjan, [...] stödja bank- och finansinstitut att fokusera på utvecklingsriktningen för ekonomin för industrin för fordon som drivs med ny energi [...] formulera planer för finansiella tjänster för hela livscykeln och införa flexibla metoder för prissättning av lån och återbetalning av räntor” ([289]). För företag som producerar fordon som drivs med ny energi innebär planen att finansinstituten ska ”öka kreditstödet för teknisk omvandling, FoU-investeringar och produktionsexpansion, öka andelen medel- och långfristiga lån” ([290]) och ”aktivt utforska och utveckla innovativa produkter, t.ex. lån med panträtt som bygger på ett poängsystem för fordon som drivs med ny energi och lån för minskning av koldioxidutsläpp, för att stödja fordonsföretagens gröna och koldioxidsnåla utveckling” ([291]).

(734) Kraftbatteriföretag får stöd av finansinstitut genom finansiella garantier, kopplingar mellan investeringar och lån, syndikerade lån etc., ([292]) medan företag som producerar motorer och elektroniska styrsystem får stöd genom lån till vetenskap och teknik, riskkapital, aktiefinansiering etc. ([293]) I slutskedet av användningen av fordon som drivs med ny energi uppmuntras ”banker att öka sitt stöd till konsumentkrediter för bilar, utforska innovationer inom låneprodukter online, anta nya digitala riskkontrollmetoder, förbättra kundprocessupplevelsen och tillhandahålla differentierade lösningar för finansiella tjänster” ([294]). Dessutom föreskriver Shenzhen-planen att ”[s]tödja bilföretag att etablera konsumentfinansieringsbolag för bilar och andra institutioner som tillhandahåller professionella finansiella tjänster för användning av fordon som drivs med ny energi och ytterligare öka marknadspenetrationen för fordon som drivs med ny energi” ([295]). I avsnitt III (1.9) i Shenzhenplanen planeras stöd till hela industrikedjan från finansinstitut för alla typer av nystartade företag (nystartade företag, små och medelstora företag samt mikroföretag) genom lån, externa direktinvesteringar, statliga garantier, fonder för kompensation för banklånsrisk, belöningar och subventioner. Slutligen rekommenderas i Shenzhenplanen att ”[m]ed hjälp av projektmedel för finansiering av subventioner för emission av företagsobligationer i Shenzhen stödja kvalificerade företag som producerar fordon som drivs med ny energi att emittera skuldfinansieringsinstrument, företagsobligationer och andra kreditobligationer för företag”. Industrin får stöd både på nationell nivå och på den internationella arenan (”[o]ptimera gränsöverskridande finansiella tjänster för att stödja företag som producerar fordon som drivs med ny energi ”att bli globala”) ([296]).

(735) I planerna betonas behovet av att ytterligare integrera batteri- och elfordonsindustrin genom att säkra viktiga råvaror, minska kostnaderna och stödja marknadsföring och FoU-utveckling av batterier för att förbättra prestandan hos batteridrivna elfordon och främja dess popularisering.

([285]) Kapitel III avsnitt 1 i Ningdes tillverkningsplane.
([286]) Se punkt 2 i Ningde-åtgärderna som finns på https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm
([287]) Se t.ex. punkt 3 i Ningde-åtgärderna.
([288]) I punkt 7 i Ningde-åtgärderna anges till exempel följande: ”Uppmuntra statsägda företag att utforska inrättandet av aktiefonder för projekt inom försörjningskedjan för industrin för ny energi”.
([289]) Avsnitt III (1.7) i Shenzhen-planen.
([290]) Avsnitt III (1.1) i Shenzhen-planen.
([291]) *Se föregående fotnot*.
([292]) Avsnitt III (1.2) i Shenzhen-planen.
([293]) Avsnitt III (1.3) i Shenzhen-planen.
([294]) Avsnitt III (1.6) i Shenzhen-planen.
([295]) *Se föregående fotnot*.
([296]) Avsnitt III (1.12) i Shenzhen-planen.

(736) Kommissionen fann också i de olika planer och policydokument som anges ovan att företag som producerar och bearbetar insatsvaror för batterielfordonsindustrin kan omfattas av ett antal förmånssystem, bland annat följande:

— Tillgång till statliga fonder, riskkapital och statligt finansierade investeringsfonder inom industrin

— Obligationer

— Exportrestriktioner

— Statsstödda aktieutfästelser

— Vägledningsfonder

— Försäkringsersättning

— Mark, el och gas till lägre priser

— Lån från statsägda banker på icke-kommersiell basis.

— Förmånlig skattepolitik

— Inköpssubventioner

— Belöningar

(737) Sammanfattningsvis bekräftar ovanstående dokument och bevis att målet för de kinesiska myndigheternas politik, såsom det genomfördes, var att uppmuntra utvecklingen av batterielfordonsindustrin, bland annat genom att stödja batteri- och insatsvaruindustrin som en viktig faktor för att framgångsrikt uppnå detta mål.

(3) *Särskilda åtgärder som antagits av de kinesiska myndigheterna för att uppnå dess politiska mål för utveckling av batterielfordonsindustrin*

(a) *Offentligt stöd till batteriproducentindustrin och dess insatsvaror*

(738) Utöver dem som nämns i skäl 736 identifierade kommissionen flera rättsliga källor som indikerade offentligt stöd till producenterna av batterier och deras insatsvaror med det slutliga målet att utveckla dessa sektorer till förmån för batterielfordonsproducenterna. Dessa källor visar tydligt den starka inblandningen och den statliga kontrollen av sektorn för batterier och insatsvaror för batterier när det gäller produktion, försäljningsmål och priskontroller. Detta utgör inte enbart en rättslig ram för leverantörerna av insatsvaror, utan den ram inom vilken leverantörer av insatsvaror ges befogenheter som gjort det möjligt för dem att utveckla myndighetsuppgifter i samband med marknadsföring och leverans av insatsvaror (dvs. batterier och litium) för att uppnå det relevanta statliga målet att utveckla sektorn för fordon som drivs med ny energi, där batterielfordon ingår. Åtgärder till stöd för LFP och batterier visar att det finns en avsikt att utveckla batterielfordonsindustrin genom att stödja insatsvarorna i tidigare led. Leverantörer av insatsvaror får medel för att utföra sina offentliga funktioner, nämligen att utveckla batterielfordonsindustrin, tack vare de kinesiska myndigheternas stöd.

(739) Kommissionen undersökte också om batteriproducenterna också fick ekonomiskt stöd från de kinesiska myndigheterna som gjorde det möjligt för dem att genomföra nationell politik och agera som offentliga organ. Mot bakgrund av de begränsade uppgifter som kommissionen hade tillgång till på grund av bristande samarbete var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter. I detta avseende förlitade sig kommissionen på offentligt tillgängliga uppgifter om CATL och de uppgifter som lämnats av de batteriproducenter som var närstående Geely-gruppen och SAIC-gruppen.

(740) Tillgängliga uppgifter om CATL visade att det kunde bli ett lönsamt och inflytelserikt företag tack vare statligt stöd och den kinesiska inhemska marknadens egenskaper. I synnerhet tyder offentliga källor på att den statliga finansieringen fram till 2020 motsvarade en femtedel av dess nettoinkomst ([297]). Detta stöd bekräftades av en nyare publikation som visade att ”CATL fick 5,72 miljarder yuan (790 miljoner US-dollar) 2023, mer än dubbelt så mycket som året innan.” och stod för ”13 % av nettovinsten” ([298]).

(741) Kommissionen fastställde också att de batteriproducenter som var närstående Geely- och SAIC-gruppen och som lämnade in ett frågeformulär också gynnades av utjämningsbara subventioner, såsom förmånlig finansiering, program för skattebefrielse och skattenedsättning samt bidrag. Detta är också i linje med kommissionens undersökningsresultat som beskrivs i skäl 735.

(742) På grund av det bristande samarbetet från icke-närstående leverantörer av LFP kunde kommissionen inte fastställa om leverantörer av LFP också gynnades av statligt stöd på ett liknande sätt som batteriproducenterna. Med tanke på regelverket och den gällande nationella politiken skulle kommissionen dock kunna dra slutsatser om att LFP-producenterna, i likhet med batteriproducenterna, också gynnades av statligt ekonomiskt stöd i olika former.

(743) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska myndigheterna på artificiell väg höll batteriproducenterna och LFP-producenterna ekonomiskt flytande för att de skulle kunna utöva sin statliga befogenhet att sälja batterier och LFP mot för låg ersättning till kinesiska batterielfordonsproducenter.

(b) *De kinesiska myndigheternas åtgärder för prissättning av batterier och kostnadsminskningar för batterielfordonsindustrin*

(744) De kinesiska myndigheterna vidtog ett antal åtgärder för att säkerställa att batterierna och deras insatsvaror skulle levereras till batterielfordonsindustrin till låga priser. Dessutom säkerställde de kinesiska myndigheterna att motsvarande kostnader för industrin för batterielfordon för sådana viktiga insatsvaror för batterielfordonsproduktionen skulle minska. Åtgärderna gynnade klart industrin för batterielfordon. Bland annat visar följande dokument detta.

(745) Särskilda instruktioner om kostnaden för batterier ingick redan i planen för fordon som drivs med ny energi 2012–2020, där det föreskrevs att kraftbatterimoduler senast 2015 skulle kosta mindre än 2 yuan/watttimme, och att denna kostnad bör sänkas ytterligare till mindre än 1,5 yuan/watttimme senast 2020. ([299]) I planen föreskrevs också att 2–3 ledande kraftbatteriföretag med en produktions- och försäljningsskala på mer än 10 miljarder wattimmar skulle bildas, och att 2–3 företag skulle bilda backbone-produktionsföretag för positiva och negativa elektroder, elektrolyter och andra viktiga material ([300]). Planen visar hur regeringen har spelat en central roll i industrins utveckling, genom att ”följa kombinationen av statliga riktlinjer och marknadens drivkraft”. Under den inledande perioden kommer myndigheterna ”aktivt att spela rollen att planera vägledning och politiska incitament, samla vetenskapliga, tekniska och industriella resurser, uppmuntra utveckling och produktion av energisparande fordon och fordon som drivs med ny energi samt vägleda marknadskonsumtionen”. ([301]) Detta skulle uppnås genom tilldelning av statliga medel, förmånlig skattepolitik och stöd från finansinstitut ([302]).

(746) I 2017 års handlingsplan för batterier, som utarbetats i enlighet med de mål som anges i Made in China 2025, fastställs tre huvuduppgifter: för det första att ”ytterligare sänka kostnaderna och säkerställa tillgången på högkvalitativa kraftbatterier före 2018”; för det andra, ”senast 2020 ska den systemspecifika energitätheten sträva efter att nå 260 wattimmar/kilogram och kostnaden ska sänkas till mindre än 1 yuan/wattimme; för det tredje, senast 2025 ska energitätheten nå 500 wattimmar/kilogram”.

([297]) Se CATL:s årsrapport för 2020 och Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, The New York Times, 22 december 2021, finns på 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]) Avsnitt 5.1, Planen för fordon som drivs med ny energi 2012–2020.
([300]) Avsnitt 2.2, Planen för fordon som drivs med ny energi 2012–2020.
([301]) Avsnitt 2.2, Planen för fordon som drivs med ny energi 2012–2020.
([302]) Avsnitt 5.2 och 5.3, Planen för fordon som drivs med ny energi 2012–2020.

(747) I detta avseende visar bevisen för pristak att tillhandahållandet av de varor som regleras av de kinesiska myndigheterna blir en statlig funktion som sedan utförs av leverantörerna av insatsvaror som agerar som offentliga organ. De kinesiska myndigheterna fastställer mycket specifika kvalitativa utvecklingsmål för att uppnå marknadsstabilitet och sänka kostnaderna. Därför måste tillväxten inom batteriindustrin ”samordnas” ([303]) och forskning och utveckling inriktas på att förbättra litiumjonbatterier ([304]), den huvudsakliga batterityp som används för fordon som drivs med ny energi. För att uppnå dessa mål föreskrevs i 2017 års handlingsplan för batterier ett ”ökat politiskt stöd” ([305]). Detta politiska stöd omfattar ”regeringens vägledande roll” och ”befrielse från punktskatt om kraftbatteriprodukten är stödberättigande; kraftbatteriföretag är berättigade att dra nytta av skatteincitament av det slag som går till högteknologiska företag, tekniköverföring och teknikutveckling” ([306]).

(748) Handlingsplanen för batterier från 2017 omfattar även förhållandet mellan statliga organisationer och branschorganisationer, vilket framhålls i avsnitt 4.3 i planen genom att ”fullt ut utnyttja den roll som branschorganisationer och andra organisationer spelar, utbyta och samarbeta om [...] politiska åtgärder och förslag, stärka industrins självdisciplin och främja en samordnad utveckling av kraftbatterier och relaterade industrier”. Branschorganisationernas roll i det kinesiska ekonomiska systemet kommer att undersökas i skäl 778.

(749) Att staten ingriper i hela leveranskedjan och strävar efter att sänka priserna till förmån för batterielfordonsindustrin framgår framför allt av tillkännagivandet om batteriindustrin, där det talas om samarbete mellan aktörer i tidigare och senare led för att ”stabilisera förväntningarna, klargöra kvantitet och pris, säkerställa tillgången och skapa ett samarbete som gynnar alla parter” ([307]). I tillkännagivandet om batteriindustrin instrueras även lokala marknadstillsynsavdelningar att ”stärka tillsynen och strikt undersöka och hantera hamstring, prisurholkning, illojal konkurrens och andra beteenden i tidigare och senare led i litiumbatteriindustrin för att upprätthålla marknadsordningen” ([308]).

(750) Detta visar vidare hur genomgripande de kinesiska myndigheternas inblandning är när det gäller att proaktivt säkerställa att priserna i batterileveranskedjan måste justeras nedåt för att gynna marknadsstabiliteten till förmån för batterielfordonsproducenterna. De kinesiska myndigheterna har därför angett att tillhandahållandet av dessa varor till vissa priser är en myndighetsuppgift som i sin tur utförs av offentliga organ.

(751) Ännu mer talande är att myndigheternas inblandning i de inhemska råvarupriserna också återspeglas i pressmeddelanden från MIIT. Under en presskonferens som hölls i Peking i april 2022 om prishöjningarna på råvaror som används i elbilar, bekräftade en talesperson för MIIT att ”vi kommer att pressa [priserna på råvaror] tillbaka till en rimlig nivå så snart som möjligt” och att ”ministeriet kommer att hjälpa till att påskynda utvecklingen av lokala resurser i Kina” samt att ”Sektorns stabila drift står inför ett stort tryck som kräver att alla berörda parter hanterar det tillsammans” ([309]). Detta var en uppföljning av ett symposium som hölls i mars 2022 av MIIT och ministeriet för råvaruindustrin och MIIT:s första avdelning för utrustningsindustrin, tillsammans med NDRC:s prisavdelning och den statliga myndigheten för marknadsförvaltning om prisökningarna på material i tidigare led för kraftbatterier ([310]). China Nonferrous Metals Industry Association (CNMIA), China Association of Automobile Manufacturers (CAAM), China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance (CAPBIIA) och andra branschorganisationer, samt relevanta personer med ansvar för viktiga företag i tidigare och senare led inom utvecklingen av litiumresurser, produktion av litiumsalt, katodmaterial, kraftbatterier och andra industrikedjor deltog i mötet ([311]).

([303]) Avsnitt 1.12 i 2017 års handlingsplan för batterier.
([304]) Avsnitt 2.2 i 2017 års handlingsplan för batterier.
([305]) Avsnitt 4.1 i 2017 års handlingsplan för batterier.
([306]) Avsnitt 4.1 i 2017 års handlingsplan för batterier.
([307]) Se punkt 2 i tillkännagivandet om batteriindustrin.
([308]) Se föregående fotnot.
([309]) *Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry*, Folkrepubliken Kinas statsråd, 25 april 2022. Finns på https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Finns på https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.
([311]) Finns på https://m.yicai.com/news/101354043.html.

(752) Kostnadsminskning betonas särskilt i de offentligt beslutade riktlinjerna för litiumjonbatteriindustrin, i de standardiserade villkoren från 2021 föreslås tekniska standarder, såsom lägsta energitäthet för batteripaket på 180 Wh/kg ([312]), och att ”vägleda företag att minska tillverkningsprojekt som bara ökar produktionskapaciteten, stärka teknisk innovation, förbättra produktkvaliteten och minska produktionskostnaderna” ([313]).

(753) Kommissionen fann också att vissa av de råvaror som används vid produktion av batterier omfattas av exportrestriktioner, såsom exportkontrollåtgärder och ingen återbetalning av inhemsk mervärdesskatt, om de exporteras. Det uttalade politiska målet med dessa åtgärder är att avskräcka från export och skapa ett inhemskt överutbud, så att de inhemska priserna är låga och det finns tillräckliga kvantiteter till förmån för inhemska industrier i senare led, däribland producenter av batterielfordon.

(754) I detta avseende konstaterade kommissionen att LFP, den typ av litium som används i batterier, inte är föremål för återbetalningen av mervärdesskatt på 13 % vid export, vilket gör det inhemska priset på dessa råvaror artificiellt lägre för inhemsk konsumtion.

(755) Sedan 2006 har de kinesiska myndigheterna infört tillfälliga exportrestriktioner för grafitrelaterade varor genom ”Beslut om tillfällig exportkontroll av grafitrelaterade produkter” (Tillkännagivande nr 50 [2006]) ([314]). Genom beslutet åläggs sju typer av grafitrelaterade produkter ([315]) tillfälliga exportkontrollåtgärder. De tillfälliga exportkontrollåtgärderna upphävdes genom tillkännagivandet om optimering och justering av tillfälliga exportkontrollåtgärder för grafitartiklar (Tillkännagivande nr 39 [2023]) ([316]), som offentliggjordes den 20 oktober 2023 och trädde i kraft den 1 december 2023. Samtidigt läggs två nya typer av grafitprodukter till i exportkontrollistan. Grafit omfattas också av exportrestriktioner i form av ingen återbetalning av den inhemska mervärdesskatten på 13 % vid export ([317]).

(756) Kommissionen konstaterade också att vissa typer av koppar omfattas av en exporttull på 30 % enligt 2022 års plan för anpassning av tullar ([318]) och 2023 års plan för anpassning av tullar ([319]). En preliminär exportskatt på 5–15 % tas ut på grundval av det relevanta HS-numret.

(757) Slutligen konstaterade kommissionen också att Kina konsoliderar sin industri för sällsynta jordartsmetaller, som också är nödvändig för produktionen av batterier för batterielfordon, för att bland annat kontrollera prisnivåerna och säkra strategiska, ekonomiska och hållbarhetsrelaterade mål. I december 2021 slogs tre statliga enheter samman för att inrätta China Rare Earth Group Co. Ltd, som täcker omkring 62 % av de totala leveranserna av sällsynta jordartsmetaller i Kina ([320]). Följaktligen vidtog regeringen på nationell nivå andra åtgärder, t.ex. införande av exportrestriktioner, i samma syfte att öka de inhemska producenternas tillgång till billiga och tillgängliga råvaror som är nödvändiga för att producera bland annat batterielfordon.

(c) *Slutsats*

(758) Sammanfattningsvis visar statliga riktlinjer, yttranden och förordningar om batterielfordonsindustrin att regeringen styr industrin mot utveckling och förbättring genom kostnadsminskningar och stabila leveranser av viktiga insatsvaror. Dessutom har regeringen fastställt ett system med tydlig och ständig kontroll och övervakning av prissättningen på batterier och deras insatsvaror för att säkerställa att batterielfordonsindustrin kan köpa dem till billiga priser och i tillräckliga mängder.

([312]) Se avsnitt III punkt 1 i de standardiserade villkoren.
([313]) Se avsnitt I punkt 3 i de standardiserade villkoren.
([314]) Finns på http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) HS-nummer: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 och 8545900000.
([316]) Finns på http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Se HS-nummer: 38011000 på https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Finns på http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, se bevismaterial 7.
([319]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, se bevismaterial 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/.

(759) Alla ovanstående visar att de kinesiska myndigheterna på central och lokal nivå har inrättat ett antal strategier och åtgärder som riktar sig till leverantörer av batterier och insatsvaror för att i slutändan stödja batterielfordonsindustrin. Alla dessa insatsvaror utgör en betydande del av batterielfordonens produktionskostnader. Till följd av denna politik fastställer de kinesiska myndigheterna mål för att säkerställa en stabil och omfattande tillgång på dessa batterier och insatsvaror, i kombination med billigare priser, till förmån för producenterna av batterielfordon av subventioner i form av en betydande kostnadsminskning, vilket gör det möjligt för dem att sälja batterielfordon till lägre priser, även på unionsmarknaden. Bevis på det ekonomiska stöd som lämnats till batteriproducenter togs upp i skälen 739–743.

(1) *Förhållandet mellan leverantörerna av insatsvaror och de kinesiska myndigheterna*

(760) Efter att ha analyserat den rättsliga och ekonomiska ram inom vilken leverantörerna av insatsvaror är verksamma, som i hög grad dikteras av de kinesiska myndigheternas politiska mål att utveckla batterielfordonsindustrin via leverantörer av insatsvaror, analyserade kommissionen också egenskaperna hos den kinesiska inhemska batterimarknaden, bevisen för statlig närvaro/ägande i leverantörer av insatsvaror samt andra indikationer på att de kinesiska myndigheterna utövade en meningsfull kontroll över dessa enheter (inbegripet deras organisatoriska egenskaper, beslutskedjor och det övergripande förhållandet till de kinesiska myndigheterna).

(761) Kommissionen inhämtade information om *strukturen på den inhemska marknaden för batterier*. Såsom förklaras i avsnitt 3.2.1.2 underlät de kinesiska myndigheterna att samarbeta när det gäller leverantörer av insatsvaror som är verksamma på den kinesiska inhemska marknaden, inbegripet leverantörer av batterier för batterielfordon, och vägrade att lämna förtydliganden eller viktiga uppgifter om den inhemska marknaden för batterier. Kommissionen fick grunda sina slutsatser på tillgängliga uppgifter enligt artikel 28 i grundförordningen.

(762) I detta avseende förlitade sig kommissionen på fyra uppsättningar information, dvs. informationen i Rodiumrapporten ([321]), den geografiska marknadsbalansen för battericeller som presenteras i Benchmark Mineral Intelligence (BMI) ([322]), en rapport från China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance ([323])och informationen från de grupper i urvalet som köpte batterier.

(763) Uppgifterna i Rhodiumrapporten visar att ”med undantag för LG Energy Solution domineras den kinesiska marknaden för elfordon av inhemska aktörer” ([324]). Mer specifikt visar rapporten att kinesiskägda batteriproducenter hade en marknadsandel på över 88 % på den kinesiska inhemska marknaden 2021, och att utlandsägda batteriproducenter endast hade en marknadsandel på 4 %. När det gäller resterande 8 % angavs inga uppgifter om landet. Med tanke på den begränsade andelen stora utländska batterileverantörer på den kinesiska marknaden och bristen på samarbete från de kinesiska myndigheterna drog kommissionen dock slutsatsen att de andra producenterna också borde vara kinesiskägda. I samma rapport fastställdes också att CATL hade en marknadsandel på över 52 % på den kinesiska marknaden 2020. I avsaknad av uppgifter som tyder på motsatsen drog kommissionen slutsatsen att dessa undersökningsresultat också var giltiga under undersökningsperioden.

(764) Kommissionen fastställde också att de tio identifierade batteriproducenter som presenterades i Rodiumrapporten antingen var medlemmar i CBIA (eller i dess verkställande råd), CIAPS och/eller delvis statsägda. Medan medlemmarna i CBIA och CIAPS stod för mer än 86 % av marknadsandelen innehade de medlemmar som innehaft vice ordförandeskap eller som suttit i det verkställande rådet vid någon tidpunkt över 62 % av marknadsandelen 2021. I rapporten angavs också att det fanns en uppsättning politiska åtgärder som syftade till att gynna inhemska leverantörer av batterier i Kina ([325]).

([321]) Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group, december 2022 (Rodiumrapporten). s. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.

([323]) Se rapporten från China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance, som offentligjordes den 11 januari 2024, som finns på 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]) Rodiumrapporten, s. 41.

([325]) Rodiumrapporten, s. 58.

(765) Den geografiska marknadsbalans för battericeller som BMI ([326]) presenterade visar att den kinesiska batteriförsörjningen stod för över 170 % av den lokala efterfrågan 2022 och 2023, vilket också tyder på en tydlig dominans för de kinesiska batteriproducenterna på deras lokala marknad.

(766) Dessutom angavs i rapporten från China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance att omkring 97 % av 2023 års marknadsandel av installerad kapacitet ([327]) innehades av kinesiska inhemska batteriproducenter. De kinesiska batteriproducerande medlemmarna i CBIA stod för minst 66 % av marknadsandelen, medan BYD-gruppen, den näst största producenten som stod för 27 % av Kinas installerade kapacitet 2023, ingår i CIAPS. Ett företag, China Aviation Lithium Battery (CALB), var både medlem i CBIA:s verkställande råd och ett statligt ägt företag. CATL stod ensamt för mer än 40 % av Kinas totala installerade kapacitet 2023 och är medlem i CBIA:s verkställande råd.

(767) Kommissionen noterade också att CBIA och CIAPS inte offentliggör den fullständiga förteckningen över sina medlemmar online. Kommissionen kunde fastställa företagens deltagande i CBIA, CIAPS och andra branschorganisationer genom att granska deras årsrapporter och andra uppgifter som fanns tillgängliga online, såsom förteckningen över medlemmar i deras verkställande organ. I avsaknad av uppgifter från de kinesiska myndigheterna och officiella allmänt tillgängliga uppgifter som omfattar den fullständiga förteckningen över medlemmar i CBIA och CIAPS, ansåg kommissionen att ännu fler leverantörer skulle kunna vara medlemmar i dessa intresseorganisationer.

(768) Även om ingen slutsats kunde dras om värdet på de batteriinköp som SAIC-gruppen gjorde på grund av bristande samarbete, fastställde kommissionen att alla batterileverantörer som den rapporterade var belägna i Kina. När det gäller Geely-gruppen gjordes minst 65 % av dess inköp från företag som antingen var medlemmar i CBIA, CIAPS eller delvis statsägda. När det gäller SAIC-gruppen visar de tillgängliga uppgifterna, även om inga uppgifter om inköpsvärde eller volym kunde kontrolleras, att dess fyra huvudleverantörer av batterier delvis var direkt eller indirekt statligt ägda, medlemmar av CBIA eller nära associerade med dem genom en av leverantörernas aktieägare (CATL).

(769) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att den kinesiska inhemska marknaden nästan uteslutande betjänas av inhemska batterileverantörer. En betydande majoritet av dessa leverantörer ingår i intresseorganisationer såsom CBIA och CIAPS och/eller är statsägda.

(770) Kommissionen undersökte vidare förhållandet mellan de kinesiska myndigheterna och batterileverantörerna för att fastställa om regeringen utövade meningsfull kontroll över de berörda enheterna och deras beteende på marknaden. Den roll som intresseorganisationerna spelar är avgörande för att visa hur de kinesiska myndigheterna genom dessa organisationer säkerställer genomförandet av sina politiska mål att utveckla batterielfordonsindustrin.

(771) I avsaknad av uppgifter från de kinesiska myndigheterna om antalet och andra uppgifter om de formella indikationerna på statligt ägande och kontroll av inhemska leverantörer av batterier för batterielfordon, var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen. För detta ändamål analyserade kommissionen situationen för batterileverantörerna i de två icke-integrerade grupperna i urvalet (Geely-gruppen och SAIC-gruppen). Såsom nämnts tidigare tillhandahöll de kinesiska myndigheterna inte de begärda uppgifterna om ägande och kontroll för batterileverantörer och/eller intresseorganisationer för batteriproducenter. Dessutom underlät de icke-närstående batterileverantörerna till Geely-gruppen och SAIC-gruppen att lämna svar på frågeformuläret och uppgifter om de kinesiska myndigheternas ägande och kontroll. Kommissionen var därför tvungen att inhämta dessa uppgifter från offentliga källor. När kommissionen inte kunde hitta uppgifter som var allmänt tillgängliga måste den dra slutsatser på grundval av artikel 28 i grundförordningen.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.
([327]) Se fotnot 323, tabell 4.

(772) När det gäller SAIC-gruppen kunde inga uppgifter om inköpsvärde eller volym kontrolleras, men de tillgängliga uppgifterna visade fortfarande att SAIC-gruppens fyra största batterileverantörer, som stod för en stor del av deras batteriinköp, var delvis direkt eller indirekt statligt ägda. När det gäller Geely-gruppen befanns tre av 14 batterileverantörer vara delvis statsägda. En stor andel av batterileverantörerna i SAIC- och Geely-grupperna befanns också ingå i branschorganisationerna. Dessutom konstaterade kommissionen att av de tio största identifierade batteriproducenter som presenterades i Rodiumrapporten ([328]) och var verksamma på den kinesiska inhemska marknaden 2020 var minst sju av dem delvis statsägda.

(773) Såsom redan nämnts i skäl 763 utgjorde de batterileverantörer som befanns ingå i antingen CBIA eller CIAPS över 86 % av marknadsandelen i Kina år 2020. CALB var både medlem i CBIA:s verkställande råd och ett statsägt företag (skäl 765). CATL, en viktig aktör på den kinesiska marknaden som stod för 52 % av den totala kinesiska inhemska marknaden 2020, är en direkt och indirekt (via samriskföretag) leverantör till Geely-gruppen och SAIC-gruppen och medlem av CBIA:s verkställande råd.

(774) Eftersom de kinesiska myndigheterna inte samarbetade var kommissionen tvungen att förlita sig på offentligt tillgängliga uppgifter för att fastställa vilka av dessa leverantörer som är medlemmar i intresseorganisationer. Kommissionen noterade att CBIA och CIAPS inte offentliggör den fullständiga förteckningen över sina medlemmar online. Kommissionen kunde dock fastställa företagens deltagande i CBIA, CIAPS och andra branschorganisationer genom att granska deras årsrapporter och andra uppgifter som fanns tillgängliga online, såsom förteckningen över medlemmar i deras verkställande organ. I avsaknad av uppgifter från de kinesiska myndigheterna och officiella allmänt tillgängliga uppgifter som omfattar den fullständiga förteckningen över medlemmar i CBIA och CIAPS, ansåg kommissionen att ännu fler leverantörer skulle kunna vara medlemmar i dessa intresseorganisationer.

(775) Dessutom publicerar CBIA endast förteckningen över medlemmar i det verkställande rådet och över ”nya medlemmar”. De senare omfattar medlemmar som anslutit sig från och med mars 2017, medan sammanslutningen grundades 1988. Enligt information online har sammanslutningen över 500 gruppmedlemmar ([329]). Kommissionen inhämtade uppgifter om de medlemmar som ingick i den ofullständiga förteckningen på internet och fann att vissa statsägda företag ingick i den, inte bara råvaruleverantörer och batteriproducenter, utan även statsägda investeringsfonder och forskningsinstitut. På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna skulle kunna utöva direkt kontroll över enheter som omfattar ett stort antal viktiga aktörer, inte bara inom sektorn för batterier och för det litium som behövs för batterier, utan inom batterielfordonssektorn som helhet. Det faktum att flera aktörer i hela leveranskedjan för batterielfordon ingår i kostnads-nyttoanalysen stärker bevisen för att de kinesiska myndigheterna har byggt upp en ram som omfattar alla nivåer i leveranskedjan.

(776) Kommissionen analyserade CBIA:s och CIAPS stadgar för att bedöma nivån på den statliga kontrollen över organisationerna och deras medlemmar. För detta ändamål var kommissionen tvungen att helt förlita sig på tillgängliga uppgifter enligt artikel 28 i grundförordningen på grund av de kinesiska myndigheternas vägran att lämna uppgifter om marknadens egenskaper och de intresseorganisationer som kommissionen begärde information om, inbegripet både CBIA och CIAPS (skäl 279).

(777) I sina synpunkter på tillämpningen av artikel 28 (se skäl 282) förnekade de kinesiska myndigheterna all kontroll över CBIA och formell anknytning till organisationen. Undersökningen visade dock att de kinesiska myndigheternas påstående om att de inte hade någon kontroll över CBIA, och att organisationen inte formellt är knuten till de kinesiska myndigheterna, var faktamässigt felaktigt. Tvärtom fann kommissionen att de kinesiska myndigheterna utövar kontroll över CBIA och även CIAPS.

([328]) Rodiumrapporten, s. 58.

([329]) Se 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) För det första är CBIA en branschorganisation som står under statsrådets direkta ledning. Statsrådet är den nationella folkkongressens verkställande organ och det högsta statliga maktorganet i Kina. Det består av ett begränsat antal personer, däribland premiärministern, vice premiärministrar och generalsekreteraren. I artikel 3 i CBIA:s stadgar ([330]) föreskrivs också att intresseorganisationen ”ansluter sig till Kinas kommunistiska partis övergripande ledarskap och [...] upprättar organisationer inom Kinas kommunistiska parti för att bedriva partiverksamhet och tillhandahålla nödvändiga villkor för partiorganisationernas verksamhet”. CBIA är således inte en oberoende intresseorganisation som inrättats av marknadsaktörer och som agerar i enlighet med principerna för den öppna ekonomiska marknaden, utan en enhet som vägleds av de kinesiska myndigheterna och förvaltas av den genom statsrådet och därmed ansvarar för att uppnå de offentliga politiska mål som fastställts av de kinesiska myndigheterna.

(779) Många kinesiska branschorganisationer definierar sin roll i sina stadgar som en bro mellan myndigheterna och sina medlemmar. De åtgärder för övergripande tillsyn av branschorganisationer och handelskammare som utfärdades av den nationella utvecklings- och reformkommissionen, civilministeriet och åtta andra avdelningar 2016 krävde att det skulle inrättas partiorganisationer i branschorganisationer och handelskammare, och att krav på partiuppbyggnad ([331]) ska anges i branschorganisationernas stadgar. Trots att den nationella utvecklings- och reformkommissionen 2019 inledde en övning med den utlovade uppgiften att göra en institutionell åtskillnad mellan branschorganisationer och handelskammare, att den nationella utvecklings- och reformkommissionens yttranden ([332]) i detta sammanhang formellt förutsåg en åtskillnad mellan institut, funktioner, finansiella tillgångar osv., säkerställde de inte bara ett fortsatt ekonomiskt beroende av de statliga myndigheterna för branschorganisationerna utan även kommunistpartiets fortsatta fullständiga kontroll över dem. ”Partibyggande arbetsorgan för sociala organisationer på alla nivåer ska [...] stärka konkret vägledning, djupt främja partibyggande i frikopplade branschorganisationer och handelskammare, [...] övergripande stärka partiets ledarskap över branschorganisationer och handelskammare, och säkerställa att partiets arbete är oavbrutet och att partiorganisationernas roll inte försvagas i frikopplingsprocessen. *[...]* Organ för partiuppbyggnadsarbete i sociala organisationer på alla nivåer ska uppmana branschorganisationer och handelskammare att införa kravet på partiuppbyggnadsarbete i sina stadgar, för att komplettera de arbetsmekanismer som säkerställer partiorganisationernas deltagande i beslutsfattandet i viktiga frågor och för att standardisera förvaltningen” ([333]). Yttrandena säkerställde också att branschorganisationerna var ekonomiskt beroende av statliga myndigheter och att kommunistpartiet hade fullständig kontroll över dem ([334]).

(780) För det andra utövas CBIA:s verkställande makt av styrelsen, som väljs av bolagsstämman som består av alla medlemmar i intresseorganisationen, bland medlemsföretagen (artikel 21 i stadgarna). De kinesiska myndigheterna är också fullt delaktiga i valet av styrelsekandidater. Enligt artikel 22 i CBIA:s stadgar består den kommitté som ansvarar för urvalet av kandidater av ”företrädare för tillsynsstyrelsen” och ”företrädare för partiorganisationen”. Om styrelsen inte kan sammankallas utses kommitténs ledamöter direkt av det partiuppbyggande ledningsorganet. Organ för partiuppbyggnadsarbete ansvarar för all verksamhet med anknytning till en utvidgning av partiideologin. Enligt ”Yttranden om genomförandet av reformen med omfattande frikoppling av branschorganisationer och handelskammare från administrativa organ” (*yttranden om branschorganisationer*) ska organen för partiuppbyggnadsarbete inom sociala organisationer ”på ett omfattande sätt stärka partiets ledarskap över branschorganisationer och handelskammare och säkerställa att partiets arbete inte avbryts och att partiorganisationernas roll inte försvagas under frikopplingsprocessen. *[...]* Organ för partiuppbyggnadsarbete i sociala organisationer på alla nivåer ska uppmana branschorganisationer och handelskammare att införa kravet på partiuppbyggnadsarbete i sina stadgar, för att komplettera de arbetsmekanismer som säkerställer partiorganisationernas deltagande i beslutsfattandet i viktiga frågor och för att standardisera förvaltningen” ([335]). Ledamöternas bolagsstämma för att välja och avsätta styrelseledamöter måste också sammankallas med godkännande från det partiuppbyggande ledningsorganet. Myndigheternas inflytande över föreningens dagliga verksamhet betonas ytterligare i artikel 36 i stadgarna, som föreskriver att de personer

([330]) China Battery Industry Associations stadgar (CBIA:s stadgar), finns på http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Det partiuppbyggande arbetet kan vara mycket varierande och syftar i slutändan till att öka partiets inflytande i företag, intresseorganisationer, förvaltningar etc. En officiell definition av partibyggande finns här http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html ”Innehållet i partiuppbyggande arbete är relativt rikt och omfattar en rad uppgifter såsom politisk uppbyggnad, ideologisk uppbyggnad, organisatorisk uppbyggnad, stiluppbyggnad, disciplinuppbyggnad, kamp mot korruption och systemuppbyggnad.”

([332]) Yttranden om genomförandet av reformen om en omfattande frikoppling av branschorganisationer och handelskammare från administrativa organ, den nationella utvecklings- och reformkommissionen, civilministeriet m.fl., 14 juni 2019, som finns på http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) Avsnitt 4 i den nationella utvecklings- och reformkommissionens yttranden.

([334]) Se Kinarapporten – avsnitt 2.3.3, s. 24–25, och punkt 3.2 i yttrandet från den nationella utvecklings- och reformkommissionen, enligt vilka administrativa organ uppmuntras att köpa tjänster från kvalificerade branschorganisationer.

([335]) Se avsnitt 2.3.3 i Kinarapporten, s. 25–26, och även avsnitt 4 i den nationella utvecklings- och reformkommissionens yttranden.

som ansvarar för föreningen måste ”respektera det kinesiska kommunistpartiets ledarskap, stödja socialism med kinesiska särdrag, beslutsamt genomföra partiets linje, principer och politik samt har goda politiska kvaliteter”. De personer som ansvarar för intresseorganisationen är bland annat ordföranden, tjugotre vice ordförande och en generalsekreterare. Flera statsägda företag utses också till vice ordförande. På grundval av ovanstående står CBIA inte bara under statsrådets ledning, utan de kinesiska myndigheterna har även fortsatt kontroll över förvaltningen av CBIA och de nyckelpersoner som ansvarar för dess arbete.

(781) Dessutom föreskrivs i artikel 46.5 i stadgarna att tillsynsstyrelsen ska rapportera problem som finns i föreningens arbete till de partiuppbyggande ledningsorganen och industriförvaltningsavdelningar. Det erinras om att i DS379, i samband med kinesiska statsägda affärsbanker, omfattade information som var relevant för bedömningen av huruvida en enhet är ett offentligt organ även bevis för att verkställande direktörer utsetts av regeringen, varigenom kommunistpartiet behöll ett betydande inflytande i valet av dem, vilket behandlas i skäl 415.

(782) Förhållandet mellan CBIA och de kinesiska myndigheterna bekräftas ytterligare i den nationella utvecklings- och reformkommissionens rapporter ([336]) och pressartiklar online. I en rapport om CBIA:s 8:e medlemskongress som hölls i Peking 2020 betonade Zhang Chonghe, ordförande för China National Light Industry Council (CNLIC), som CBIA är en del av och får vägledning från ([337]), att CBIA har fungerat som ”en bra assistent till regeringen” ([338]), bland annat genom att föreslå ändringar i flera industripolitiska åtgärder och återspegla företagens krav till regeringen. På samma sätt som CBIA står CNLIC under ledning av SASAC i statsrådet, och dess verksamhetsområde omfattar att delta i utformningen av industriplaner och industripolitik, bygga industrikluster och regioner med fokus på lätt industri, ”standardisera industrins beteende” och ”utföra andra uppgifter som anförtros av regeringen och relevanta avdelningar” ([339]). I själva verket har föreningen enligt egen utsago alltid varit engagerad i att ”**tjäna regeringen**” (fetstil tillagd) ([340]).

(783) Samma bestämmelser gäller för CIAPS. Liksom i fallet med CBIA (se skäl 779) utövas den verkställande makten av styrelsen (artikel 21). De kinesiska myndigheterna är fullt delaktiga i valet av styrelsekandidater. Enligt artikel 22 i CIAPS stadgar består den kommitté som ansvarar för urvalet av kandidater av ”företrädare för styrelsen”, ”företrädare för tillsynsstyrelsen” och ”företrädare för partiorganisationen”. Om styrelsen inte kan sammankallas utses kommitténs ledamöter direkt av det partiuppbyggande ledningsorganet. Således står CBIA inte bara under statsrådets ledning, utan de kinesiska myndigheterna har även fortsatt kontroll över förvaltningen av CBIA och de nyckelpersoner som ansvarar för dess arbete. Det föreskrivs i artikel 46.5 i stadgarna att tillsynsstyrelsen ska rapportera problem som finns i föreningens arbete till de partiuppbyggande ledningsorganen och industriförvaltningsavdelningar.

([336]) Se https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Xia Nong, inspektör på första nivån vid industriavdelningen vid den nationella utvecklings- och reformkommissionen, uttryckte särskilt förhoppningen att CBIA ”skulle fortsätta att spela en bra roll som bro och länk mot bakgrund av det nya utvecklingsmönstret med ’dubbel cirkulation’ [...]”.

([337]) Förteckningen över intresseorganisationer i CNLIC finns på http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) Ansluta sig till partiets uppbyggnad för att leda föreningens arbete och främja omvandling och uppgradering av batteriindustrin och grön utveckling, Sohu, 31 oktober 2020. Finns på https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

([339]) Förteckningen över intresseorganisationer i CNLIC finns på http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html.

([340]) Meng Xiangfeng, biträdande ordförande för CATL, och hans delegation besökte intresseorganisationen för utbyten, CBIA, den 15 februari 2023. Finns på http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html.

(784) I artikel 21 i CIAPS stadgar föreskrivs att föreningens direktörer ska ”respektera det kinesiska kommunistpartiets ledarskap, stödja socialism med kinesiska särdrag, beslutsamt genomföra partiets linje, principer och politik samt har goda politiska kvaliteter”. I samma fall som med CBIA utses ledamöterna i kommittén om styrelsen inte kan sammankallas direkt av det partiuppbyggande ledningsorganet. CIAPS står inte bara under statsrådets ledning, utan de kinesiska myndigheterna har även kontroll över förvaltningen av intresseorganisationen och de nyckelpersoner som ansvarar för dess arbete.

(785) Såsom framgår av skäl 779 inrättar de kinesiska myndigheterna ett system som säkerställer att intresseorganisationens alla lednings- och förvaltningsorgan, såsom styrelsen, ordföranden, de vice ordförandena och generalsekreteraren, väljs ut för att främja kommunistpartiets och de kinesiska myndigheternas politiska mål. Såsom redan utförligt beskrivits i skälen 197–203 och skälen 704–705 kännetecknas den rättsliga och ekonomiska miljö i Kina där leverantörer av insatsvaror till batterielfordon bedriver sin verksamhet av en stark och omfattande statlig kontroll. Bevis på sådan omfattande kontroll finns bland annat i artikel 11 i konstitutionen, enligt vilken regeringen uttryckligen utövar tillsyn och kontroll även över de icke-offentliga sektorerna i ekonomin (se särskilt skäl 199).

(786) Kommissionen har också konstaterat att kommunistpartiets medlemmar och organisationer är närvarande och har ett genomgripande inflytande i flera batterileverantörer. I enlighet med bolagsrätten ([341]) ska inte bara i statsägda företag utan även i privata företag ”en organisation för Kinas kommunistiska parti upprättas för att genomföra partiets verksamhet i enlighet med Kinas kommunistiska partis stadgar. Företaget ska tillhandahålla de nödvändiga förutsättningarna för partiorganisationens verksamhet.” Utifrån kommunistpartiets centrala kommittés och statsrådets yttranden från 2017 om att skapa en sund miljö för utveckling av entreprenörer, främja entreprenörskap och låta entreprenörer spela sin roll fullt ut ([342]) framgår det tydligt vilken roll kommunistpartiets organisationer spelar i företag: ”Utbilda och vägleda privata företagare i att stödja partiets ledarskap och stödja företagens partiuppbyggande arbete. Upprätta och förbättra mekanismen för partiuppbyggande arbete i icke-offentliga företag, aktivt utforska olika sätt att arbeta med partibyggande och sträva efter att utvidga partiets organisation och arbete i icke-offentliga företag. Ge fullt spelrum åt partiorganisationernas politiska kärnroll i massorna av arbetare och den politiska ledande rollen i företagens utveckling”. CATL:s kommunistpartimedlemmar anser i själva verket att deras ”partiuppbyggande arbete också inbegriper att leda företagets utveckling” ([343]).

(787) Bevis på kommunistpartiets kontroll över inte bara statsägda företag utan även privata enheter bekräftas ytterligare av bestämmelsen i ”Riktlinjer för bolagsstyrning för börsnoterade företag” som utfärdades av CSRC 2018 ([344]), där det i artikel 5 föreskrivs att ”i börsnoterade företag ska, i enlighet med bestämmelserna i bolagsrätten, organisationer för Kinas kommunistiska parti inrättas för att bedriva partiverksamhet. Börsnoterade företag ska tillhandahålla de nödvändiga förutsättningarna för partiorganisationens verksamhet. Statskontrollerade börsnoterade företag ska, i enlighet med bolagsrätten och relevanta bestämmelser, och mot bakgrund av bolagets aktiestruktur, affärsverksamhet och andra faktiska förhållanden, införliva relevanta krav för partiuppbyggande arbete i sina stadgar.” Detta bekräftar att kommunistpartiet utövar inflytande över alla typer av företag i Kina och att det kan använda partiuppbyggande arbetsenheter inom företag för att utöva sitt inflytande. Dessutom är alla de största batteritillverkarna i Kina (CATL, BYD och Gotion) alla noterade på Shenzhenbörsen och är bundna av de riktlinjer som utfärdats av CRSC. Detta bekräftas av artikel 12 i CATL:s stadgar, som föreskriver att företaget ”ska upprätta en kommunistisk partiorganisation och bedriva partiverksamhet i enlighet med bestämmelserna i Kinas kommunistiska partis stadgar. Företaget ska tillhandahålla de nödvändiga förutsättningarna för partiorganisationens verksamhet. ([345])”

([341]) Finns på http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) Finns på http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm
([343]) Se pressrapport https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Se https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Se CATLs stadgar från maj 2022, som finns på CATL's webbplats: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Zeng Yuqun, ordförande och chef för CATL, är också vice ordförande för All-China Federation of Industry and Commerce (ACFIC) sedan december 2022 ([346]). ACFIC är en handelskammare som leds av kommunistpartiet, ”med privata företag och privata ekonomiska aktörer som huvudorgan” ([347]). Enligt ACFIC:s stadgar är dess syfte att ”stärka och förbättra privata ekonomiska aktörers ideologiska och politiska arbete” och att ”vägleda privata ekonomiska aktörer att medvetet kombinera sin egen utveckling med den nationella utvecklingen” (artikel 1 och artikel 1.2). Enligt artikel 2 i ACFIC:s stadgar ansvarar intresseorganisationen också för att genomföra utredningar och forskning kring genomförandet av kommunistpartiets politik. Den vägledande principen för sammanslutningen är också att hjälpa staten att förvalta och betjäna den privata ekonomin (artikel 3).

(789) På grundval av a) den kontroll som de kinesiska myndigheterna utövar över de kinesiska branschorganisationer som analyseras i detta avsnitt (nämligen CBIA och CIAPS), b) det faktum att de flesta av de inhemska kinesiska batteriproducenterna befanns vara medlemmar i dessa organisationer och c) det faktum att CATL, den största batteriproducenten i Kina, också utsågs till vice ordförande i CBIA ([348]), och i ACFIC, en handelskammare som leds av kommunistpartiet med det uttryckliga syftet att vägleda privata företag att genomföra kommunistpartiets politik, drog kommissionen slutsatsen att batterimarknaden domineras av [X] företag som förvaltas och kontrolleras av staten genom deras deltagande i CBIA och CIAPS. Med tanke på sin närvaro i intresseorganisationernas ledning och inriktningen på sina affärsbeslut utövar de kinesiska myndigheterna en meningsfull kontroll över batterileverantörerna genom deras deltagande i CBIA och CIAPS.

(2) *Batterileverantörernas kärnegenskaper och funktioner*

(790) Organisationen av leverantörer av insatsvaror via intresseorganisationer och deras förhållande till de kinesiska myndigheterna visar hur leverantörerna av insatsvaror har myndighetsbefogenheter i utförandet av offentliga funktioner. I stället för att agera som aktörer på den öppna marknaden har leverantörerna av insatsvaror en statlig funktion att utveckla batterielfordonsindustrin. Dessa funktioner utförs av leverantörer av insatsvaror, som har direkt stöd från de kinesiska myndigheterna, när de tillhandahåller viktiga insatsvaror till batterielfordonsproducenterna mot för låg ersättning.

(791) Såsom redan behandlas i avsnitt 3.1 fann kommissionen bevis för att de kinesiska myndigheterna har full kontroll över både CBIA och CIAPS och deras medlemmar. Kommissionen inriktade därför sin undersökning på de funktioner som utförs av CBIA, CIAPS och deras medlemmar, vilka kan karakteriseras som statliga funktioner.

(792) CBIA deltar fullt ut i utformningen av industripolitiken genom att utfärda yttranden och förslag till myndigheterna och i genomförandet av lagstiftningen och regelverket inom batterisektorn. I kapitel II, artikel 6.1 och 6.10 i CBIA:s stadgar anges uttryckligen att föreningens verksamhetsområde är att ”delta i utformningen och organiseringen av genomförandet av utvecklingsplanen för batteriindustrin [...] och främja genomförandet av planer och relaterad politik som formulerats av staten”, samt ”utföra andra uppgifter som godkänts eller anförtrotts av staten och relevanta avdelningar”. I detta avseende erinrar kommissionen om att genomförandet av planerna inte bara är en vägledande ram, utan att de är lagstadgade, bland annat genom Kinas konstitution ([349]).

(793) Kommissionen fann bevis i detta avseende på CBIA:s webbplats ([350]). CBIA, tillsammans med representanter från MIIT och viktiga företag som CATL och Sunwoda, en annan mindre kinesisk batteriproducent, deltog i ett diskussionsmöte för att formulera ”den fjortonde femårsplanen för utveckling av batteriindustrin” ([351]) och föreslå revideringar av bland annat industripolitiken, inhemska och utländska konsumentmarknader och grön utveckling. Enligt vad som rapporterades på CBIA:s webbplats samarbetade arbetsgruppen och MIIT nära vid

([346]) Zeng Yuqun, ordförande för CATL, vald till ny vice ordförande för All-China Federation of Industry and Commerce, The Paper, 13 december 2022. Finns på https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Se ACFIC:s stadgar, finns på https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Se http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Kinarapporten – kapitel 4.3.1, s. 93, och även artiklarna 62, 67 och 89 i Folkrepubliken Kinas konstitution, som finns på https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Se China Battery Industry Associations diskussionsmöte om utformningen av ”den fjortonde femårsplanen för utveckling av batteriindustrin”, China Battery Industry Association, 23 augusti 2021. Finns på http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html.

([351]) Senare färdigställd som den 14:e femåriga utvecklingsplanen för nya energilagring. Finns på https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

utarbetandet av planen, ”så att den kan bli ett vägledande dokument som kan leda industrin och tjäna staten och företagen”.

(794) CBIA konstaterades också ha tilldelats extraordinära befogenheter att ”stärka disciplinen inom industrin” och att reglera intresseorganisationens, industrins och medlemmarnas verksamhet samt samordna relationerna mellan medlemmarna ([352]). Förstärkning av industrin (självdisciplin och marknadsbeteende är särskilda instruktioner i flera nationella planer, såsom beskrivs i skälen 747 och 748. Enligt artikel 11 i CBIA:s stadgar ska medlemmarna följa intresseorganisationens bestämmelser och genomföra dess resolutioner.

(795) Utöver de bevis som finns i CBIA:s stadgar anges det i inledningen till intresseorganisationens stadgar, som finns på dess webbplats, att dess syfte är att ”återspegla företagens och industriernas krav, reglera företagens och industriernas beteende, skydda medlemmarnas legitima rättigheter och intressen, genomföra nationell politik och nationella lagar, främja en kontinuerlig förbättring av ekonomin, tekniken och förvaltningsnivån inom hela industrin och främja utvecklingen av hela industrin, [...] främja marknaden för industrin [...] och samordna frågor som rör företagens produktion, försäljning och export” ([353]). Enligt CBIA-manifestet ([354]) är intresseorganisationens uppdrag att ”betjäna medlemmarnas behov, industrins utveckling och den statliga förvaltningen helhjärtat” och målet är att ”skapa en förstklassig intresseorganisation som leder utvecklingen av den globala batteriindustrin”. På grundval av artikel 2 i stadgarna ska den också fungera som en bro mellan staten och medlemmarna. Enligt artikel 10.2 i CBIA:s stadgar övervakar medlemmarna även organisationens arbete.

(796) CIAPS är en annan intresseorganisation bestående av företag och institut med anknytning till batteriindustrin. Syftet med intresseorganisationen är inte bara att tjäna medlemmarna utan även att hjälpa dem att expandera på inhemska och utländska marknader och att främja industrins övergripande tekniska utveckling och industriella utveckling. I likhet med CBIA föreskrivs det i artikel 3 i CIAPS stadgar ([355]) att intresseorganisationen ska följa kommunistpartiets ledning och följa den nationella politiken samt bedriva partiverksamhet. CIAPS har också i uppdrag att ge rekommendationer till myndigheterna om utformningen av politik och bestämmelser för batteribranschen (artikel 6.1), och att fungera som en länk mellan myndigheterna genom att förmedla medlemmarnas krav till myndigheterna, och genom att i sin tur bistå medlemmarna i genomförandet av myndigheternas politik (artikel 6.1), organisera utformningen av regler och förordningar för industrin, ”bistå myndigheterna med att reglera marknadsbeteendet, utvidga marknader för medlemmar, skapa förutsättningar för att upprätta en extern miljö med rättvis och ordnad konkurrens” och skydda både medlemmarnas och industrins intressen (artikel 6.3). Slutligen föreskrivs i artikel 6.14 att intresseorganisationen ”åtar sig ärenden som anförtrotts av myndigheter och utför annan verksamhet som gynnar industrin”. De medlemmar som deltar i CIAPS har också befogenhet att övervaka intresseorganisationens arbete (artikel 10).

(797) CIAPS stadgar ålägger dessutom sina medlemmar skyldigheter enligt artikel 11 i dessa, enligt vilken medlemmarna ska ”följa föreningens stadgar och olika bestämmelser samt genomföra intresseorganisationens beslut”.

(798) CIAPS utför därför inte bara rådgivande funktioner för regeringen och fungerar som en förmedlare mellan de kinesiska myndigheterna och dess medlemmar, utan har också tilldelats den extraordinära befogenheten att reglera marknadsbeteendet hos sina medlemmar och även hos andra enheter som är verksamma inom batteriindustrin. Liknande bestämmelser om aktörernas marknadsbeteende och prissättningsmekanism ingår i Shenzhens batteriindustriorganisations stadgar, som Sunwoda ingår i. Shenzhens batteriindustriorganisation leds av Shenzhens regering och föreskriver uttryckligen samordning i pristvister mellan sina medlemmar. I organisationens stadgar anges särskilt följande: ”[u]nder vägledning från prisadministrationsavdelningen, övervaka prissättningen av produkter eller tjänster inom industrin, samordna pristvister mellan medlemmarna och upprätthålla rättvis konkurrens”. ([356])

([352]) Se artikel 6.8 i CBIA:s stadgar.
([353]) Finns på http://www.chinabattery.org/detail/1101.html.
([354]) Se http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) Finns på https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Se artikel 8.8 i SBIA:s stadgar, som finns på http://www.szbattery.org/bylaws.html.

(799) Liksom i fallet med CBIA har medlemmarna i CIAPS myndighetsbefogenheter i den meningen att de har befogenhet att, individuellt och kollektivt, påverka och fatta beslut för organisationen och att utföra uppgifter eller funktioner på statens vägnar för att utveckla batterielfordonsindustrin. Dessa intresseorganisationer utövar myndighetsfunktioner eftersom deras roll är att genomföra de kinesiska myndigheternas politik för att tillhandahålla batterier och råvaror till låga priser för utvecklingen av batterielfordonsindustrin och övervaka att alla relevanta leverantörer följer dem fullt ut. Mot bakgrund av detta ansåg kommissionen att CIAPS och dess medlemmar var ”offentliga organ” i den mening som avses i artikel 1.1 a 1 i subventionsavtalet.

(800) Kommissionen bedömde vidare om batterileverantörerna individuellt, och i synnerhet CATL, en stor aktör på den kinesiska inhemska marknaden, har myndighetsbefogenheter och om de utövar dessa befogenheter när de utför myndighetsuppgifter. Bevisningen visade att batterileverantörerna följer de kinesiska myndigheternas politiska mål i avsnitt 3.7.2.1.1 i punkt i och därmed utför myndighetsfunktioner.

(801) Rollen för ett offentligt organ som utövar offentliga funktioner illustreras på ett bra sätt genom CATL:s beteende på batterimarknaden och marknaden för batterielfordon, på vilka det byggt ett nätverk av strategiska samriskföretag med följande statsägda företag: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang’an Automotive och, mer nyligen, BAIC ([357]). Dessa partnerskap har nära kopplingar till myndigheterna som inte bara bidrar till att befästa CATL:s ställning men även gynnar batterielfordonsindustrin i den meningen att de säkerställer en stabil försörjning till dessa batterielfordonsproducenter från en medlem i CBIA:s verkställande råd ([358]). I samma anda undertecknade CATL också ett avtal om samriskföretag med Geely-gruppen ([359]) i syfte att säkerställa en ”stabil försörjning” och ”sänka inköpspriset för delar och därmed öka elbilarnas konkurrenskraft”. Detta visar att denna dynamik inte är begränsad till statsägda batterielfordonsproducenter utan även påverkar de privatägda företagens beteende.

(802) När det gäller transaktioner med närstående företag konstaterade kommissionen att det i artikel 46 i CATL:s stadgar föreskrivs att transaktioner mellan företaget och dess närstående parter kan undantas från kravet på att föreläggas bolagsstämman för överläggning när [...] ”prissättningen av transaktioner med närstående parter ska fastställas av staten” ([360]). En liknande bestämmelse finns i CATL:s relaterade transaktionshanteringssystem, artikel 22 ([361]). Kommissionen ansåg att det inte fanns någon anledning till varför en sådan bestämmelse skulle vara nödvändig om det inte fanns några fall av statligt fastställda priser inom denna industri, särskilt vid inköp/försäljning av råvaror och/eller batterier. Med tanke på de ovannämnda samriskföretag som undertecknats mellan CATL och statsägda batterielfordonsproducenter, förekomsten av samriskföretag mellan CATL och de två icke-integrerade producenter som ingick i urvalet och den stora andel av batteriinköpen som gjordes av Geely-gruppen och SAIC-gruppen från CATL, förefaller det som om de kinesiska myndigheterna spelar en nyckelroll i prismekanismen för de batterier som levereras till batterielfordonsindustrin och att CATL utövar myndighetsbefogenheter när det utför sina funktioner.

([357]) FAW/CATL grundade ett nytt företag, Ningde, ett populärt varumärke, och samlade sex statsägda företagspartner, Sohu, den 26 april 2024. Finns på https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

([358]) Avseende SAIC, se CATL, *SAIC’s joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II*, Gasgoo, 22 juni 2021. Finns på https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html
Se sista stycket: ”Denna överenskommelse gör det möjligt för dem att inleda diskussioner om ett stort antal områden, bland annat gemensam utveckling, stabil försörjning [...]”.
Avseende FAW, se *China’s FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL*, Yicai, 28 februari 2019, finns på https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: ”För FAW kan kopplingen säkerställa en stabil ström av kraftaggregat till ett konkurrenskraftigt pris”
Avseende GAC, se *GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures*, GAC-gruppen, 19 juli 2018. Finns på https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: ”För GAC kommer detta samarbete att säkra en stabil försörjning av kärnkomponenter i fordon som drivs med ny energi, ytterligare minska upphandlingskostnaderna och öka dess konkurrenskraft på marknaden.”

([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) Som den ledande batteriproducenten i Kina, som står för 52 % av den inhemska batterimarknaden ([362]), har CATL också en omfattande roll i nationella och lokala planer, särskilt i Guizhou och Fujian. I Guizhou undertecknade CATL flera samarbetsavtal med de lokala myndigheterna (se skäl 730). Dessutom återspeglar inrättandet av CATL:s nationella tekniska forskningscentrum för elektrokemisk energilagringsteknik en av de viktigaste uppgifterna i 2017 års handlingsplan för batterier ([363]) (skäl 729). CATL tog, ”som ryggraden i utvecklingen av Kinas litiumbatteriindustri [...] ledningen och inrättade gemensamt det nationella tekniska forskningscentrumet för elektrokemisk energilagringsteknik” ([364]). Forskningscentrumet består av sex universitet, däribland Tsinghua University och Xiamen University, två vetenskapliga forskningsenheter, däribland China Electric Power Research Institute och China Automotive Technology R&D Center, samt sju företag i tidigare och senare led, däribland Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. De vetenskapliga forskningsenheterna och Xiamen Tungsten Industry Co, Ltd är alla statsägda företag.

(804) Det nationella tekniska forskningscentrumet för elektrokemisk energilagringsteknik är ett av de senaste exemplen på att CATL utför viktiga nationella uppgifter. I CATL:s rapport om företagets sociala ansvar 2019 understryker företaget till exempel att det bland sina viktigaste prestationer under 2016 ”genomförde specifika FoU-uppgifter om både fordon som drivs med ny energi och smarta elnät inom ramen för den 13:e femårsplanens nationella FoU-plan; grundade CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation och grundade Jiangsu CATL Technology Co., Ltd” ([365]).

(805) Utöver samarbetet med statsägda företag och genomförandet av nationella nyckeluppgifter konstaterade kommissionen att CATL år 2023 började erbjuda prisrabatter, vilket fick andra aktörer att följa efter för att behålla marknadsandelar. Enligt uppgifter på nätet tillhandahöll CATL litiumkarbonat för biltillverkare på 200 000 ton, vilket är lägre än marknadspriset på omkring 470 000 ton för att stärka vissa kunders lojalitet, nämligen Li Auto, NIO, Huawei och Zeekr, ett av de varumärken som saluförs av Geely-gruppen ([366]). CATL:s preferensprogram riktar sig till vissa ”strategiska” företag som måste köpa upp 80 % av sina batterier från CATL under de närmaste tre åren ([367]). I juli 2023 skulle batteriproducenterna också ha bett katodmaterialleverantörerna att erbjuda 5–10 % rabatt för att fastställa priserna på litiumkarbonat ([368]). För att hålla jämna steg med CATL lanserade andra batteriproducenter en liknande minskning ([369]). Den rabatt som CATL erbjöd bekräftades av bevisningen från de verifierade producenter i Geely-gruppen som ingick i urvalet. Under undersökningsperioden konstaterades det att de modeller som producerades av varumärket Zeekr omfattades av en högre subventionsmarginal för batterier jämfört med andra producenter.

(806) På grundval av ovanstående undersökte kommissionen vidare om det faktum att batterileverantörerna hade myndighetsbefogenheter och ansågs vara ”offentliga organ” påverkade priserna för de kinesiska inhemska batterielfordonsproducenterna.

([362]) Rodiumrapporten, s. 42.

([363]) Se avsnitt III.1 i 2017 års handlingsplan för batterier.

([364]) Utdelningsceremonin vid det nationella tekniska forskningscentrumet för elektrokemisk energilagringsteknik hölls i stor utsträckning vid CATL, CATL, den 22 januari 2019. Finns på https://www.catl.com/news/4041.html

([365]) Se sidan 10 i CATL:s rapport om företagens sociala ansvar från 2019, finns på https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf.

([366]) Se *CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers*, DigTimes Asia, 20 februari 2023. Finns på https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html

([367]) Se föregående fotnot.

([368]) Se *CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10 % discount on lithium carbonate prices*, CnEVPost, 20 juli 2023. Finns på https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/

([369]) Se *CATL launches “lithium ore rebate” plan to car companies, setting off a price war in the battery industry*, 36kr, 17 februari 2023. Finns på https://36kr.com/p/2135430109806721.

(807) I skäl 798 drog kommissionen slutsatsen att både CBIA och CIAPS hade myndighetsbefogenheter att reglera och styra medlemmarnas ekonomiska beteende till förmån för batterielfordonsindustrin. När det gäller CBIA har intresseorganisationen befogenhet att ”stärka industrins självdisciplin” och ”reglera medlemmarnas associering, industri och beteende” ([370]). För att hjälpa sina medlemmar att öka sin ”realekonomikapacitet” fastställer intresseorganisationen inrättandet av en plattform för finansiella tjänster ”för att stödja realekonomin” ([371]). CBIA har också befogenhet och uppgift att ”samordna frågor inom företagens produktion, försäljning och export” ([372]). Detta system överensstämmer med bestämmelserna i tillkännagivandet om batteriindustrin, som det hänvisas till i skäl 748, där det föreskrivs att batteriaktörer i tidigare och senare led bör övervakas och regleras i enlighet därmed. Såsom redan påpekats i skäl 748 instrueras i tillkännagivandet om batteriindustrin även lokala marknadstillsynsavdelningar att ”stärka tillsynen och strikt undersöka och hantera hamstring, prisurholkning, illojal konkurrens och andra beteenden i tidigare och senare led i litiumbatteriindustrin för att upprätthålla marknadsordningen” ([373]). Denna roll tillkommer i sig alla offentliga organ, oavsett om det är intresseorganisationerna CBIA och CIAPS eller deras medlemmar.

(808) Med tanke på de berörda branschorganisationernas och deras medlemmars befogenheter när det gäller prismekanismer undersökte kommissionen effekten av statlig kontroll över branschorganisationer när det gäller batterier och litium/LFP.

(809) Såsom redan undersökts i punkt i i avsnitt 3.7.2.1.1 inrättade de kinesiska myndigheterna ett nätverk av branschorganisationer vars medlemmar har myndighetsbefogenheter och utövar myndighetsuppgifter, särskilt på grund av deras makt att kontrollera den intresseorganisation som de ingår i, som i sin tur har befogenhet att utöva myndighetsuppgifter. Denna slutsats grundar sig särskilt på den inverkan som organisationer som CBIA och CIAPS har på de lagstiftningsmässiga, rättsliga och normativa ramar som gäller i Kina. För alla intresseorganisationer och deras medlemmar konstaterade kommissionen att dessa befogenheter inte är begränsade till utarbetandet av politik och lagar, utan även omfattar stärkandet av industrins självdisciplin genom att intresseorganisationen reglerar sina medlemmars beteende och sträcker sig till fastställandet av råvarupriser och företagens marknadsbeteende i Kina.

(810) Såsom nämns i avsnitt 3.3.1.2 fick kommissionen, till följd av de kinesiska myndigheternas bristande samarbetsvilja, inget svar på frågeformuläret från någon icke-närstående batterileverantör och inte heller några uppgifter om den kinesiska batterimarknaden, t.ex. dess struktur, de ekonomiska aktörernas ägandeförhållanden eller prisnivån. Även om CATL kontaktades av två av de grupper i urvalet som företaget hade samriskföretag med vägrade CATL att besvara frågeformuläret, så att kommissionen inte hade avgörande uppgifter för att kunna bedöma situationen för CATL på grundval av dess egna uppgifter.

(811) Såsom nämns i avsnitt 3.3.2.3 hade dessutom kommissionen, i avsaknad av kontrollerbara uppgifter från SAIC-gruppen, endast en begränsad uppsättning uppgifter om Geely-gruppen. Med tanke på att detta företag har en mycket lägre marknadsandel på den kinesiska marknaden när det gäller försäljning av elbilar och följaktligen en lägre inköpsvolym av batterier jämfört med SAIC-gruppen, ansågs denna information inte tillräcklig i sig för att man skulle kunna dra meningsfulla slutsatser om hur den statliga kontrollen över branschorganisationen för kraftbatterier påverkar de batteripriser som tas ut av producenter av batterielfordon. Kommissionen blev följaktligen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter.

(812) De uppgifter som kommissionen stödde sig på utgjordes av allmänt tillgängliga uppgifter, t.ex. marknadsinformation från BMI ([374]), information om CATL, den största aktören på den kinesiska batterimarknaden, kontrollerade inköpsuppgifter från Geely-gruppen och vissa kontrollerade uppgifter om en batterileverantör med anknytning till SAIC-gruppen.

([370]) Artikel 6.8 i CBIA:s stadgar.
([371]) Artikel 6.6 i CBIA:s stadgar.
([372]) Se CBIA:s inledning.
([373]) Se föregående fotnot.
([374]) Data provider and market intelligence publisher for the lithium-ion battery to electric vehicle (EV) supply chain, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) BMI-uppgifterna visar månatliga prisbedömningar av litiumjonbatterier för de kinesiska, europeiska, asiatiska (utom Kina) och nordamerikanska marknaderna uttryckta på nivån från fabrik. När det gäller undersökningsperioden visar de att priset från fabrik på NMC-celler per kW/h var minst 10 % och upp till 30 % högre på EU:s, Nordamerikas eller Asiens marknader än på den kinesiska marknaden, oavsett de specifika kemikalierna för icke-metanavskiljare (111, 523, 622 eller 811). I avsaknad av offentligt tillgänglig cellprisbedömning för LFP-celler och på grund av det bristande samarbetet från de kinesiska myndigheternas sida ansågs prisskillnaden mellan de kinesiska och de andra marknaderna också gälla för LFP-celler. En sådan jämförelse bör ses mot bakgrund av att marknadsandelen för kinesiska batteriproducenter i EU och de nordamerikanska marknaderna översteg 60 % ([375]) 2022 och 2023, vilket innebär att de kinesiska batteriproducenterna kan betraktas som prissättande på dessa marknader. Även om denna prisjämförelse visar att priserna på icke-kinesiska marknader systematiskt är högre, ansåg kommissionen också att denna analys var försiktig, eftersom prisnoteringarna gjordes från fabrik så att transportkostnaderna från Kina till dessa marknader inte beaktades. Om transportkostnaderna inkluderas och med tanke på de kinesiska batteriproducenternas marknadsandel på dessa marknader skulle prisskillnaden vara ännu större.

(814) När det gäller CATL analyserade kommissionen CATL:s årsrapporter för perioden 2021–2022 i avsaknad av mer exakta uppgifter ([376]). Rapporterna visade en försämring av lönsamheten på den kinesiska inhemska marknaden, vilket kompenserades av högre vinster på exportsidan. Även om företaget rapporterade höga bruttovinstmarginaler både på den inhemska marknaden och på den utländska marknaden för batterier i december 2021 vände denna trend i juni 2022 när företaget började förlora lönsamhet på den kinesiska inhemska marknaden, samtidigt som den ökade sin vinstmarginal på exportsidan. På grund av bristande samarbete från CATL:s sida, antingen genom att de kinesiska myndigheterna inte samarbetade eller genom att CATL vägrade att besvara frågeformuläret om sin egenskap som närstående leverantör av batterier till två grupper i urvalet, förlitade sig kommissionen på tillgängliga uppgifter och drog slutsatsen att den minskade lönsamheten på den inhemska kinesiska marknaden för batterier var en återspegling av den statliga politik som syftade till att tillhandahålla batterier till batterielfordonsproducenter på den inhemska marknaden mot för låg ersättning. Tvärtom påverkades inte exportmarknaderna av en sådan politik, vilket innebar att lönsamheten förblev stabil och till och med ökade till följd av de högre priser som CATL erbjöd på dessa marknader. Detta visar tydligt att CATL inte kunde maximera sina vinster i Kina och fatta affärsbeslut som en normal marknadsaktör som verkar i en öppen marknadsekonomi. I stället tvingades CATL genom de kinesiska myndigheternas politik att leverera batterier till billigare priser till den inhemska batterielfordonsindustrin och kunde endast uppnå en normal vinstnivå på exporten av batterier, vars priser inte förorenades av de kinesiska myndigheternas övergripande politik till förmån för batterielfordonsindustrin. Sådan praxis bekräftas också av bestämmelserna i CATL:s stadgar och relaterade transaktionshanteringssystem, såsom förklaras i skäl 801, där det föreskrivs att priser för alla slags transaktioner med närstående enheter ska fastställas av staten.

(815) Geely-gruppen köpte sina batterier genom sina olika enheter i form av förpackningar och moduler, både från icke-närstående och närstående leverantörer. Eftersom det fanns samriskföretag mellan Geely-gruppen och CATL ansågs dessa två företag vara närstående inom ramen för detta förfarande. På grundval av detta fastställde kommissionen att merparten av inköpen gjordes från närstående företag.

(816) De närstående batterileverantörerna från SAIC och Geely-grupperna sålde också batterier för export under undersökningsperioden. Kommissionen fastställde att sådan export skedde till högre priser (kw/h) än det pris som Geely-gruppen betalade till icke-närstående leverantörer. Kommissionen fastställde också att de närstående batterileverantörerna i SAIC- och Geely-grupperna exporterade samma batterier till ett betydligt högre pris än det som togs ut på den inhemska marknaden. Beroende på modellerna översteg prisskillnaden 25 %, vilket tyder på olika prisbeteenden beroende på batteriernas destination, vilket stöder slutsatserna i skäl 813.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/
([376]) CATL:s årsrapport 2022, s. 17 och s. 18, och CATL:s halvårsrapport 2023, s. 15 och s. 148.

(817) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att den statliga kontrollen över branschorganisationer för kraftbatterier och deras medlemmar leder till en förmånsbehandling gentemot inhemska producenter av batterielfordon. Mer konkret tar batteriproducenterna ut lägre priser av batterielfordonsproducenterna på den inhemska marknaden än på exportmarknaderna. Kommissionen drog därför slutsatsen att batteriproducenterna i egenskap av offentliga organ genomförde nationell politik för att tillhandahålla batterier mot för låg ersättning till de inhemska batterielfordonsproducenterna.

(3) *Slutsats*

(818) På grundval av den information som analyserats ovan ansåg kommissionen att de företag som levererar batterier har myndighetsbefogenheter och utövar myndighetsfunktioner genom att genomföra de kinesiska myndigheternas politik enligt punkt i i avsnitt 3.7.2.1.1 i stället för att agera i enlighet med principerna för den öppna marknaden för att maximera sina vinster. Deras företagsbeslut och ledning påverkas tydligt av de kinesiska myndigheternas politik för att leverera batterier till billigare priser för utvecklingen av batterielfordonsindustrin och för att följa riktlinjerna om produktionsmål, som därför inte kan betraktas som ett uttryck för privat beteende i en öppen marknadsekonomi. Bevisningen för prissättningen på exportmarknaden i förhållande till det inhemska prissättningsbeteendet bekräftar vidare att batteriproducenterna i Kina följer de kinesiska myndigheternas politik snarare än principerna för den öppna marknaden.

(819) Med tanke på de funktioner som utfördes av de kinesiska branschorganisationer som batterileverantörerna ingick i (dvs. CBIA och CIAPS), och med tanke på de kinesiska myndigheternas genomgripande inflytande över intresseorganisationen och de befogenheter som medlemmarna i sådana organisationer fick genom att delta i dem, drog kommissionen dessutom slutsatsen att medlemmarna genom att delta i CBIA och CIAPS fick myndighetsbefogenheter, i den meningen att medlemmarna har befogenhet att, individuellt och kollektivt, påverka och fatta beslut för intresseorganisationen och utföra uppgifter eller funktioner på regeringens vägnar för att utveckla batterielfordonsindustrin. Dessa intresseorganisationer utövar också myndighetsfunktioner eftersom deras roll är att genomföra de kinesiska myndigheternas politik för att tillhandahålla batterier och råvaror till låga priser för utvecklingen av batterielfordonsindustrin och övervaka att alla relevanta leverantörer följer dem fullt ut. På grund av de kinesiska myndigheternas planer och alla dessa strikta kontroll- och övervakningsmekanismer som styr intresseorganisationerna är dessa intresseorganisationers och deras medlemmars handlingar, liksom de andra leverantörernas handlingar, i själva verket de kinesiska myndigheternas handlingar.

(820) Den kinesiska inhemska marknadens egenskaper och de prismekanismer som genomförs och övervakas av batteriorganisationerna, deras medlemmar samt leverantörerna av batterier och LFP bekräftar ytterligare slutsatsen att de har myndighetsbefogenheter och utövar myndighetsfunktioner. I synnerhet skapade de kinesiska myndigheterna en miljö där batterier och LFP tillhandahålls producenterna av batterielfordon mot för låg ersättning.

(821) På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att batterileverantörerna anses vara offentliga organ i den mening som avses i artikel 3.1 a i grundförordningen.

(b) Batterileverantörer som agerar som privata organ som anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna

(822) Även om de statsägda finansinstituten inte skulle betraktas som offentliga organ i den mening som avses i artikel 3.1 a i grundförordningen, fastställde kommissionen på grundval av de uppgifter som beskrivs i detta avsnitt att de skulle anses ha anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas befogenheter i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen av samma orsaker som anges nedan. Deras beteende skulle därför i vilket fall som helst tillskrivas de kinesiska myndigheterna.

(823) Enligt artikel 3.1 a iv andra strecksatsen i grundförordningen föreligger ett finansiellt bidrag om de offentliga myndigheterna ”anförtror åt eller ålägger ett privat organ att utföra en eller flera av de funktioner som räknas upp i leden i, ii och iii och som normalt ligger inom deras kompetens och rent faktiskt inte skiljer sig från de offentliga myndigheternas normala praxis”. Den typ av funktioner som anges i artikel 3.1 a iii i grundförordningen föreligger när ”offentliga myndigheter tillhandahåller andra varor eller tjänster än sådana som rör allmän infrastruktur, eller köper varor”. Dessa bestämmelser återspeglar leden iii och iv i artikel 1.1 a.1 i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder och bör tolkas och tillämpas mot bakgrund av WTO:s relevanta rättspraxis.

(824) WTO-panelen i *US – Export Restraints* slog fast att de två begreppen ”entrust” (anförtro) och ”direct” (ålägga) i artikel 1.1 a.1 iv i subventionsavtalet enligt gängse betydelse kräver att myndigheternas agerande måste omfatta en delegering (när det gäller anförtroende) eller order (när det gäller åläggande). Förenta staternas argument om ”orsak och verkan” avvisades därmed och ett uttryckligt och bekräftande agerande i form av en delegering eller order förutsätts. I ett senare ärende (*US – Countervailing duties on DRAMS*), ansåg dock överprövningsorganet att det är alltför stelbent att som standard ersätta orden ”anförtro” och ”ålägga” med ”delegering” och ”order”. Enligt överprövningsorganet förekommer ”anförtroende” när myndigheterna överlåter ansvar på ett privat organ och ”åläggande” avser situationer där myndigheterna utövar sina befogenheter gentemot ett privat organ. I båda fallen använder sig en myndighet av ett privat organ som ett ombud för att genomföra det finansiella bidraget och ”i de flesta fall kan det antas att ett anförtroende eller åläggande av funktioner till ett privat organ omfattar någon form av hot eller incitament”.

(825) Samtidigt medger artikel 1.1 a.1 iv i subventionsavtalet inte att medlemsstaterna inför utjämningsåtgärder för produkter ”i de fall en myndighet enbart utövar sina allmänna föreskrivande befogenheter” eller när ett statligt ingripande ”i vissa fall men inte i andra kan leda till ett visst resultat uteslutande beroende på de faktiska omständigheterna och marknadsaktörernas utövande av sitt fria val”. ”Anförtroende” och ”åläggande” innebär i stället att ”myndigheterna har en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning”. WTO ansåg inte heller att det faktum att ”ett privat organ ges eget handlingsutrymme nödvändigtvis står i strid med ett anförtroende eller åläggande av det privata organet […]. Det kan visserligen finnas fall där det privata organets eget handlingsutrymme är så pass stort att det blir omöjligt att dra några korrekta slutsatser om huruvida det privata organet har anförtrotts eller ålagts (att utföra en viss uppgift), men detta är något som rör sakförhållanden/bevis, som måste hanteras från fall till fall”. I linje med dessa avgöranden från WTO är inte alla myndighetsåtgärder som kan innebära förmåner lika med ett finansiellt bidrag i enlighet med artikel 3 i grundförordningen och artikel 1.1 a i subventionsavtalet.

(826) I korthet innebär de relevanta avgörandena i WTO följande:

i. Avgörandet av huruvida det förekommer ett ”finansiellt bidrag” enligt artikel 1.1 a.1 i subventionsavtalet bör inriktas på egenskaperna hos de offentliga myndigheternas ingripande, inte på effekterna eller resultatet av de offentliga myndigheternas ingripande. Det är med andra ord ett välkänt faktum att myndigheter ingriper på marknaden i rollen som lagstiftare och att de när de gör detta ger upphov till effekter på marknaden och dess aktörer. I detta hänseende kan en myndighet lagligen införa exportavgifter för att generera intäkter från en vara som är mycket konkurrenskraftig på de internationella marknaderna. Däremot går det inte att legitimt införa exportbegränsningar när det står klart att användningen av ett sådant instrument tillsammans med andra mekanismer för att behålla råvaror på den inhemska marknaden och tvinga leverantörer att sälja till priser som är lägre än marknadspriserna ingår i en större plan som de offentliga myndigheterna har utformat för att stödja en viss industri eller uppsättning industrier i syfte att stärka deras konkurrenskraft. Typen av myndighetsåtgärd, inbegripet dess sammanhang, mål och syfte, är därför relevant för bedömningen av komponenten ”finansiellt bidrag”.

ii. ”Anförtroende” eller ”åläggande” skulle omfatta ett uttryckligt och bekräftande agerande riktat mot en viss part i förhållande till en viss uppgift eller skyldighet, vilket är något helt annat än en situation där offentliga myndigheter ingriper på marknaden på ett sätt som kanske eller kanske inte får ett visst resultat med tanke på sakförhållandena och aktörernas utövande av sitt fria val på den marknaden. Den avgörande frågan bakom begreppen ”anförtroende” eller ”åläggande” är huruvida det berörda beteendet, dvs. det finansiella bidraget i form av tillhandahållande av varor mot för låg ersättning, kan hänföras till de offentliga myndigheterna eller fortfarande är de privata aktörernas fria val med hänsyn till marknaden, t.ex. i fråga om lagstadgade begränsningar.

iii. Artikel 1.1 a.1 iv i subventionsavtalet är i princip en bestämmelse mot kringgående. För att det ska föreligga anförtroende eller åläggande måste de offentliga myndigheterna därför överlåta ansvaret på ett privat organ eller utöva sina befogenheter gentemot ett privat organ för att åstadkomma ett finansiellt bidrag. I de flesta fall kan det antas att ett anförtroende eller åläggande av funktioner till ett privat organ omfattar någon form av hot eller incitament, vilket i sin tur är ett bevis på anförtroende eller åläggande. Det är dock sannolikt att offentliga myndigheter har andra möjligheter att utöva befogenheter gentemot ett privat organ, varav en del kan vara ”mer subtila” än en order och de kanske inte har samma grad av tvång.

iv. Det måste finnas ett ”påvisbart samband” mellan de offentliga myndigheternas agerande och det privata organets beteende. Det finns ingen anledning till att ett fall av anförtroende eller åläggande från de offentliga myndigheternas sida inte bör kunna förutsättas med hjälp av indirekta bevis (t.ex. underförstådda och informella fall av delegering eller order), förutsatt att den bevisningen har bevisvärde och är övertygande. I detta avseende kan bevis för de offentliga myndigheternas avsikt att stödja industrin i senare marknadsled (t.ex. genom offentligt tillkännagiven politik eller statliga beslut, eller genom andra offentliga åtgärder), eller förekomsten av andra offentliga åtgärder som säkerställer ett visst resultat på marknaden (t.ex. en exportbegränsning tillsammans med en offentlig åtgärd som hindrar aktörer som omfattas av de begränsningarna från att lagra sina produkter eller en statlig prisreglering i syfte att hålla de inhemska priserna låga för den berörda produkten), vara relevanta för att fastställa huruvida det rör sig om ett finansiellt bidrag enligt artikel 1.1 a.1 iv i subventionsavtalet (särskilt som en indirekt metod för de offentliga myndigheterna att tillhandahålla varor, i enlighet med led iii). Under vissa omständigheter kan offentliga myndigheters ”vägledning” utgöra ett åläggande. Slutligen kan ett privat organ, beroende på omständigheterna, besluta sig för att inte utföra en funktion som den har anförtrotts eller ålagts, trots eventuella negativa följder. Detta bevisar dock inte i sig att det privata organet inte har varit föremål för ett anförtroende eller åläggande.

(827) I linje med denna rättspraxis och med antagandet att batterileverantörerna är ”privata organ” i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen, undersökte kommissionen å ena sidan arten av de offentliga myndigheternas åtgärder, dvs. om de offentliga myndigheternas ingripande innebär att de anförtror eller ålägger batteriproducenterna att tillhandahålla batterier mot för låg ersättning till batterielfordonsproducenterna, och å andra sidan batterileverantörernas åtgärder, dvs. huruvida batteriproducenterna tillhandahåller insatsvaror till de kinesiska producenterna av batterielfordon mot för låg ersättning och följaktligen huruvida det finns ett påvisbart samband mellan de kinesiska myndigheternas agerande och agerandet hos de batterileverantörer som agerar som ombud för de kinesiska myndigheterna. Kommissionen undersökte slutligen om den funktion som utförts av batterileverantörer normalt skulle ligga inom myndigheternas kompetens, nämligen om tillhandahållandet av batterier till batterielfordonsproducenter i Kina är en normal verksamhet för myndigheterna, och om denna funktion rent faktiskt inte skiljer sig från myndigheternas normala praxis, dvs. om själva tillhandahållandet av insatsvarorna från producenterna faktiskt skiljer sig från vad myndigheterna skulle ha gjort själva.

(828) Mot bakgrund av den rättspraxis från WTO som avses i skälen 822–826, undersökte kommissionen först om de kinesiska myndigheternas stöd till den kinesiska industrin för batterielfordon, i form av tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning, faktiskt är ett mål för de olika statliga åtgärderna i fråga och inte bara en ”sidoeffekt” av utövandet av allmänna föreskrivande befogenheter. Kommissionen undersökte särskilt om de lägre priserna på batterier som konstaterats var en del av myndigheternas mål eller om de lägre priserna snarare var en ”oavsiktlig” biprodukt av myndigheternas allmänna föreskrivande verksamhet. Kommissionen drog slutsatsen att de kinesiska myndigheternas olika ingripanden hade som mål att stödja batterielfordonsindustrin och att de lägre batteripriserna var ett medvetet mål för dessa åtgärder, som i sin tur genomfördes genom branschorganisationer som är skyldiga att respektera och verkställa dessa planer.

(829) De kinesiska myndigheterna vidtog ett antal åtgärder under åren för att uppnå sitt politiska mål. I avsnitt 3.1 beskrivs den relevanta bakgrunden och sammanhanget för att förklara den betydelse som de kinesiska myndigheterna fäster vid utvecklingen av batterielfordonsindustrin och de industrier som omger den.

(830) Som förklaras i detalj i punkt i i avsnitt 3.7.2.1.1 har de kinesiska myndigheterna vidtagit en rad åtgärder som gäller alla företag, oavsett om de är statsägda eller privatägda, i syfte att styra dem mot att leverera batterier till låga priser. I synnerhet innehåller 2017 års handlingsplan för batterier specifika instruktioner om prissättningen av batterier, med krav på att den systemspecifika energitätheten år 2020 ska sträva efter att nå 260 wattimmar/kilogram och att kostnaden för kraftbatterier ska sänkas till mindre än 1 yuan/watttimme. Senast 2025 kommer energitätheten att nå 500 watttimmar/kilogram.

(831) Dessutom har batteriindustrin ett starkt stöd i Kina. Det finns ett stort antal förordningar som utfärdats av olika statliga organ och som övervakar varje aspekt av batterisektorn, vilket framgår av avsnitt 3.7.2.1.1 i punkt i och särskilt 2017 års handlingsplan för batterier som behandlas i skälen 708–710, planen för fordon som drivs med ny energi 2012–2020 (skäl 744) och åtgärderna i Jiangxi, Fujian och Shenzhen (skälen 725–733). Kommissionen fann bevis i nationell och lokal politik för att batteriproducenter gynnades av en rad stödåtgärder, som behandlas i skäl 735. Dessa omfattar belöningar, tillhandahållande av mark, el och gas till lägre priser, lån från statsägda banker på icke-kommersiella grunder och förmånlig skattepolitik. Kommissionen fastställde också att de batteriproducenter som var närstående Geely- och SAIC-gruppen och som lämnade in ett frågeformulär också gynnades av förmånspolitik, såsom förmånlig finansiering, program för skattebefrielse och skattenedsättning samt bidrag (skäl 740).

(832) Genom att tillhandahålla ekonomiskt stöd till batteriproducenter gav de kinesiska myndigheterna ytterligare instruktioner till företag att öka och stödja den inhemska tillgången på batterier till förmån för utvecklingen av batterielfordonsindustrin. Ett sådant stöd uppmuntrar batterileverantörerna att fullt ut anpassa sitt beteende till de kinesiska myndigheternas politiska mål att utveckla batterielfordonsindustrin.

(833) I avsnittet ovan har kommissionen dessutom redan fastställt hur de kinesiska myndigheterna säkerställer ett visst beteende från batterileverantörerna genom de kinesiska branschorganisationerna (dvs. CBIA och CIAPS), som inte är oberoende branschorganisationer, mot bakgrund av den nivå av kontroll som de kinesiska myndigheterna har över dem (skälen 777–784) och de funktioner som de utför (skälen 791–798). Såsom redan behandlas i skälen 763 och 772 stod batterileverantörer som var medlemmar i CBIA och/eller CIAPS för 86 % av marknadsandelen 2020 och 93 % av Kinas totala installerade kapacitet 2023. Kommissionen fann också att de ovannämnda kinesiska branschorganisationerna inte var oberoende organisationer som agerade enligt fria ekonomiska principer, utan enheter som vägleddes av de kinesiska myndigheterna och förvaltades av dem genom statsrådet (skälen 777–784). I synnerhet konstaterades att båda organisationerna utförde uppgifter som anförtrotts av regeringen, och deras roll är att bistå regeringen i genomförandet av regeringens politik och att reglera deras medlemmars beteende. Det faktum att föreningarna och deras medlemmar har befogenhet att ”stärka industrins självdisciplin” och att ”reglera organisationens, industrins och medlemmarnas beteende” och, i CBIA:s fall, särskilt också att ”samordna frågor som rör företagens produktion, försäljning och export”. Dessa två intresseorganisationer utövar därför myndighetsfunktioner eftersom deras roll är att genomföra de kinesiska myndigheternas politik för att tillhandahålla batterier till billigare priser till förmån för den inhemska batterielfordonsindustrin och övervaka att alla relevanta leverantörer följer dem fullt ut. Mot bakgrund av detta ansåg kommissionen att CBIA och CIAPS var ”offentliga organ” i den mening som avses i artikel 1.1 a 1 i subventionsavtalet.

(834) Vid CBIA:s 7:e medlemskongress uttryckte intresseorganisationen dessutom att ”organisationen fullt ut bör spela sin roll som en självreglerande organisation inom industrin, axla det viktiga ansvaret för att upprätthålla marknadsbeteendet, vägleda industrin till ordnad konkurrens, regelbegränsningar, övervaka självdisciplin och optimera utvecklingen, [...] **begränsa och bestraffa beteenden som stör marknadsordningen, skadar industrins intressen och image** och sträva efter att skapa en rättvis och ordnad utvecklingsmiljö för batteriindustrin” [fetstil tillagd] ([377]). Detta visar att medlemmarna måste följa de anvisningar från intresseorganisationen som syftar till att reglera dess medlemmars ekonomiska beteende för att följa de kinesiska myndigheternas politik, för att undvika återverkningar som CBIA ger dem. Detta visar vidare att de kinesiska myndigheterna genom intresseorganisationerna ger batteriproducenterna mandat att följa ett visst beteende från batteriproducenterna. Ytterligare belägg för att de kinesiska myndigheterna aktivt deltar på marknaden och ingriper när det uppstår problem med priser och utbud finns i de pressmeddelanden som MIIT gav ut 2022 (skäl 750), då MIIT lovade att ”pressa [priserna på råvaror] tillbaka till en rimlig nivå så snart som möjligt” ([378]).

([377]) Se https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Se fotnot 308.

(835) Kommissionen noterade vidare att bestämmelserna i CATL:s stadgar och relaterade transaktionshanteringssystem, såsom förklaras i skäl 801, föreskriver att det finns fall då priser för alla slags transaktioner med närstående enheter ska fastställas av staten. Med tanke på att CATL är den överlägset största leverantören på den inhemska marknaden och har samriskföretag med statligt ägda BEV-producenter samt med de två icke-integrerade tillverkarna i urvalet, drog kommissionen slutsatsen, i avsaknad av samarbete från CATL:s sida, att de kinesiska myndigheterna spelar en nyckelroll i prismekanismen för de batterier som levereras till BEV-industrin och att CATL:s beteende inte är en fri marknadsaktörs beteende när det gäller den kinesiska inhemska marknaden.

(836) Detta framgår ytterligare av CATL:s irrationella beteende på den inhemska marknaden och exportmarknaden (skäl 813), där CATL offrar vinster på försäljningen av batterier på den kinesiska hemmamarknaden. Företagets irrationella beteende visar att det genom de kinesiska myndigheternas politik styrdes att leverera batterier till billigare priser till den inhemska batterielfordonsindustrin, snarare än att följa ett marknadsdrivet beteende som skulle innebära att det främst säljer batterier på exportmarknader där det skulle ha kunnat optimera sina vinster avsevärt under undersökningsperioden. Såsom förklaras i skälen 738–742 gav de kinesiska myndigheterna också ekonomiskt stöd till batterileverantörerna för att säkerställa att de berörda företagen kunde hålla sig flytande och vidareutveckla sin kapacitet så att de kunde fortsätta med sitt irrationella beteende som de kinesiska myndigheterna hade som mål, nämligen att tillhandahålla batterier till låga priser och i tillräckliga mängder till producenterna av batterielfordon, i stället för att styra om sin försäljning till export, vilket skulle ha gett dem betydande vinster.

(837) Kommissionen ansåg mot bakgrund av den tillgängliga bevisningen att de kinesiska myndigheterna spelade ”en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning”, vilket överprövningsorganet kräver ([379]). De åtgärder som vidtogs av de kinesiska myndigheterna begränsar batteriproducenternas handlingsfrihet genom att i praktiken begränsa deras affärsbeslut om till vilket pris de ska sälja sin produkt, vilket framgår av de planer som behandlas i avsnitt 3.7.2.1.1 i, till förmån för batterielfordonsindustrin De kinesiska myndigheternas roll var mycket mer långtgående än ett vanligt ingripande i egenskap av tillsynsmyndighet inom batterisektorn. De relevanta åtgärderna reglerade inte bara allmänna aspekter av marknaden utan tvingade batteriföretagen att agera specifikt. Alla dessa åtgärder vidtogs för att batteriföretagen skulle tillhandahålla batterier mot för låg ersättning för att gynna industrin i för batterielfordon. Denna avsikt klargjordes genom flera policyförklaringar och åtgärder som omfattas av avsnitt 3.7.2.1.1 i.

(838) Genom att ålägga batteriföretagen att följa dessa åtgärder, som i sin tur verkställdes genom branschorganisationer som är skyldiga att respektera och verkställa dessa planer, fråntog de kinesiska myndigheterna dem möjligheten att fritt välja sina försäljningsstrategier enligt marknadsmässiga överväganden. Med andra ord utgör dessa åtgärder helt klart ett påvisbart samband mellan de offentliga myndigheternas agerande och batteriföretagens beteende. De kinesiska myndigheterna använde batteriföretagen som ombud för att stödja batterielfordonsproducenterna.

(839) Slutligen bedömde kommissionen huruvida producenternas faktiska tillhandahållande av insatsvaror, i verklig mening, skiljer sig från vad regeringen skulle ha gjort själv. Kommissionen anser att så är fallet. I stället för att tillhandahålla batterierna direkt till batterielfordonsindustrin för att uppnå de kinesiska myndigheternas offentliga politiska mål att främja utvecklingen av denna industri, uppmuntrar de kinesiska myndigheternas genom en rad åtgärder privata enheter att göra detta för dess räkning. I den utsträckning som tillhandahållande av varor genom staten omfattar vissa utgifter (såsom subventioner för insatsvaror eller uteblivna intäkter från försäljning mot för låg ersättning) bör sådana åtgärder betraktas som uppgifter som vanligen räknas till offentliga myndigheters ansvarsområden ([380]).

([379]) Överprövningsorganets rapport, DS 296, punkt 115.

([380]) Se panelrapporten, *United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea*, WT/DS296, den 21 februari 2005, fotnot 57 (”[Vi] anser att hänvisningen till funktioner som normalt ligger inom myndigheternas kompetens också bör förstås som funktioner för beskattning och inkomstkostnader. (...) I den mån lån och omstruktureringsåtgärder omfattar skatte- eller inkomstutgifter kan de omfattas av den bestämmelsen”).

(840) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att de åtgärder som de kinesiska myndigheterna vidtagit leder till ett finansiellt bidrag i form av statligt tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning till de kinesiska batterielfordonsproducenterna enligt artikel 3.1 a iv i grundförordningen. De kinesiska myndigheterna uppmuntrar batterileverantörer att tillhandahålla batterier mot för låg ersättning ([381]) till batterielfordonsindustrin, så deras beteende måste tillskrivas de kinesiska myndigheterna, och det är inte bara ett oavsiktligt resultat av de kinesiska myndigheternas åtgärder. De kinesiska myndigheterna säkerställer att batteripriserna kontrolleras via branschorganisationerna och det stöd som beviljas batteriproducenter för att uppfylla de kinesiska myndigheternas politiska mål.

3.7.2.1.2. Förmån, selektivitet och beräkning av subventionsbeloppet

(a) *Förmån*

(841) Såsom förklaras i avsnitt 3.3.1.2 lämnade ingen icke-närstående producent av LFP eller batterier uppgifter till kommissionen genom att besvara det särskilda frågeformulär som var avsett för leverantörer av insatsvaror i Kina. Eftersom det fanns ett förhållande mellan de två icke-integrerade producenterna i urvalet och CATL, ombads även CATL att fylla i ett frågeformulär, men underlät att göra detta.

(842) Som en följd var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen för att fastställa nivån på förmånerna för de exporterande producenterna i urvalet som köpte batterier på den inhemska marknaden. De tillgängliga uppgifterna bestod av den information som samlats in från den enda leverantören av batterier som samarbetade i undersökningen.

(843) Kommissionen drog slutsatsen att leverantörer av batterier ansågs vara offentliga organ eller privata företag som de kinesiska myndigheterna anförtrott och/eller ålagt att tillhandahålla batterier mot för låg ersättning.

(844) I enlighet med artiklarna 3.2, 5 och 6 d i grundförordningen bedömde kommissionen storleken på den utjämningsbara subventionen som den förmån som konstaterats för mottagaren under undersökningsperioden.

(845) För att fastställa förekomsten av en förmån och dess storlek bedömde kommissionen först om priserna i Kina kunde utgöra ett lämpligt referensvärde.

(846) Mot bakgrund av de kinesiska myndigheternas bristande samarbetsvilja och den därav följande bristen på information om den kinesiska inhemska batterimarknaden ansåg kommissionen att det inte var lämpligt att basera sitt referensvärde på kinesiska inhemska priser på grund av den stora marknadsandelen för batterileverantörer som var medlemmar i CBIA eller CPIAS och slutsatserna att den kinesiska marknaden var snedvriden på grund av den tillämpliga nationella och sektoriella politik som genomförs av de inhemska batterileverantörer som omfattas av avsnitt 3.7.2.1, och särskilt den politik som rör prissättning.

(847) Kommissionen identifierade två möjliga källor för att fastställa ett lämpligt referensvärde för batterierna: Bloomberg New Energy Financials (BNEF) och Benchmark Mineral Intelligence (BMI) ([382]). BNEF utgjorde en användbar informationskälla, men användningen av BNEF gjorde det inte möjligt att beräkna potentiella referenspriser för undersökningsperioden med hjälp av månadspriser. BNEF identifierade inte heller något pris per kemi per geografiskt område. Dessutom rapporterade den inte priser från fabrik, så prisjämförelserna kunde påverkas av olika leveransvillkor. BMI-uppgifterna det däremot möjligt att beräkna referensvärden för undersökningsperioden, per kemi (LFP och NMC) och geografiskt område ([383]), på grundval av priser från fabrik Den kunde också väga de olika underkemierna av NMC-batterier (111, 523, 622, 811) baserat på motsvarande efterfrågan inom sektorn för elfordon. Den rapporterade dock endast priser per kw/h på cellnivå, inte på förpackningsnivå. Med tanke på graden av noggrannhet i fråga om tidsperiod, geografiskt område, kemi och leveransvillkor ansågs BMI vara den lämpligaste källan för att fastställa ett referenspris för celler. Dessutom var de priser från fabrik som användes från den valda källan ett försiktigt alternativ, eftersom de faktiska batteriinköpen kan ha genomförts på olika leveransvillkor, inklusive olika transportkostnader.

([381]) Se även avsnitt 3.7.2.11 om förmåner.

([382]) Data provider and market intelligence publisher for the lithium-ion battery to electric vehicle (EV) supply chain, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) De regioner som fanns tillgängliga var Nordamerika, Asien, Kina och Europa.

(848) För att beräkna ett motsvarande referensvärde för battericeller för NMC-battericeller från Kina ([384]) använde kommissionen ett genomsnittligt referenspris som viktades mot efterfrågan på underkemier för NMC-batterier inom elfordonssektorn enligt rapporter från BMI. I avsaknad av ett referensvärde för LFC-battericeller utanför Kina ansågs det rimligt att fastställa detta pris genom att tillämpa kvoten mellan referensvärdet för NMC-battericeller i och utanför Kina ([385]).

(849) För att beräkna ett motsvarande referensvärde för batteripaket använde kommissionen de riktmärken för LFP- och NMC-battericeller från Kina som beskrivs i skälen ovan och tillämpade förhållandet mellan celler och paket, baserat på offentligt tillgängliga uppgifter som publicerats av BNEF ([386]). Förhållandet mellan cell och paket bekräftades av uppgifterna i ärendehandlingarna från en av de samarbetsvilliga grupperna.

(850) Förmånen för Geely-gruppen beräknades genom att man tog hänsyn till skillnaden mellan det belopp som de exporterande producenterna i urvalet faktiskt betalade för batterier (celler, moduler och paket) och det belopp som normalt bör ha betalats på grundval av det fastställda referensvärdet.

(851) Såsom förklaras i skäl 815 fastställde kommissionen att två närstående batterileverantörer sålde batterier för export till ett betydligt högre pris än samma batterier som såldes på den kinesiska inhemska marknaden.

(852) Även om det inte gick att dra några exakta slutsatser om SAIC-gruppens inköp av batterier på grund av det bristande samarbete som beskrivs i avsnitt 3.3.2, konstaterade kommissionen att åtminstone de fyra största batterileverantörerna var statsägda, medlemmar av CBIA och/eller nära knutna till CBIA genom CATL. Geely-gruppen befanns köpa över 65 % av sina batterier från företag som var medlemmar i en av dessa två intresseorganisationer. Mot denna bakgrund och i avsaknad av annan information ansågs detta vara representativt för situationen på den inhemska marknaden för batterier i Kina.

(853) Följaktligen ansågs det att de två icke-integrerade producenter som ingick i urvalet köpte sina batterier från viktiga aktörer som ansågs vara ”offentliga organ” eller privata organ som anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna och att de kinesiska producenterna av batterielfordon gynnades av batterier som såldes mot för låg ersättning.

(854) Mot bakgrund av det delvis bristande samarbetet från de kinesiska myndigheterna, saknade kommissionen dessutom avgörande information om situationen på den kinesiska marknaden för batterileverantörer och om justeringar som eventuellt krävdes.

(855) På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att de rådande villkoren på den kinesiska marknaden inte motiverade justeringar, mot bakgrund av bristen på marknadsvillkor i ursprungslandet och i enlighet med bestämmelserna i artikel 6.1 d ii i grundförordningen, och beräknade därför referensvärdet med hjälp av den metod som beskrivits tidigare.

(b) *Selektivitet*

(856) De kinesiska myndigheternas åtgärder syftade uteslutande till att gynna industrin för fordon som drivs med ny energi, som batterielfordon ingår i, eftersom de batterier som omfattas av åtgärderna endast används av industrin för fordon som drivs med ny energi.

I de särskilda rättsakter och dokument som avses i avsnitt 3.7.2.1.1 i punkt i anges dessutom tydligt att batterielfordonsindustrin gynnas av åtgärderna i fråga.

(857) Kommissionen drar därför slutsatsen att subventionerna i form av tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning inte är allmänt tillgängliga utan är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Ingen av de berörda parterna lämnade heller någon bevisning som tydde på att en sådan form av subventioner grundas på objektiva kriterier eller villkor i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.

([384]) Referensvärdet utanför Kina förlitade sig på priser som var tillämpliga i Nordamerika, Europa och Asien, vilket uteslöt Kina.

([385]) Referensvärdet i Kina förlitade sig på de priser som var tillämpliga i Kina. Referensvärdet utanför Kina förlitade sig på priser som var tillämpliga i Nordamerika, Europa och Asien, vilket uteslöt Kina.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ och https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/

(c) *Beräkning av subventionsbeloppet*

(858) Kommissionen analyserade priserna på grundval av kW/h och tog hänsyn till kemi (NMC mot LFP), batterityp (modul eller paket) och förhållande. På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att inköpspriserna från närstående företag i genomsnitt ([387]) var högre än inköpspriserna från icke-närstående leverantörer. Skillnaden översteg 8 % och i vissa fall till och med 20 % för vissa kombinationer av kemi/batterityp.

(859) Mot bakgrund av dessa skillnader analyserade kommissionen de tillgängliga uppgifterna om internpris för att avgöra om sådana transaktioner kunde anses ha gjorts på armslängds avstånd. Uppgifterna i ärendehandlingarna, dvs. inlämnade prisavtal och kontrakt, innehöll dock inga uppgifter i detta avseende. I detta sammanhang och eftersom Geely-gruppen inte hävdade att sådana transaktioner skedde på armslängds avstånd, kunde kommissionen inte använda dessa priser utan ersatte dem med det pris som betalats per kw/h för liknande produkter till icke-närstående leverantörer. När vissa företag inom Geely-gruppen inte köpte från icke-närstående leverantörer användes det vägda genomsnittliga priset per kw/h för liknande produkter på Geely-gruppnivå. Jämförelsen gjordes på kw/h med hänsyn till batterikemin, dvs. LFP och NMC, och batteritypen (cell, modul eller paket). I avsaknad av ett tillämpligt referensvärde för moduler användes referensvärdet för cellpriser som ett försiktigt alternativ. Referensvärdena baserades på priserna på battericeller från BMI ([388]) med beaktande av de genomsnittliga priserna på LFP- eller NMC-celler utanför Kina under undersökningsperioden, såsom fastställs i skälen ovan.

(860) Med tanke på att SAIC-gruppen delvis inte samarbetade i fråga om batterileveranser och motsvarande uppgifter enligt beskrivningen i avsnitt 3.3.1.4 var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter. I detta avseende förlitade sig företaget på en betydande inköpsvolym från den andra gruppen i urvalet som köpte batterier. De berörda transaktionerna uteslöt vissa batterier avsedda för batterielfordonsmodeller som inte liknade dem som såldes av SAIC-gruppen.

Tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning

Företagets namn	Subventionsnivå
Geely-gruppen	10,32 %
SAIC-gruppen	13,24 %

3.7.2.2. Statligt tillhandahållande av LFP mot för låg ersättning

(861) Såsom konstaterats tidigare är en av de exporterande producenterna i urvalet (BYD-gruppen) vertikalt integrerad. För denna grupp undersökte kommissionen därför om tillhandahållandet av viktiga råvaror för produktion av batterier som används i de modeller som tillverkas av denna grupp kunde utgöra en utjämningsbar subvention. I detta skede inriktade kommissionen denna undersökning på den viktigaste komponenten som används för batterier, LFP, som står för mer än 25 % av batteriets produktionskostnader.

(862) För att kunna fastställa att det rör sig om en utjämningsbar subvention måste tre faktorer föreligga enligt artiklarna 3 och 4 i grundförordningen, nämligen 1) ett finansiellt bidrag, 2) en förmån och (3) selektivitet. Kommissionen kommer att undersöka dessa sakförhållanden nedan.

3.7.2.2.1. *Finansiellt bidrag*

(a) LFP-leverantörer som agerar som ”offentliga organ”

(863) Kommissionen analyserade först huruvida LFP-leverantörerna kunde anses utgöra offentliga organ, så att tillhandahållandet av denna viktiga råvara mot för låg ersättning kunde tillskrivas de kinesiska myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a i grundförordningen. Såsom förklaras i detalj i avsnitt 3.5.1, skälen 409–418, måste den rättsliga standarden för förekomsten av ett offentligt organ tolkas i enlighet med WTO:s rättspraxis. På grundval

([387]) Prisjämförelsen mellan närstående och icke-närstående leverantörer gjordes genom att beakta inköpsvolymerna för att beräkna en vägd genomsnittlig prisskillnad.

([388]) Data provider and market intelligence publisher for the lithium-ion battery to electric vehicle (EV) supply chain, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

av relevant rättspraxis som hänvisas till i skälen 409–418 bör det undersökas om de producenter av insatsvaror i Kina som levererar insatsvaror är ”offentliga organ” (dvs. enheter som har, utövar eller har befogenhet att utföra myndighetsuppgifter) med vederbörlig hänsyn till i) den rättsliga och ekonomiska miljö som råder i det land där de undersökta enheterna är verksamma, ii) förhållandet mellan enheterna i fråga och myndigheterna samt iii) de relevanta enheternas grundläggande egenskaper och funktioner.

i) *Den rättsliga och ekonomiska situation som råder i Kina*

(864) I skälen 704–758 undersökte kommissionen redan den rättsliga och ekonomiska miljö som råder i Kina och visade hur de kinesiska myndigheterna har inrättat en ram som säkerställer att leverantörer av insatsvaror, från insatsvaror (inklusive råvaror som LFP) till mellanliggande insatsvaror (t.ex. batterier), uppfyller regeringens politiska mål att utveckla batterielfordonsindustrin. De relevanta åtgärder som de kinesiska myndigheterna vidtagit för att uppnå sitt politiska mål att stödja de viktigaste industrierna i leveranskedjan för batterielfordon till förmån för batterielfordonsproducenterna, som omfattar både viktiga material i tidigare led som används vid produktionen av batterier, och batterier, behandlas i avsnitt 3.7.2.1.1 i punkt i.

(865) Framför allt visar ”lagen om mineraltillgångar” och ”reglerna för genomförande av lagen om mineraltillgångar” (skäl 723) hur staten anser att mineraltillgångar tillhör staten och att regeringen har full kontroll över resursfördelningen och kan fastställa vem som får gruvdriftsrättigheterna och gränserna för vad som får utvinnas. Den 14:e femårsplanen för råvaror (skäl 714) stöder inrättandet av ett reservsystem för mineraltillgångar där staten och företagen samarbetar. På det hela taget har de kinesiska myndigheterna skapat ett system där de kan utöva full kontroll över mineraltillgångar.

(866) Det finns också flera incitament för leverantörer av råvaror som används vid produktion av batterier, såsom skatteincitament (skäl 721), vägledningsfonder, belöningar, kapitalutfästelser (skäl 720).

(867) Dessutom fann kommissionen att litiumjärnfosfat inte omfattas av mervärdesskatteåterbetalningen på 13 % vid export, vilket gör det billigare för inhemsk förbrukning än för export (skäl 753). Bevis för att de kinesiska myndigheterna ingrep i prissättningen av råvaror för fordon som drivs med ny energi fanns i pressmeddelanden från MIIT under 2022 (skäl 750), då regeringen lovade att pressa tillbaka priset på råvaror som används i fordon som drivs med ny energi (inklusive litium) till en rimlig nivå.

(868) Alla ovanstående visar att de kinesiska myndigheterna på central och lokal nivå har inrättat ett antal strategier och åtgärder som riktar sig till leverantörer av insatsvaror för att i slutändan stödja batterielfordonsindustrin. Alla dessa insatsvaror utgör en betydande del av batterielfordonens produktionskostnader. Till följd av denna politik från de kinesiska myndigheterna som säkerställer en stabil och omfattande tillgång på dessa insatsvaror, i kombination med billigare priser, gynnas producenterna av batterielfordon av subventioner i form av en betydande kostnadsminskning, vilket gör det möjligt för dem att sälja batterielfordon till lägre priser, även på EU-marknaden.

(a) *Förhållandet mellan LFP-leverantörer och de kinesiska myndigheterna*

(869) Efter att ha analyserat den rättsliga och ekonomiska ram inom vilken leverantörerna av insatsvaror är verksamma, som i hög grad dikteras av de kinesiska myndigheternas politiska mål att utveckla batterielfordonsindustrin via leverantörer av insatsvaror, analyserade kommissionen också egenskaperna hos den kinesiska inhemska marknaden för LFP, bevisen för statlig närvaro/ägande i leverantörer av insatsvaror samt andra indikationer på att de kinesiska myndigheterna utövade en meningsfull kontroll över dessa enheter (inbegripet deras organisatoriska egenskaper, beslutskedjor och det övergripande förhållandet till de kinesiska myndigheterna).

(870) LFP är en typ av litium som utvinns ur litiumkarbonat. Även om litiumkarbonat kan köpas från leverantörer både inom och utanför Kina – den största delen av Kinas import av litiumkarbonat kommer från Chile och Argentina ([389]) – äger enligt tillgängliga uppgifter online omkring 75 % av den globala litiumraffineringen rum i

([389]) Baserat på Kinas Global Trade Atlas (GTA) importstatistik, HS-nummer 28369100, från oktober 2022 till september 2023.

Kina ([390]). Detta innebär att världen är beroende av Kina för litiumraffinering, och Kinas dominerande ställning på denna marknad gör att de kan vara prisbestämmande på den internationella arenan. Detta bekräftades ytterligare av Kinas importuppgifter om LFP från resten av världen, som visade att obetydliga kvantiteter LFP kom från tredjeländer ([391]).

(871) Kommissionen kunde inte hitta mer information om statligt ägande och kontroll av den offentliga marknaden för LFP-leverantörer som helhet. Med tanke på att de kinesiska myndigheterna inte samarbetade, vilket förklaras närmare i avsnitt 3.3.1.2, och att BYD-gruppen inte samarbetade när det gäller dess viktigaste närstående leverantör, vilket förklaras i avsnitt 3.3.4, skulle kommissionen kunna dra slutsatsen att det är sannolikt att graden av statligt ägande och statlig kontroll av LFP-leverantörerna kan vara mer betydande än vad som anges i den information som finns tillgänglig om detta.

(872) I detta avseende visade de uppgifter som fanns tillgängliga online om marknadsandelen för litiumproducenter i Kina ([392]) att de uppgifter som lämnades av BYD-gruppen kunde anses vara representativa för den kinesiska inhemska marknaden. Kommissionen beaktade de uppgifter som den enda vertikalt integrerade producenten i urvalet (*BYD-gruppen*) lämnat och ansåg att de var representativa för hela den kinesiska marknaden för LFP. Kommissionen identifierade nio leverantörer av LFP till BYD-gruppen. När kommissionen inte kunde hitta uppgifter som var allmänt tillgängliga måste den dra slutsatser på grundval av artikel 28 i grundförordningen.

(873) Kommissionen fastställde att alla nio kinesiska litiumleverantörer var belägna i Kina. Kommissionen drog därför slutsatsen att den kinesiska LFP-marknaden dominerades av inhemska leverantörer.

(874) Kommissionen konstaterade också att LFP-leverantörernas verksamhet regleras av samma underordnade intresseorganisationer som batteriproducenterna, dvs. CBIA och CIAPS ([393]), varvid samma bestämmelser som i avsnitt 3.7.2.1 gäller för LFP-leverantörer. Såsom anges i skäl 773 offentliggör inte CBIA och CIAPS den fullständiga förteckningen över sina medlemmar online. Kommissionen kunde fastställa företagens deltagande i CBIA, CIAPS och andra branschorganisationer genom att granska deras årsrapporter och andra uppgifter som fanns tillgängliga online, såsom förteckningen över medlemmar i deras verkställande organ. I avsaknad av uppgifter från de kinesiska myndigheterna och officiella allmänt tillgängliga uppgifter som omfattar den fullständiga förteckningen över medlemmar i CBIA och CIAPS, ansåg kommissionen att ännu fler leverantörer kunde vara medlemmar i dessa intresseorganisationer. Av de nio leverantörerna av LFP till BYD-gruppen konstaterade kommissionen att minst två av dem var medlemmar i CBIA och även delvis statsägda. Två andra leverantörer befanns också delvis vara statsägda. Enligt årsredovisningen förvaltades ett av de delvis statsägda företagen också som ett företag med statsägt eget kapital ([394]). Ett annat företag befanns vara medlem i CIAPS. Det statsägda företaget och de andra medlemmarna i CBIA och CIAPS representerade 90 % av den totala kvantitet av LFP som levererades till de exporterande producenterna i urvalet och upp till 92 % av det totala värdet under undersökningsperioden. En av de största leverantörerna var inte bara medlem i CBIA, utan också medlem i dess verkställande råd. Kommissionen fastställde därför att flera av LFP:s leverantörer, som stod för merparten av den totala kvantiteten LFP som köptes in av BYD-gruppen och även var några av de största marknadsaktörerna, befanns vara medlemmar i CBIA och/eller CIAPS.

(875) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att den kinesiska inhemska marknaden för LFP till stor del domineras av inhemska leverantörer som i stor utsträckning är medlemmar i underordnade organisationer såsom CBIA, CIAPS och Hunans branschorganisation för batterier och/eller statsägda.

([390]) Se *The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts*, Bloomberg, 1 december 2022, finns på https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/.

([391]) Baserat på Kinas GTA-importstatistik, HS-nummer 28429040, från oktober 2022 till september 2023.

([392]) Se *China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list*, ESCN, 16 oktober 2023. Finns på https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82.

([393]) https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 29

([394]) Se https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82

(876) Kommissionen undersökte vidare förhållandet mellan de kinesiska myndigheterna och LFP-leverantörerna för att fastställa om regeringen utövade meningsfull kontroll över de berörda enheterna och deras beteende på marknaden.

(877) Kommissionen fann också bevis för kommunistpartiets inflytande genom partiuppbyggande intresseorganisationer hos några av de största leverantörerna av LFP till BYD-gruppen. I likhet med CATL (skäl 786) innehöll stadgarna för tre LFP-leverantörer till BYD-gruppen särskilda bestämmelser om inrättandet av partiorganisationer och partiverksamhet inom företaget.

(878) Kommissionen erinrar om att 89 % av den totala kvantiteten LFP som levererades till BYD-gruppen och upp till 91 % av det totala värdet under undersökningsperioden kom från LFP-leverantörer som var medlemmar av CBIA och/eller CIAPS. En annan huvudleverantör av LFP var också delvis statsägd och förvaltades, enligt årsredovisningen, som ett företag med statsägt eget kapital.

(879) På grundval av a) den kontroll som de kinesiska myndigheterna utövar över de kinesiska branschorganisationer som analyseras i avsnitt 3.7.2.1.1 ii (dvs. CBIA och CIAPS), b) det faktum att de flesta av de kinesiska inhemska LFP-producenterna konstaterades ingå i dem, vara statsägda eller förvaltas som ett företag med statsägt eget kapital (skäl 873) och c) det faktum att stadgarna för flera leverantörer av LFP innehöll bestämmelser om inrättande av partiorganisationer inom företaget (skäl 876), drog kommissionen slutsatsen att LFP-marknaden domineras av flera företag som förvaltas och kontrolleras av staten genom deras deltagande i branschorganisationer som CBIA och CIAPS. Med tanke på sin närvaro i intresseorganisationernas ledning och inriktningen på sina affärsbeslut kan de kinesiska myndigheterna utöva meningsfull kontroll över batterileverantörerna genom deras deltagande i CBIA och CIAPS.

(b) *Litiumleverantörernas grundläggande egenskaper och funktioner*

(880) I avsaknad av uppgifter från de kinesiska myndigheterna om antalet och andra uppgifter om de formella indikationerna på statligt ägande och kontroll av inhemska leverantörer av litium och batterier för batterielfordon, var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen. För detta ändamål analyserade kommissionen situationen för de litiumleverantörer som rapporterats av den enda vertikalt integrerade producenten i urvalet (BYD-gruppen). När kommissionen inte kunde hitta uppgifter som var allmänt tillgängliga måste den dra slutsatser på grundval av artikel 28 i grundförordningen.

(881) Kommissionen fann att några av dessa leverantörer var direkt eller indirekt statligt ägda. Kommissionen fastställde särskilt att den största LFP-leverantören till BYD-gruppen, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, delvis var statsägd, eftersom minst 21,9 % av dess aktier innehades av statsägda enheter 2022 ([395]). Trots detta till synes partiella statliga ägande förvaltades detta företag som ett statsägt aktiebolag ([396]). Tre andra leverantörer till BYD-gruppen befanns också vara delvis direkt eller indirekt statsägda ([397]). Dessutom fastställde kommissionen att kommunistpartiets medlemmar och organisationer var närvarande och påverkade flera av LFP-leverantörerna till BYD-gruppen. Den ram inom vilken organisationer för kommunistpartier är verksamma i företag och deras syfte beskrivs i skälen 785 och 786. Litiumleverantörer i BYD-gruppen, som stod för mer än 90 % av dess inköp av LFP i värde eller volym, befanns ingå i branschorganisationer som fungerar som ”offentliga organ” i den mening som avses i artikel 1.1 a.1 i subventionsavtalet och vars deltagande i intresseorganisationen gav medlemmarna samma offentliga befogenheter.

(882) Kommissionen har bedömt om LFP-leverantörerna har myndighetsbefogenheter och om de utövar dessa befogenheter genom att utföra myndighetsuppgifter. Bevisningen visade att LFP-leverantörerna följer de kinesiska myndigheternas politiska mål i punkt i i avsnitt 3.7.2.1.1 och därmed utför myndighetsuppgifter.

([395]) Se http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF p76

([396]) Se https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82

([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF p115; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF s. 88.

(883) Eftersom de kinesiska myndigheterna inte samarbetade (se avsnitt 3.2.3) var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter online. Kommissionen fann bevis för att LFP-leverantörer utförde nationella uppgifter, till exempel i Anjudistriktet (Suining, Sichuan) och i Yunnan. Dessa två projekt rör dotterföretagen till Hunan Yuneng New Energy Materials, den största LFP-producenten i Kina ([398]) vars huvudsakliga kunder är BYD och CATL ([399]). Dessutom var både BYD och CATL aktieägare i Hunan Yuneng New Energy Materials under undersökningsperioden, tillsammans med en statsägd grupp ([400]).

(884) Suiningdistriktet är särskilt viktigt för sina litiumreserver. Såsom redan behandlas i skäl 724 fann kommissionen bevis för nationella planer som innehåller bestämmelser om årlig produktion, vinstmål och utvecklingsmål, såsom en årlig produktion senast 2025 på över 800 000 ton material för positiva elektroder och över 500 000 ton prekursorer för positiva elektroder. Inom denna ram undertecknade Hunan Yuneng New Energy Materials, Kinas ledande LFP-producent och Suining 2021 ett avtal om uppförande av projekt som ger 110 000 ton material för positiva elektroder för litiumbatterier årligen ([401]). Detta är ett av flera avtal som ingåtts med andra företag på batteriområdet för uppförandet av ”Kinas litiumindustrihuvudstad”, vilket är ett av de viktigaste målen i Suiningplanen.

(885) År 2021 undertecknade Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials ett avtal med Annings lokala regering om upprättande av en produktionslinje i Annings industripark ([402]). Yunnan Yuneng är ett annat dotterföretag till Hunan Yuneng New Energy Materials som nämns i skäl 883. Detta argument är en del av det bredare ramverket för avtal om uppförandet av det nya området i Dianzhong, enligt uppgifter från Yunnanprovinsens regerings webbplats ”***Den treåriga handlingsplanen för utveckling av industrin för batterier för ny energi i provinsen Yunnan (2022–2024)*** (fetstil tillagd) anger tydligt att industribaser för produktion av batterier för ny energi att byggas i det nya området i Dianzhong och på andra platser. Partiets arbetsgrupp och förvaltningskommitté för det nya området förankrade omedelbart målet att bygga ett nytt industrikluster för batterier för ny energi på 100 miljarder i Anning för att lägga ut hela industrikedjan. Fokusera på produktion av kärnmaterial såsom positiva och negativa elektroder, membran, kopparfolie/aluminiumfolie, elektrolyter, skal och andra hjälpmaterial för batterier för ny energi, på den ledande produktionen och tillverkningen av battericeller och batteripaket, utföra exakt investeringsfrämjande och sträva efter att bilda en komplett samlingsplats för industrikedjan och sträva efter att bygga ett viktigt nationellt industriellt kluster för gröna batterier för ny energi i Anning-området i slutet av ’den fjortonde femårsplanen’” ([403]). På grundval av den bevisning som framkommit är därför uppförandet av produktionslinjer i Annings industripark också avsett att uppnå målen i handlingsplanen från Yunnan.

(886) På grundval av ovanstående undersökte kommissionen vidare om det faktum att LFP-leverantörerna hade myndighetsbefogenheter och ansågs vara ”offentliga organ” påverkade priserna för de kinesiska inhemska batterielfordonsproducenterna.

(887) Eftersom inga icke-närstående eller närstående litiumleverantörer samarbetade, såsom förklaras i avsnitt 3.3.1.2, var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter. I detta avseende erinras det om att kommissionen inte hade tillgång till avgörande uppgifter om strukturen på den inhemska marknaden för råvaror och prissättningsmekanismen. Kommissionen var därför tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter och ansåg att de uppgifter som lämnats av den vertikalt integrerade producenten i urvalet var illustrativa för situationen på den kinesiska inhemska marknaden för LFP.

([398]) Se *China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms*, S&P Global, 9 maj 2023, finns på https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms.

([399]) Se *Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80 %*, Energy Trend, 24 April 2023, finns på https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html

([400]) Se http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF,. s. 76

([401]) Se https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html.

([402]) *Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster,* Yunnan Province Government, den 8 juli 2022, finns på https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) *Se föregående fotnot*.

(888) I skäl 795 drog kommissionen slutsatsen att både CBIA och CIAPS hade myndighetsbefogenheter att reglera och styra sina medlemmars ekonomiska beteende till förmån för batterielfordonsindustrin och att LFP-leverantörers verksamhet också regleras av samma underordnade intresseorganisationer (se skäl 873).

(889) LFP är en typ av litium som härstammar från litiumkarbonat, och Kinas dominerande ställning inom raffinering innebär att Kinas dominerande ställning på denna marknad gör att de kan vara prissättande på den internationella arenan. Såsom redan beskrivits i skäl 869 fann kommissionen att Kina importerade marginella mängder LFP ([404]), vilket visar att kinesiska inhemska leverantörer är prissättare snarare än prisföljare och att de kan ha skönsmässiga befogenheter i sin prissättning med tanke på den dominerande ställning som Kina har i fråga om raffinering av LFP.

(890) Detta bekräftades ytterligare av det faktum att 100 % av leverantörerna av LFP till BYD-gruppen var baserade i Kina.

(891) När det gäller själva priserna fastställde kommissionen att det genomsnittliga månatliga inköpspriset för LFP för den enda integrerade producenten av batterielfordon minskade med [40–60 %] under undersökningsperioden, medan det genomsnittliga månatliga exportpriset för samma produkt med ursprung i Kina förblev stabilt under samma period ([405]). En sådan prissänkning kunde observeras för alla stora leverantörer av LFP till BYD-gruppen. Kommissionen anser att detta bekräftar att de kinesiska myndigheterna genom den befintliga mekanismen, särskilt branschorganisationerna och stödåtgärderna till LFP-producenterna, säkerställer att LFP tillhandahålls batterielfordonsproducenterna till låga priser och att LFP-leverantörerna strikt följer den befintliga prismekanismen. LFP-producenter är skyldiga att utöva myndighetsfunktioner när de tillhandahåller LFP till inhemska producenter i motsats till att agera som rationella ekonomiska aktörer.

(892) När det gäller BYD:s huvudleverantör konstaterade kommissionen att dess avtal med BYD-gruppen innehöll en bestämmelse om pris som säkerställde att företaget skulle få de mest gynnsamma leveransvillkoren ([406]), dvs. att det inte skulle betala ett högre pris än någon annan kund till Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Denna bestämmelse bekräftas också i börsintroduktionsprospektet från samma företag, där det anges att ”part A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] lovar att ge part B [BYD-gruppen] de mest gynnsamma leveransvillkoren för litiumjärnfosfat (inklusive leverans av litiumjärnfosfat, kvantitet, leveranspris), och får inte vara högre än det lägsta priset för liknande produkter som part A säljer till andra kunder” ([407]). I samma dokument medgavs också att BYD var en strategisk investerare i Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Även om CATL dessutom är både en strategisk investerare och en stor kund till Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ([408]), konstaterade kommissionen i skäl 801 att det i företagets stadgar föreskrivs att ”prissättningen av transaktioner med närstående parter ska fastställas av staten” ([409]). Med tanke på förhållandet mellan de två företagen och i avsaknad av annan bevisning som tyder på motsatsen ansåg kommissionen att det pris som CATL betalade för LFP fastställdes av staten. Detta omfattar en stor del av den LFP som köps på den kinesiska marknaden och är avsedda för producenter av batterielfordon, eftersom CATL är den största oberoende batteriproducenten i Kina ([410]).

(894) Följaktligen, med tanke på att Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd är skyldigt att ge BYD-gruppen de mest gynnsamma leveransvillkoren för LFP i fråga om priser, såsom beskrivs i skäl 891, drog kommissionen slutsatsen att CATL och BYD-gruppen, de två största batteriproducenterna på den kinesiska marknaden, köpte LFP till det mest gynnsamma priset, som fastställdes av staten tack vare en prismekanism som utformats av de kinesiska myndigheterna för att gynna batterielfordonsindustrin.

([404]) Baserat på Kinas GTA-importstatistik, HS-nummer 28429040, från oktober 2022 till september 2023.
([405]) Baserat på Kinas GTA-exportstatistik, HS-nummer 28429040, från oktober 2022 till september 2023.
([406]) Detta innebär att leverantörens villkor gentemot BYD inte får vara mindre gynnsamma än de villkor som leverantören tillhandahåller andra kunder. Till exempel får leverantörens pris till BYD inte vara högre än priset för samma produkt till andra kunder.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , p. 1.1.384
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , p. 1.1.47
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.
([410]) Rodiumrapporten, s. 41.

(895) Mot bakgrund av ovanstående fastställde kommissionen att LFP-leverantörerna inte är fria att fastställa priser enligt normala marknadsöverväganden och att maximera sina vinster. Detta illustreras inte bara av de kinesiska myndigheternas ingripande på marknaden enligt beskrivningen i skäl 750 utan också av den prissättningsmekanism som gynnar de viktigaste ekonomiska aktörerna inom batteri- och batterielfordonsindustrin enligt beskrivningen i skälen 891–893. Ovanstående bekräftar att leverantörerna av LFP förser batterielfordonsproducenterna med insatsvaror mot för låg ersättning och därmed ger producenterna en förmån.

(c) *Slutsats*

(896) På grundval av den information som analyserats ovan drog kommissionen slutsatsen att LFP-leverantörerna har myndighetsbefogenheter och utövar myndighetsuppgifter. På grund av de kinesiska myndigheternas planer och de strikta kontroll- och övervakningsmekanismer som styr intresseorganisationerna är dessa intresseorganisationers och deras medlemmars handlingar, liksom de andra leverantörernas handlingar, i själva verket de kinesiska myndigheternas handlingar.

(897) Kommissionen ansåg dessutom att de företag som levererar litiumfosfat också har myndighetsbefogenheter och utövar myndighetsfunktioner eftersom de också måste följa de kinesiska myndigheternas politik i avsnitt 3.7.2 i stället för att agera i enlighet med principerna för den öppna marknaden för att maximera sina vinster. Deras företagsbeslut och ledning påverkas tydligt av de kinesiska myndigheternas politik för att leverera LFP till billigare eller fasta priser för utvecklingen av batterielfordonsindustrin och för att följa riktlinjerna om produktionsmål, som därför inte kan betraktas som ett uttryck för privat beteende i en öppen marknadsekonomi. Bevisningen om prissättningen på den inhemska marknaden och om prissättningen på exportmarknaden i förhållande till det inhemska prissättningsbeteendet bekräftar vidare att batteriproducenterna i Kina följer de kinesiska myndigheternas politik snarare än principerna för den öppna marknaden.

(898) Den kinesiska inhemska marknadens egenskaper och de prismekanismer som genomförs och övervakas av batteriorganisationerna, deras medlemmar samt leverantörerna av LFP bekräftar ytterligare slutsatsen att de har myndighetsbefogenheter och utövar myndighetsfunktioner.

(899) Kommissionen ansåg därför att de kinesiska myndigheterna skapade en miljö där LFP skulle tillhandahållas vertikalt integrerade producenter av batterielfordon och batteriproducenter som CATL, som agerar som ett offentligt organ som genomför statliga åtgärder mot för låg ersättning. På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att batterileverantörerna, inbegripet CBIA och CIAPS, medlemmarna i dessa intresseorganisationer och alla andra leverantörer av batterier och litium, anses vara offentliga organ i den mening som avses i artikel 1.1 a.1 i subventionsavtalet, eftersom de inte har något annat val än att uppfylla de övergripande kinesiska myndigheternas politiska mål till förmån för producenterna av batterielfordon.

(b) LFP-producenter som agerar som privata organ som anförtrotts eller ålagts uppgifter av de kinesiska myndigheterna

(900) Utöver slutsatsen att LFP-producenterna utgör ”offentliga organ” i den mening som avses i artikel 3.1 a i grundförordningen, undersökte kommissionen också alternativt om de kinesiska myndigheterna tillhandahöll ett finansiellt bidrag genom att anförtro eller ålägga LFP-producenter (i egenskap av privata organ) att tillhandahålla batterier till producenter av batterielfordon mot för låg ersättning, i enlighet med artikel 3.1 a iv i grundförordningen.

(901) Denna analys görs på grundval av den tillämpliga rättsliga standard som behandlas i skälen 822–826. Kommissionen analyserade först om de kinesiska myndigheternas stöd till den kinesiska industrin för batterielfordon, i form av tillhandahållande av LFP mot för låg ersättning, faktiskt är ett mål för de olika statliga åtgärderna i fråga och inte bara en ”sidoeffekt” av utövandet av allmänna föreskrivande befogenheter. Kommissionen undersökte särskilt om de lägre priserna på LFP som konstaterats var en del av myndigheternas mål eller om de lägre priserna snarare var en ”oavsiktlig” biprodukt av myndigheternas allmänna föreskrivande verksamhet. Kommissionen drog slutsatsen att de kinesiska myndigheternas olika ingripanden hade som mål att stödja batterielfordonsindustrin och att de lägre LFP-priserna var ett medvetet mål för dessa åtgärder, som i sin tur genomfördes genom branschorganisationer som är skyldiga att respektera och verkställa dessa planer.

(902) De kinesiska myndigheterna vidtog ett antal åtgärder under åren för att uppnå sitt politiska mål. I avsnitt 3.2 beskrivs den relevanta bakgrunden och sammanhanget för att förklara den betydelse som de kinesiska myndigheterna fäster vid utvecklingen av batterielfordonsindustrin och de industrier som omger den.

(903) LFP-industrin har tillsammans med batteriindustrin ett starkt stöd i Kina. Det finns ett stort antal förordningar utfärdade av olika statliga organ som övervakar varje aspekt av batterisektorn och även dess material i tidigare led, vilket framgår av avsnitt 3.7.2.1.1 i, och särskilt ”lagen om mineraltillgångar” och ”regler för genomförandet av lagen om mineraltillgångar” (skäl 723) samt 14:e femårsplanen för råvaror (skäl 714). Bevis för att de kinesiska myndigheterna ingrep i prissättningen av råvaror för fordon som drivs med ny energi fanns dessutom i pressmeddelanden från MIIT under 2022 (skäl 750), då regeringen lovade att pressa tillbaka priset på råvaror som används i fordon som drivs med ny energi (inklusive litium) till en rimlig nivå.

(904) Kommissionen har dessutom redan fastställt att de kinesiska branschorganisationerna (dvs. CBIA och CIAPS) inte är oberoende branschorganisationer, mot bakgrund av de kinesiska myndigheternas kontroll över dem (skälen 777–784) och de funktioner de utför, vilket visar att de har tilldelats myndighetsbefogenheter (skälen 791–798). I synnerhet har medlemmar i CIAPS befogenhet att ”stärka industrins självdisciplin” och att ”reglera medlemmarnas associering, industri och beteende”, medan medlemmarna i CBIA har befogenhet att ”samordna frågor inom företagets produktion, försäljning och export”. Dessa två intresseorganisationer utövar därför myndighetsfunktioner eftersom deras roll är att genomföra de kinesiska myndigheternas politik för att tillhandahålla batterier till låga priser till förmån för den inhemska batterielfordonsindustrin och övervaka att alla relevanta leverantörer följer dem fullt ut.

(905) Detta bekräftar att leverantörerna av LFP inte agerar som öppna marknadsaktörer på den kinesiska inhemska marknaden och inte fattar ekonomiskt rationella beslut, vilket framgår av utvecklingen av priserna på den inhemska marknaden och exportpriserna för LFP (skäl 919), där priserna på den inhemska marknaden och exportpriserna följer helt olika trender. Detta irrationella beteende visar att de kinesiska myndigheternas politik ålade LFP att försörja den inhemska batterielfordonsindustrin till lägre priser. Detta bekräftas ytterligare av slutsatserna i skäl 892 ovan, där kommissionen drog slutsatsen att majoriteten av LFP-priserna på marknaden, dvs. de LFP som CATL och BYD köper från närstående leverantörer, direkt och indirekt fastställs av staten.

(906) Dessutom fann kommissionen bevis i nationell och lokal politik för att LFP-leverantörer gynnades av en rad stödåtgärder, som omfattas av avsnitt 3.7.2.1.1 i. Det erinras om att ingen leverantör i tidigare led samarbetade i undersökningen och att kommissionen därför inte kunde fastställa om LFP-leverantörerna var mottagare av de stödåtgärder som anges i avsnitt 3.7.2.1.1 i. I detta avseende fastställde kommissionen att BYD:s främsta LFP-leverantör, Hunan Yuneng New Energy Materials, fick ett stort antal direkta bidrag utöver de inkomstskatteförmåner som företaget kan få tack vare sitt certifikat som högteknologiskt företag ([411]).

(907) På grundval av detta och med tanke på den stödram som de kinesiska myndigheterna har inrättat är det rimligt att dra slutsatsen att andra leverantörer av LFP också skulle gynnas av sådana incitament, så att de kinesiska myndigheterna ytterligare skulle kunna styra företagen att öka och stödja det inhemska utbudet av LFP till förmån för utvecklingen av batterielfordonsindustrin.

(908) Såsom redan behandlas i skäl 873 stod de LFP-leverantörer som var medlemmar i CBIA och/eller CIAPS för mer än 90 % av den totala kvantitet LFP som levererades till BYD-gruppen och mer än 90 % av det totala värdet under undersökningsperioden. Kommissionen fann också att de ovannämnda kinesiska branschorganisationerna inte var oberoende organisationer som agerade enligt fria ekonomiska principer, utan enheter som vägleddes av de kinesiska myndigheterna och förvaltades av den genom statsrådet (se avsnitt 3.7.2.1.1 a ii). I synnerhet konstaterades att båda organisationerna utförde uppgifter som anförtrotts av regeringen (skälen 781 och 783), och deras roll är att bistå regeringen i genomförandet av regeringens politik och att reglera deras medlemmars beteende. Det faktum att föreningarna och deras medlemmar har befogenhet att ”stärka industrins självdisciplin” och att ”reglera organisationens, industrins och medlemmarnas beteende” och, i CBIA:s fall, särskilt också att ”samordna frågor som rör företagens produktion, försäljning och export” visar att intresseorganisationerna är offentliga organ som de kinesiska myndigheterna har anförtrott att uppmana sina medlemmar att anpassa sina ekonomiska beslut till förmån för batterielfordonsindustrin.

([411]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 122, 128 och 150

(909) Kommissionen ansåg mot bakgrund av den tillgängliga bevisningen att de kinesiska myndigheterna spelade ”en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning”, vilket överprövningsorganet kräver ([412]). De åtgärder som vidtogs av de kinesiska myndigheterna begränsar LFP-producenternas handlingsfrihet genom att i praktiken begränsa deras affärsbeslut om till vilket pris de ska sälja sin produkt, vilket framgår av de planer som behandlas i avsnitt 3.2, till förmån för batterielfordonsindustrin. De kinesiska myndigheternas roll var mycket mer långtgående än ett vanligt ingripande i egenskap av tillsynsmyndighet. De relevanta åtgärderna, inklusive exportrestriktioner för LFP och stödåtgärder för LFP:s leverantörer, reglerar inte bara allmänna marknadsaspekter utan ålägger LFP:s leverantörer ett särskilt beteende. Alla dessa åtgärder vidtogs för att LFP-leverantörer skulle tillhandahålla LFP mot för låg ersättning för att gynna industrin i för batterielfordon. Denna avsikt klargjordes genom flera policyförklaringar och åtgärder som omfattas av avsnitten 3.7.2.1.1 och 3.7.2.2.1.

(910) Genom att ålägga LFP-leverantörerna att följa dessa åtgärder, som i sin tur verkställdes genom branschorganisationer som är skyldiga att respektera och verkställa dessa planer, fråntog de kinesiska myndigheterna dem möjligheten att fritt välja sina försäljningsstrategier enligt marknadsmässiga överväganden. Med andra ord utgör dessa åtgärder helt klart ett påvisbart samband mellan de offentliga myndigheternas agerande och batteriföretagens beteende. De kinesiska myndigheterna använde batteriföretagen som ombud för att stödja batterielfordonsproducenterna.

(911) Slutligen bedömde kommissionen huruvida producenternas faktiska tillhandahållande av LFP, i verklig mening, skiljer sig från vad regeringen skulle ha gjort själv. Kommissionen anser att så är fallet. I stället för att tillhandahålla LFP direkt till batterielfordonsindustrin för att uppnå de kinesiska myndigheternas offentliga politiska mål att främja utvecklingen av denna industri, uppmuntrar de kinesiska myndigheternas genom en rad åtgärder privata enheter att göra detta för dess räkning. I den utsträckning som tillhandahållande av varor genom staten omfattar vissa utgifter (såsom subventioner för insatsvaror eller uteblivna intäkter från försäljning mot för låg ersättning) bör sådana åtgärder betraktas som uppgifter som vanligen räknas till offentliga myndigheters ansvarsområden.

(912) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att de åtgärder som de kinesiska myndigheterna vidtagit leder till ett finansiellt bidrag i form av statligt tillhandahållande av LFP mot för låg ersättning till de kinesiska batterielfordonsproducenterna enligt artikel 3.1 a iv i grundförordningen.

3.7.2.2.2. *Förmån, selektivitet och beräkning av subventionsbeloppet*

(a) Förmån

(913) Såsom förklaras i avsnitt 3.3.1.2 lämnade ingen icke-närstående producent av LFP eller batterier uppgifter till kommissionen genom att besvara det särskilda frågeformulär som var avsett för leverantörer av insatsvaror i Kina. Den BYD-gruppens närstående LFP-leverantör lämnade inget svar på frågeformuläret, och kommissionen kunde inte bedöma om det pris till vilket BYD-gruppen köpte LFP kunde anses vara marknadsmässigt.

(914) Som en följd var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28 i grundförordningen för att fastställa nivån på förmånerna för de exporterande producenter i urvalet som köpte LFP och batterier på den inhemska marknaden.

(915) Kommissionen drog i skälen 895–898 slutsatsen att LFP-leverantörer betraktades som offentliga organ och/eller privata företag som anförtrotts och ålagts av staten.

(916) I enlighet med artiklarna 3.2, 5 och 6 d i grundförordningen bedömde kommissionen storleken på den utjämningsbara subventionen som den förmån som konstaterats för mottagaren under undersökningsperioden.

(917) Kommissionen bedömde därför först om priser i Kina kunde utgöra ett lämpligt riktmärke.

(918) På grund av de kinesiska myndigheternas partiella bristande samarbete saknade kommissionen viktig information om marknadssituationen i Kina för de råvaruleverantörer som används vid produktionen av batterier och om eventuella justeringar som behövde göras. Kommissionen fann att de rådande villkoren på den kinesiska marknaden var snedvridna med hänsyn till de tillämpliga nationella och sektoriella strategier som alla de ekonomiska aktörerna har genomfört.

([412]) Överprövningsorganets rapport, DS 296, punkt 115.

(919) Flera exempel på kraftiga statliga ingripanden och stöd genom hela leveranskedjan för batterielfordon hindrade den normala marknadsdynamiken för att fastställa priset. Priserna på de viktigaste insatsvarorna vid produktionen av batterier, dvs. LFP, ansågs därför inte vara ett marknadspris, utan ett pris som påverkades av staten för att uppnå dess politiska mål.

(920) Detta framgår också av det faktum att de inhemska priser till vilka BYD-gruppen köpte LFP var betydligt lägre än det kinesiska exportpriset. Kommissionen fann att den branta nedåtgående trenden (över 30 %) som observerades i det inhemska inköpspriset under undersökningsperioden inte hade någon koppling till utvecklingen av exportpriset från Kina till resten av världen, som förblev relativt stabilt. De uppgifter som kommissionen hade tillgång till visade därför att de kinesiska myndigheterna, via de intresseorganisationer och dess medlemmar som agerar som offentliga organ, inte bara inrättade en prissättningsmekanism för de råvaror som används för batterier och i synnerhet LFP, utan även att effekten av denna mekanism var synlig på den kinesiska inhemska marknaden under undersökningsperioden.

(921) Detta är i sig ett tillräckligt skäl för att kommissionens ska kunna dra slutsatsen att priserna på LFP i Kina är snedvridna och inte kan användas som riktmärke för att bedöma förmånen.

(922) Kommissionen var därför tvungen att söka efter ett lämpligt riktmärke utanför landet.

(923) I enlighet med artikel 6 d andra stycket ii i grundförordningen analyserade kommissionen de största producenterna av LFP som närmaste möjliga närmevärden till ett icke snedvridet kinesiskt inhemskt pris.

(924) Med tanke på Kinas dominerande marknadsställning i produktionen av LFP och det faktum att inga andra priser utanför landet kunde hittas, och med tanke på att det var omöjligt att göra en jämförelse mellan de kinesiska inhemska priserna och priserna utanför landet, var kommissionen tvungen att förlita sig på exportpriserna från Kina till resten av världen, som levererades på fob-basis. Dessa priser ansågs därför vara ett lämpligt referensvärde mot bakgrund av de rådande dominerande villkoren för denna specifika typ av litium och avsaknaden av något annat skäligt referensvärde. På grundval av detta fann kommissionen att de inhemska priserna på LFP var lägre än exportpriserna till resten av världen.

(b) Selektivitet

(925) De åtgärder som de kinesiska myndigheterna har vidtagit för att säkerställa att LFP tillhandahålls mot för låg ersättning, inbegripet exportbegränsningar och stöd till producenter av LFP för att uppfylla de kinesiska myndigheternas politiska mål och planer, gynnar endast vissa industrier som köper LFP. Dessutom är LFP en särskild typ av raffinerat litium för produktion av batterier som används i batterielfordon.

(926) Kommissionen drar därför slutsatsen att subventionerna i form av tillhandahållande av LFP för produktion av batterier mot för låg ersättning är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Dessa subventioner är begränsade till en kategori företag eller industrier, särskilt de som använder LFP som insatsvara. Ingen av de berörda parterna lämnade heller någon bevisning som tydde på att en sådan form av subventioner grundas på objektiva kriterier eller villkor i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.

(c) Beräkning av subventionsbeloppet

(927) Kommissionen jämförde det inhemska pris till vilket BYD-gruppen köpte LFP under undersökningsperioden med det genomsnittliga kinesiska exportpriset under undersökningsperioden ([413]).

(928) Eftersom en av leverantörerna av LFP också konstaterades vara ett närstående företag till BYD-gruppen under en del av undersökningsperioden, och eftersom denna leverantör inte besvarade frågeformuläret, vilket behandlas i avsnitt 3.3.4, hade kommissionen inga bevis för att de priser som fastställts av leverantören i tidigare led och BYD-gruppen inte påverkades av deras förhållande. Kommissionen hade därför ingen bevisning för att dessa priser var marknadsmässiga och ersatte därmed detta pris med det genomsnittliga inköpspriset för LFP från icke-närstående leverantörer.

([413]) Baserat på Kinas GTA-exportstatistik, HS-nummer 28429040, från oktober 2022 till september 2023.

(929) Förmånen för BYD-gruppen beräknades genom att de inhemska priserna jämfördes med det kinesiska exportpriset för LFP, med tanke på Kinas dominerande ställning vid raffineringen av denna typ av litium. Såsom beskrivs i skäl 400 ersattes det genomsnittliga priset från den närstående leverantören av LFP med det genomsnittliga inköpspriset från icke-närstående leverantörer, eftersom kommissionen inte hade någon bevisning för huruvida inköpen av LFP från den närstående leverantören var marknadsmässiga. Inga justeringar gjordes.

Tillhandahållande av litium för produktion av batterier mot för låg ersättning.

Företagets namn	Subventionsnivå
BYD-gruppen	7,35 %

3.8. Uteblivna intäkter genom program för direkt skattebefrielse och skattereduktioner

(1) *Nedsättning av bolagsskatten för företag inom ny teknik och högteknologiska företag.*

(930) Enligt Folkrepubliken Kinas lag om bolagsskatt (EIT-lagen) får högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik som staten behöver ges ett viktigt stöd i form av en nedsatt bolagsskatt på 15 % i stället för den normala skattesatsen på 25 %.

(a) Rättslig grund

(931) Den rättsliga grunden för detta program är artikel 28 i EIT-lagen och artikel 93 i genomförandebestämmelserna för Kinas lag om bolagsskatt ([414]) samt följande:

— Cirkulär från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning och utfärdande av ”administrativa bestämmelser för erkännande av högteknologiska företag” (nr 32 från 2016).

— Cirkulär från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning och utfärdande av riktlinjer för administration av ackreditering av högteknologiska företag” (nr 195 från 2016).

— Meddelande från den statliga myndigheten för beskattning om tillämpning av förmånlig inkomstskatt på högteknologiska företag (meddelande nr 24 från 2017).

— Katalogen från år 2016 över högteknologiska områden som stöds av staten ([415]).

(932) I januari 2021 utfärdade NDRC dessutom 2020 års version av *Catalogue of Encouraged Industries in Western Region* (dekret nr 40 från 2021), som trädde i kraft den 1 mars 2021. Främjade företag i tolv västliga provinser, autonoma regioner och städer kan åtnjuta förmånspolitiken som innebär att inkomstskatt för företag tas ut till en reducerad skattesats på 15 %. Katalogen uppmuntrar Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Inre Mongoliet och Guangxi att utveckla litiumindustrin. Koppar, aluminium och grafit ingår också i katalogen.

(933) Kapitel IV i Kinas bolagsskattelag som innehåller bestämmelser om förmånsbeskattning. I artikel 25 i bolagsskattelagen, som utgör ingress till kapitel IV anges att ”staten erbjuder förmånlig beskattning till företag i industrier eller projekt vilkas utveckling stöds och främjas särskilt av staten”. Enligt artikel 28 i bolagsskattelagen ”ska bolagsskattesatsen på högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik och som behöver särskilt statligt stöd sänkas till 15 %”.

([414]) Tillämpningsföreskrifter för Folkrepubliken Kinas bolagsskattelag (reviderad 2019) – föreskrift från Folkrepubliken Kinas statsråd nr 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) I artikel 93 i genomförandebestämmelserna för bolagsskattelagen klargörs följande:

”De viktiga högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik som staten ska stödja” enligt artikel 28 punkt 2 i lagen om bolagsskatt hänför sig till de företag som äger immateriella rättigheter och uppfyller följande villkor:

1. *Förenlighet med tillämpningsområdet för nyckelområdena för statsstödda högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik.*
2. *Andelen forsknings- och utvecklingsutgifter i försäljningsintäkterna ska vara minst lika stor som den föreskrivna andelen.*
3. *Den andel av inkomsten som härrör från högteknologiska produkter eller tjänster i företagets totala intäkter får inte vara mindre än den föreskrivna andelen.*
4. *Den tekniska personalens andel av företagets totala personal ska vara minst lika stor som den föreskrivna andelen.*
5. *Övriga villkor som föreskrivs i åtgärderna för administration av identifiering av högteknologiska företag.*

Åtgärder för administrationen av identifieringen av högteknologiska företag och nyckelområden för statsstödda högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik ska utformas gemensamt av centralregeringens teknik-, finans- och beskattningsavdelningar och ska träda i kraft efter godkännande av centralregeringen.

(935) I de ovannämnda bestämmelserna anges tydligt att den reducerade skattesatsen för företag är förbehållen ”viktiga högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik som ska stödjas av staten”, vilka äger viktiga immateriella rättigheter och uppfyller vissa villkor, t.ex. att ”följa tillämpningsområdet för nyckelområdena för statsstödda högteknologiska företag och företag som utnyttjar ny teknik”.

(936) Enligt artikel 11 i de administrativa åtgärderna för erkännande av högteknologiska företag måste företagen uppfylla vissa villkor för att erkännas som högteknologiska företag, bland annat ”äga immateriella rättigheter som spelar en central roll i det tekniska stödet till företagets huvudsakliga produkter (tjänster) via oberoende forskning, överföring, bidrag, sammanslagningar och förvärv osv.” och ”den teknik som spelar en central roll i det tekniska stödet till företagets huvudsakliga produkter (tjänster) omfattas av de högteknologiska områden som stöds av staten”.

(937) De viktigaste högteknologiska områden som stöds av staten förtecknas i 2016 års katalog över högteknologiska områden som stöds av staten. I katalogen, under rubriken ”I. Elektronisk information”, punkt 4, nämns uttryckligen ”kommunikationsteknik, ”optiskt överföringsnät” och ”teknik för optiska överföringssystem”, vari ingår optiska fiberkablar, som högteknologiområden som stöds av staten.

(938) Företag som drar fördel av denna åtgärd måste lämna in sin skattedeklaration och relevanta bilagor. Förmånens faktiska storlek anges i deklarationen.

(b) Undersökningsresultat

(939) Kommissionen konstaterade att företag inom de grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet ansågs utgöra högteknologiska företag under undersökningsperioden och således gynnades av en skatterabatt på 15 % enligt bolagsskattelagen.

(c) Förmån

(940) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen.

(d) Selektivitet

(941) Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna ordning till att endast avse företag som är verksamma inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten. Batterielfordonsindustrin har en sådan hög teknisk prioritet.

(942) Utöver nedsättningen av bolagsskatten på grundval av högteknologisk företagsstatus är nedsättningen av bolagsskatten till 15 % tillgänglig för producenter av fordon som drivs med ny energi (inklusive batterielfordon) även på grundval av kriterier för deras fysiska lokalisering. Om ett företag är beläget i den västra regionen kan bolagsskatt betalas till en reducerad skattesats på 15 %.

(943) Den lagstiftning enligt vilken den beviljande myndigheten är verksam begränsar därför uttryckligen tillgången till en subvention till vissa sektorer och geografiska regioner.

(e) Beräkning av subventionsbeloppet

(944) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades på grundval av den förmån som mottagaren konstaterades ha erhållit under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som skulle betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som faktiskt betalades med den lägre skattesatsen.

(945) Den subventionsnivå som fastställdes för detta särskilda system var 0,36 % när det gäller BYD-gruppen.

(2) *Förmånliga avdrag före skatt för forsknings- och utvecklingsutgifter.*

(946) Skatterabatten för forskning och utveckling innebär att företag får en förmånlig skattebehandling för sin FoU-verksamhet inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten, under förutsättning att vissa tröskelnivåer för FoU-utgifter uppnåtts.

(947) Närmare bestämt ska av de FoU-utgifter som ett företag ådrar sig när det bedriver FoU-verksamhet ytterligare 100 % av de faktiska FoU-utgifterna dras av före skattebetalningen, utöver avdraget för de faktiska utgifter som föreskrivs från och med den 1 januari 2023, förutsatt att dessa utgifter inte omvandlas till immateriella tillgångar och inkluderas i de löpande vinsterna och förlusterna.

(948) Om dessa utgifter har omvandlats till immateriella tillgångar får dessa utgifter skrivas av till 200 % av kostnaderna för de immateriella tillgångarna före skattebetalningen från och med den 1 januari 2023.

(a) Rättslig grund

(949) Rättslig grund för detta program är artikel 30.1 i EIT-lagen, och artikel 95 i tillämpningsföreskrifterna för Kinas bolagsskattelag liksom följande tillkännagivanden:

— Tillkännagivande från den statliga skatteförvaltningen om frågor rörande omfattningen av vägda avdrag före skatt för FoU-utgifter (tillkännagivande nr 40 från 2017).

— Tillkännagivande av finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen om ytterligare förbättring av politiken när det gäller vägda avdrag före skatt på FoU-utgifter (tillkännagivande nr 7 från 2023).

(b) Undersökningsresultat

(950) Kommissionen konstaterade att företagen i de grupper som ingick i urvalet kunde göra ytterligare avdrag för utgifter för forskning och utveckling avseende ny teknik, nya produkter och nya metoder.

(c) Förmån

(951) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen.

(d) Selektivitet

(952) Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna åtgärd till att endast avse företag som har FoU-utgifter inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten, såsom till exempel batterielfordonssektorn. Den lagstiftning enligt vilken den beviljande myndigheten är verksam begränsar därför uttryckligen tillgången till en subvention till vissa företag och sektorer.

(e) Beräkning av subventionsbeloppet

(953) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades på grundval av den förmån som mottagaren konstaterades ha erhållit under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som ska betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som ska betalas efter det ytterligare avdraget på 100 % av de faktiska FoU-utgifterna.

(954) Den subventionsnivå som fastställdes för detta särskilda system var 0,57 % för BYD-gruppen, 0,03 % för Geely-gruppen och 1,53 % för SAIC-gruppen.

(3) *Skattebefrielse på utdelning mellan berättigade inhemska företag*

(955) Lagen om bolagsskatt erbjuder förmånlig beskattning till företag i industrier eller projekt vilkas utveckling stöds och främjas särskilt av staten och i synnerhet undantas från skatt på intäkter från kapitalinvesteringar, till exempel utdelningar och bonus, mellan berättigade inhemska företag.

(a) Rättslig grund

(956) Den rättsliga grunden för detta program är artikel 26.2 i EIT-lagen och genomförandebestämmelserna för Kinas bolagsskattelag.

(957) I artikel 25 i EIT-lagen, som utgör inledningen till kapitel IV ”Prioriterad skattepolitik”, föreskrivs att ”staten kommer att erbjuda inkomstskatteförmåner till företag som är verksamma inom industrier eller projekt vars utveckling särskilt stöds och uppmuntras av staten”. I artikel 26.2 anges vidare att skattebefrielsen är tillämplig på inkomst från kapitalinvesteringar mellan ”berättigade inhemska företag”, vilket verkar begränsa dess tillämpningsområde till endast vissa inhemska företag.

(b) Undersökningsresultat

(958) Kommissionen konstaterade att vissa företag i urvalet var befriade från utdelningsskatt mellan berättigade inhemska företag.

(c) Förmån

(959) Kommissionen ansåg att detta system är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen.

(d) Selektivitet

(960) Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna åtgärd till att endast avse berättigade inhemska företag som mottar betydande stöd från staten och vars utveckling främjas av staten. Den lagstiftning enligt vilken den beviljande myndigheten är verksam begränsar därför uttryckligen tillgången till en subvention till vissa företag och sektorer.

(e) Beräkning av subventionsbeloppet

(961) Kommissionen har beräknat subventionsbeloppet genom att tillämpa den normala skattesatsen på den utdelningsintäkt för vilken avdrag har gjorts från den beskattningsbara inkomsten.

(962) Den subventionsnivå som fastställdes för detta särskilda system var 0,17 % för Geely-gruppen och 1,09 % för SAIC-gruppen.

(4) *Degressiv avskrivning av utrustning som används av högteknologiska företag*

(963) Enligt artikel 32 i EIT-lagen, ”där degressiv avskrivning av fasta tillgångar i ett företag verkligen är nödvändig på grund av tekniska framsteg eller andra anledningar, kan antalet år för avskrivningar minskas eller metoden med degressiv avskrivning användas.”

(a) Rättslig grund

(964) Rättslig grund för detta program är artikel 32 i EIT-lagen, och artikel 98 i tillämpningsföreskrifterna för Kinas bolagsskattelag liksom följande tillkännagivanden:

— Tillkännagivande från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen om ytterligare förbättring av EIT:s politik för degressiv avskrivning av fasta tillgångar (tillkännagivande nr 106 från 2015).

— Meddelande om frågor som rör ytterligare förbättring av företags inkomstskatteprinciper för degressiv avskrivning av fasta tillgångar (skatteförvaltningens meddelande nr 68 från 2015).

— Tillkännagivande från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen om den relevanta företagsskattepolitiken för avdrag för utrustning och instrument (tillkännagivande nr 54 från 2018).

— Meddelande från den statliga skatteförvaltningen om genomförandet av relevant företagsskattepolitik för avdrag för utrustning och instrument (skatteförvaltningens meddelande nr 46 från 2018).

— Meddelande från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen om utvidgning av tillämpningsområdet för förmånspolitiken för degressiv avskrivning av fasta tillgångar (meddelande nr 66 från 2019).

— Meddelande från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen om förlängning av genomförandeperioden för viss förmånsberättigande skattepolitik (meddelande nr 6 från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen 2021).

— Meddelande från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen om den relevanta företagsskattepolitiken för avdrag för utrustning och instrument (meddelande nr 37 från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen 2023).

(965) Enligt tillkännagivandet om avdragsmetoder rörande utrustning och apparater i bolagsskattehänseende (Cai Shui [2018] nr 54), gäller att ”där enhetsvärdet för ny utrustning och nya apparater som ett företag köpt under perioden 1 januari 2018–31 december 2020 inte överstiger fem miljoner renminbi yuan, får företaget ta med det värdet i kostnaderna och utgifterna för den undersökta perioden i form av en klumpsumma som dras av från företagets beskattningsbara inkomst i stället för att det görs avskrivningar från år till år”. Denna lagstiftning är inte specifik för en viss industri.

(966) När det gäller tillgångar med ett värde per enhet på mer än fem miljoner renminbi yuan är tillkännagivandet om finjustering av bolagsskattepolitiken avseende degressiv avskrivning av fasta tillgångar (Cai Shui [2014] nr 75) och tillkännagivandet om ytterligare finjustering av bolagsskattepolitiken avseende degressiv avskrivning av fasta tillgångar (Cai Shui [2015] nr 106) fortsatt tillämpliga. Enligt dessa tillkännagivanden får fasta tillgångar som köps av företag i 10 nyckelindustrier välja en degressiv avskrivningsmetod.

(b) Undersökningsresultat

(967) Kommissionen fastställde att företagen i urvalet under undersökningsperioden inte har tillämpat degressiv avskrivning för tillgångar med ett enhetsvärde som överstiger 5 miljoner renminbi yuan. Eftersom dessa tillgångar därför inte omfattades av tillkännagivandet Cai Shui [2014] nr 75 och tillkännagivandet Cai Shui [2015] nr 106 fann kommissionen att de exporterande producenterna inte gynnades av utjämningsbara subventioner.

(5) *Inkomstavdrag för tekniköverföring*

(968) Skatterabatten för tekniköverföring ger företag rätt till förmånlig skattebehandling för sin exportverksamhet. Inom ramen för detta system får 50 % av intäkterna från försäljningen av teknik utomlands dras av från EIT-basen, vilket är begränsat upp till break-even-punkten.

(a) Rättslig grund

(969) Den rättsliga grunden för detta program är artikel 27 i EIT-lagen samt

— tillkännagivandet från den statliga skatteförvaltningen om frågor som rör befrielse från och nedsättning av företagsinkomstskatt på intäkter från tekniköverföring (tillkännagivande nr 212 från 2009).

(b) Undersökningsresultat

(970) Kommissionen konstaterade att en av grupperna i urvalet gynnades av ett inkomstskatteavdrag för ”*överföringsteknik*” vid teknik som överfördes till utlandet.

(c) Förmån

(971) Kommissionen ansåg att detta system är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen.

(d) Selektivitet

(972) Subventionen är selektiv i den mening som avses i artiklarna 4.2 a och 4.4 a i grundförordningen, eftersom den lagstiftning enligt vilken den beviljande myndigheten är verksam uttryckligen begränsar tillgången till en subvention till företag som är involverade i överföring av teknik och på villkor att exporten äger rum.

(e) Beräkning av subventionsbeloppet

(973) Kommissionen har beräknat subventionsbeloppet genom att tillämpa den normala skattesatsen på den tekniköverföringsintäkt för vilken avdrag har gjorts från den beskattningsbara inkomsten.

(974) Den subventionsnivå som fastställdes för detta särskilda system var 0,05 % för Geely-gruppen.

(6) *Befrielse från skatt på batteriförbrukning*

(975) Befrielse från skatt på batteriförbrukning berättigar producenter av batterielfordon som köpte vissa batterier till ett undantag från den normalt tillämpliga konsumtionsskatten på 4 %. Detta system är begränsat till vissa produkter, däribland litiumbatterier.

(a) Rättslig grund

(976) Den rättsliga grunden för programmet finns i följande dokument:

— Cirkulär från finansministeriet och den statliga skatteförvaltningen om införandet av konsumtionsskatt på batterier och beläggningar (nr 16 från 2015) (cirkuläret om batterier).

— Meddelande från den statliga skatteförvaltningen om frågor rörande administrationen av införandet av konsumtionsskatt på batterier och beläggningar (meddelande nr 5 från 2015).

— Meddelande från den statliga skatteförvaltningen om klargörande av frågor rörande införandet av konsumtionsskatt på batterier och beläggningar (meddelande nr 95 från 2015).

(977) Enligt cirkuläret om batterier blev batterier föremål för konsumtionsskatt med den tillämpliga skattesatsen på 4 %. Vissa typer av batterier, såsom primära litiumbatterier och litiumjonbatterier, undantogs dock från denna konsumtionsskatt.

(978) Ett sådant cirkulär offentliggjordes ursprungligen för att främja energihushållning och miljöskydd.

(b) Undersökningsresultat

(979) Kommissionen kom fram till att minst en grupp som ingick i urvalet åtnjöt en befrielse från konsumtionsskatt på 4 % för sina inköp av batterier.

(c) Förmån

(980) Kommissionen ansåg att detta system är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen, eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen.

(d) Selektivitet

(981) Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen i sig begränsar tillämpningen av denna åtgärd till vissa batterier såsom primära litiumbatterier och litiumjonbatterier. Undersökningen visade också att sådana batterier främst används inom batterielfordonssektorn. Den lagstiftning enligt vilken den beviljande myndigheten är verksam begränsar därför uttryckligen tillgången till en subvention till vissa företag och sektorer.

(e) Beräkning av subventionsbeloppet

(982) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades på grundval av den förmån som mottagaren konstaterades ha erhållit under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades på grundval av värdet på de batterier som köpts under undersökningsperioden och på vilka den normalt tillämpliga konsumtionsskatten på 4 % tillämpades.

(983) Med tanke på den metod som använts för att beräkna subventionsbeloppet för tillhandahållande av batterier mot för låg ersättning enligt avsnitt 3.7.2 beräknades inget subventionsbelopp för de icke-integrerade producenterna av batterielfordon.

(984) Den subventionsnivå som fastställdes för detta särskilda system var 1,37 % för BYD-gruppen.

(7) *Subventionering av icke-samarbetsvilliga företag (SAIC-gruppen)*

(985) Såsom beskrivs i avsnitt 3.3.2.2 och i skäl 336 har vissa närstående företag inom SAIC-gruppen inte besvarat frågeformuläret, trots att omfattningen av deras verksamhet normalt sett är sådan att de skulle ha behövt lämna in ett svar på frågeformuläret på grundval av instruktionerna i frågeformuläret och efterföljande notering i ärendehandlingarna avseende för vilken verksamhet som ett svar på frågeformuläret måste lämnas in ([416]).

(986) I avsaknad av svar från vissa närstående företag som sysslar med forsknings- och utvecklingsverksamhet och tillhandahåller vissa delar och komponenter som anges i memorandumet om tillräcklig bevisning, var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för dessa företag. Kommissionen förlitade sig särskilt på sin bedömning av subventionering till liknande företag i den andra icke-vertikalt integrerade exporterande producenten i urvalet för att fastställa subventionsnivån.

(987) När det gäller FoU-företag besvarade SAIC-gruppen frågeformuläret för ett närstående företag som ägnade sig åt sådan verksamhet. Kommissionen identifierade ytterligare ett närstående företag som deltog i samma verksamhet. SAIC-gruppen vägrade dock att besvara frågeformuläret för detta företag. Kommissionen blev följaktligen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter.

([416]) Notering till dokumentet: Närstående företag som måste besvara frågeformuläret. (t23.005730).

(988) Eftersom kommissionen endast delvis kunde kontrollera de uppgifter som lämnats av det närstående FoU-företaget ansåg kommissionen att undersökningsresultaten rörande detta företag inte var representativa. Kommissionen beslutade därför att förlita sig på det subventionsbelopp som fastställts för de kontrollerade FoU-företagen inom Geely-gruppen. När det gäller Geely-gruppen lämnade alla företag med FoU-relaterad verksamhet avseende den undersökta produkten svar på frågeformuläret som kunde kontrolleras senare. Kommissionen beslutade därför att grunda sina slutsatser för SAIC-gruppen på det subventionsbelopp som fastställts för de kontrollerade FoU-företagen inom Geely-gruppen. Subventionsbeloppen avsåg följande system: förmånlig finansiering enligt beskrivningen i avsnitt 3.5, bidragsprogram enligt beskrivningen i avsnitt 3.6, tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning enligt beskrivningen i avsnitt 3.7.1 och uteblivna intäkter genom skattebefrielse och skattenedsättningsprogram enligt beskrivningen i avsnitt 3.8. Dessa belopp lades till det totala subventionsresultatet för SAIC-gruppen.

(989) Vissa närstående företag inom SAIC-gruppen som var involverade i försörjningen av insatsvaror (exklusive batterier och deras komponenter) besvarade inte frågeformuläret. Kommissionen beaktade först de subventionsbelopp som konstaterats för närstående leverantörer av batterier och deras komponenter. Med tanke på den andel som dessa produkter utgör av den totala tillverkningskostnaden jämfört med den andel av de delar som levererades av de närstående företag som inte besvarade frågeformuläret ansåg kommissionen dock att dessa företag inte var representativa. Kommissionen tittade därefter på de verifierade uppgifterna för företag som tillhandahåller insatsvaror, med undantag av batterier och deras komponenter, och konstaterade att det subventionsbelopp som fastställts för den enda närstående leverantören ([417]) som kontrollerades i detta skede av förfarandet utgjorde en rimlig grund för kommissionens slutsatser med tanke på leverantörens verksamhet (tillhandahållande av insatsvaror) och den andel som dessa produkter utgjorde av den totala produktionskostnaden. Subventionsbeloppen avsåg följande system: förmånlig finansiering enligt beskrivningen i avsnitt 3.5, bidragsprogram enligt beskrivningen i avsnitt 3.6, tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning enligt beskrivningen i avsnitt 3.7.1. Dessa belopp lades till det totala subventionsresultatet för SAIC-gruppen.

3.9. **Andra system**

(990) I memorandumet om tillräcklig bevisning ingick också andra system för vilka det fanns tillräcklig bevisning för att påvisa förekomsten av utjämningsbara subventioner för producenterna av batterielfordon. Kommissionen inhämtade även uppgifter under undersökningens gång om ytterligare program till förmån för de exporterande producenterna i urvalet, vilka också kan vara utjämningsbara. Utan att det påverkar deras utjämningsbarhet beslutade kommissionen preliminärt att inte utfärda några slutsatser om dessa program i detta skede. Förteckningen över sådana program omfattar, men är inte begränsad till, följande:

— Tillhandahållande av el mot för låg ersättning.

— Tillhandahållande av andra råvaror för produktion av batterier mot för låg ersättning.

— Förmånlig försäkring: Exportkreditförsäkring

— Bidrag inom ramen för åtgärder för parallellförvaltningen av Credit Average Fuel Consumption (CAFC) (krediter för företags genomsnittliga bränsleförbrukning) och fordon som drivs med ny energi (NEV), Credits of Passenger Vehicle Enterprises (krediter för personbilsföretag (*parallella kreditåtgärder*).

— Befrielse från konsumtionsskatt, befrielse från registreringsskyltar och andra kontantsubventioner för batterielfordonsproducenter.

— Momsbefrielser och importtullrabatter för användning av importerad utrustning och teknik samt momsrabatter på inhemskt producerad utrustning.

— Exportskatteavdrag

(991) Kommissionen förbehåller sig rätten att ytterligare undersöka huruvida dessa system är utjämningsbara och utfärda slutsatser till dess att de slutgiltiga slutsatserna av denna undersökning har meddelats, eller senare i samband med en översyn enligt artikel 19 i grundförordningen.

([417]) Denna leverantör är inte aktiv inom försörjning av batterier, så det finns ingen överlappning av tillhandahållandet av batterier mot för låg ersättning enligt avsnitt 3.7.2.

3.10. **Slutsats beträffande subventionering**

(992) På grundval av den information som var tillgänglig beräknade kommissionen storleken på de utjämningsbara subventionerna till de exporterande producenterna i urvalet i enlighet med bestämmelserna i grundförordningen, separat för varje subvention eller subventionsprogram, och adderade uppgifterna för att beräkna den totala storleken på subventioneringen för varje exporterande producentgrupp för undersökningsperioden. För att beräkna den totala subventioneringen (se nedan) beräknade kommissionen först den relativa subventioneringen, dvs. subventionen som en procentandel av företagets totala omsättning. Denna procentandel användes därefter för att beräkna den subvention som avsåg exporten av den berörda produkten till unionen under undersökningsperioden. Därefter beräknades subventionsbeloppet per enhet av den berörda produkten som exporterades till unionen under undersökningsperioden, och nedanstående nivåer beräknades som andel av cif-värdet (kostnad, försäkring och frakt) av samma export per enhet.

(993) I enlighet med artikel 15.3 i grundförordningen beräknades den totala storleken på subventioneringen för de samarbetsvilliga exporterande producenter som inte ingick i urvalet på grundval av det vägda genomsnittet av de utjämningsbara subventioner som fastställts för de samarbetsvilliga exporterande producenterna i urvalet, med undantag av försumbara belopp samt de subventionsbelopp som fastställts under de omständigheter som avses i artikel 28.1 i grundförordningen. Kommissionen bortsåg emellertid inte från undersökningsresultat som delvis var baserade på tillgängliga uppgifter för att fastställa dessa belopp. Kommissionen ansåg att de tillgängliga uppgifter som användes i de fallen inte i någon väsentlig grad påverkade de upplysningar som behövdes för att fastställa storleken på subventioneringen på ett rimligt sätt, så att exportörer som inte uppmanats att samarbeta i undersökningen inte straffas genom att denna metod används ([418]).

(994) Med hänsyn till den höga grad av samarbetsvilja från de kinesiska exporterande producenternas sida och urvalets representativitet vad gäller subventionsberättigande, ansåg kommissionen det lämpligt att fastställa subventionsstorleken för ”alla övriga företag” till nivån för den största subventionsstorlek som fastställts för företagen i urvalet. Beloppet för ”alla övriga företag” tillämpades på de företag som inte var samarbetsvilliga i undersökningen.

Företag	De utjämningsbara subventionernas storlek
BYD-gruppen:	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-gruppen:	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]) Se även, i tillämpliga delar, WT/DS294/AB/RW, US–Zeroing (artikel 21.5 DSU), överprövningsorganets rapport av den 14 maj 2009, punkt 453.

Företag	De utjämningsbara subventionernas storlek
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAIC-gruppen: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Övriga samarbetsvilliga företag	20,8 %
Alla övriga företag	37,6 %

4. SKADA

4.1. Definition av unionsindustrin och unionens produktion

(995) Den likadana produkten tillverkades av omkring tio grupper av producenter i unionen, varav vissa tillverkade den likadana produkten i flera rättsliga enheter under undersökningsperioden. De flesta av dessa företag är tillverkare av originalutrustning (OEM) av fordon med förbränningsmotor som övergår till produktion av batterielfordon efter ikraftträdandet av förordning (EU) 2019/631 ([419]) om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och lätta lastbilar. Andra företag är rena producenter av batterielfordon. Dessa producenter utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen.

(996) Unionsmarknadens övergång från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon utgör i detta fall en relevant faktor som påverkar ett antal indikatorer som rör industrins tillstånd. Övergången från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon medför höga förskott liksom kontinuerliga investeringar och kostnader på en ny marknad under utveckling med snabbt ökande förbrukning. Unionsindustrin började investera i elektrifiering före 2020 ([420]). Såsom framgår av tabell 10 investerade unionsproducenterna i urvalet 2 miljarder euro per år under skadeundersökningsperioden, medan de totala investeringarna för övergången till elektrifiering uppskattas till 170 miljarder euro (se skäl 1092). Undersökningen av alla ekonomiska faktorer som har betydelse för unionsindustrins tillstånd bör utföras med vederbörlig hänsyn till unionsindustrins karaktär som en del av denna övergång. Den utveckling som detta resulterar i kan därför påverkas och följa ett annat mönster än det som observerats i andra mer mogna industrier.

(997) Unionens sammanlagda tillverkning under undersökningsperioden fastställdes till cirka 1,6 miljoner enheter. Kommissionen fastställde denna siffra på grundval av Prodcom ([421]) och dubbelkontrollerade den mot alla andra tillgängliga informationskällor om unionsindustrin. Detta omfattade svar på stickprovsförfarandet och offentligt tillgängliga uppgifter på tillverkande gruppers webbplatser.

(998) Vissa av unionens producenter tillverkade också den undersökta produkten i det berörda landet under skadeundersökningsperioden i samriskföretag med kinesiska företag. Dessa producentgrupper (BMW, Renault och Mercedes-Benz) importerade den berörda produkten från Kina under den perioden. Under undersökningsperioden importerade varje sådan producentgrupp i unionen huvudsakligen en modell av batterielfordon från Kina och kompletterade därmed sin portfölj av batterielfordon som de tillverkade i unionen och sålde på unionsmarknaden. Dessa producenter importerade omkring [4,7–5,7] % av unionens förbrukning under undersökningsperioden, såsom förklaras i tabell 12. Tesla importerade också betydande mängder batterielfordon från Kina. Volvo, som ägs av det kinesiska företaget Geely, importerade inte batterielfordon med varumärket Volvo från Kina under undersökningsperioden. Företagets aktieägare, Geely, exporterade dock batterielfordon från Kina till unionen under olika varumärken.

([419]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/.

([421]) Produktionsuppgifterna för 2023 kommer att vara offentligt tillgängliga den 1 juli 2024.

(999) Vid definitionen av unionsindustrin och tillverkningen i unionen fokuserade kommissionen inte på varumärken eller OEM-grupper, utan på ursprunget för tillverkningen av batterielfordon. Kommissionen inkluderade därför all unionstillverkning av batterielfordon (dvs. batterielfordon som införts eller tillverkats i unionen) i sina analyser av skada, orsakssamband och unionens intresse.

4.2. Fastställande av den relevanta marknaden i unionen

(1000) Med tanke på att det inte fanns någon betydande sluten marknad för batterielfordon undersökte kommissionen alla ekonomiska indikatorer för unionsindustrin på grundval av uppgifter för den öppna marknaden.

4.3. Förbrukningen i unionen

(1001) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen på grundval av både den synbara och den faktiska förbrukningen.

(1002) Den synbara förbrukningen beaktade unionsindustrins totala försäljning på unionsmarknaden enligt vad som rapporterats av Europeiska miljöbyrån ([422]) (EES) för 2020, 2021 och 2022, och enligt vad som rapporterats av S&P Global Mobility ([423]) för undersökningsperioden, eftersom denna information ännu inte offentliggjordes av EES vid den tidpunkt då denna förordning offentliggjordes, samt import från medlemsstaternas tulluppgifter. Tulluppgifter samlades in från åtta medlemsstater med stora importkvantiteter och de största regionala kusthamnarna: Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Slovenien, Spanien, Sverige och Tyskland. En detaljerad granskning av dessa uppgifter gjorde det möjligt att skilja mellan import av batterielfordon (som klargörs i skäl 184) och import av andra varor såsom fyrhjulingar, elektriska skotrar osv. Endast mycket små importvolymer rapporterades av andra medlemsstater och deras mycket låga genomsnittspris angav att de i stort sett gällde andra produkter utanför produktdefinitionen. Uppgifterna från dessa åtta medlemsstater godtogs därför försiktigt som en korrekt indikator på importen av batterielfordon.

(1003) Det bör noteras att unionsindustrin, såsom förklaras i skäl 1084, främst arbetar på beställning och att dess försäljningsvolym därför nära motsvarar antalet registreringar av batterielfordon av batterielfordon som tillverkas i unionen.

(1004) I den faktiska förbrukningen beaktades alla registrerade batterielfordon på unionsmarknaden som rapporterats av ACEA.

(1005) Det bör noteras att både EEA och ACEA rapporterar det totala antalet registreringar av alla batterielfordon i unionen. Vid jämförelsen av uppgifterna finns det en mycket liten skillnad mellan de båda källorna på mellan – 0,34 % och 1,15 % under skadeundersökningsperioden.

(1006) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 1

Förbrukningen i unionen (antal)

	2020	2021	2022	Undersökning-sperioden
Synbar förbrukning i unionen	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Index	*100*	*163*	*209*	*300*
Faktisk förbrukning i unionen (registreringar av batterielfordon) ([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	Undersökning-sperioden
Index	*100*	*163*	*209*	*282*
Registrerade batterielfordon i procent av alla registreringar av personbilar ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Index	*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. Det bör noteras att de uppgifter som ACEA rapporterar skiljer sig något från en källa till en annan.

([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.pdf https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.

Källa: S&P Global Mobility, EEA, ACEA och medlemsstaternas tulluppgifter

(1007) Den synbara och faktiska förbrukningen på unionsmarknaden ökade med 200 % respektive 182 % under skadeundersökningsperioden. Denna ökning återspeglar en successiv övergång från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon på unionens personbilsmarknad.

(1008) Skillnaden mellan siffrorna för faktisk och synbar förbrukning motsvarar lagervolymen på unionsmarknaden. Dessa lager identifierades inte i meningsfulla kvantiteter för unionsproducenterna, eftersom unionsproducenterna huvudsakligen tillverkar på grundval av beställningar (se skäl 1084) och därför huvudsakligen tillskrevs lagren av importerade fordon.

(1009) Ökningen av antalet batterielfordon som registrerats som en procentandel av alla registreringar av personbilar visar en successiv övergång på unionsmarknaden från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon.

4.4. **Import från det berörda landet**

4.4.1. *Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet*

(1010) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av tulluppgifter från medlemsstaterna samt antalet registreringar av importerade batterielfordon. Denna import baserades på ursprungslandet. Marknadsandelen för importen fastställdes på grundval av a) den faktiska importvolymen eller b) registreringen av importerade fordon i procent av a) uppgifterna om den synbara förbrukningen eller b) den faktiska förbrukningen enligt tabell 1.

(1011) Importen till unionen från det berörda landet på grundval av medlemsstaternas tulluppgifter utvecklades på följande sätt:

Tabell 2a

Importvolym (antal) och marknadsandel

	2020	2021	2022	Undersökning-sperioden
Importvolym från det berörda landet (antal)	21 243	134 952	256 712	412 425
Index	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Marknadsandel	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Index	*100*	*390*	*579*	*648*

Källa: Medlemsstaternas tulluppgifter

(1012) Den faktiska importvolymen från Kina ökade med 1 841 % under skadeundersökningsperioden.

(1013) Marknadsandelen för importen från Kina ökade från 3,9 % 2020 till 25 % under undersökningsperioden, en ökning med över 500 % eller cirka 21 procentenheter.

(1014) Importvolymen till unionen från det berörda landet på grundval av antalet registreringar utvecklades på följande sätt:

Tabell 2b

Importvolym (antal) och marknadsandel

	2020	2021	2022	Undersöknings-perioden
Registreringar efter import från det berörda landet (antal)	18 934	132 768	246 090	346 345
Index	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Marknadsandel	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Index	*100*	*430*	*623*	*649*

Källa: EES och S&P Global Mobility

(1015) Antalet registreringar efter import från det berörda landet ökade från mindre än 19 000 enheter 2020 till över 340 000 enheter under undersökningsperioden. Totalt sett ökade det med 1 729 % under skadeundersöknings-perioden.

(1016) På grundval av detta ökade marknadsandelen för importen från Kina från 3,5 % 2020 till 22,8 % under undersökningsperioden, en ökning med över 500 % eller över 19 procentenheter.

(1017) Skillnaden mellan den faktiska importvolymen och registreringen efter importen från Kina (omkring 66 000 enheter) visar på betydande lager på unionsmarknaden av batterielfordon med ursprung i Kina. Ytterligare bevis om lager lämnades av de exporterande producenterna i urvalet, som rapporterade lager på omkring 63 000 enheter i slutet av undersökningsperioden. Med beaktande av de kinesiska exporterande producenter som inte ingick i urvalet uppskattade kommissionen att de faktiska lagren, färdiga för försäljning på unionsmarknaden, sannolikt uppgick till 66 000 enheter. Detta skulle motsvara omkring 4,3 % av förbrukningen på unionsmarknaden (registreringar) under undersökningsperioden eller omkring 19 % av registreringsvolymen efter import från Kina under samma period.

4.4.2. *Priser på importen från det berörda landet, prisunderskridande och förhindrade prisökningar som annars skulle ha ägt rum*

(1018) Kommissionen fastställde importpriserna på grundval av medlemsstaternas tulluppgifter.

(1019) Det vägda genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades enligt följande:

Tabell 3

Importpriser (euro/enhet)

	2020	2021	2022	Undersöknings-perioden
Kina	28 154	24 510	26 441	25 269
Index	*100*	*87*	*94*	*90*

Källa: Medlemsstaternas tulluppgifter

(1020) Priserna för den kinesiska importen på unionsmarknaden sjönk med 10 % under skadeundersökningsperioden.

(1021) Denna utveckling bör dock ses mot bakgrund av en ständigt föränderlig blandning av batterielfordonsmodeller som importeras från Kina, eftersom importen ökade under skadeundersökningsperioden, vilket framgår av tabellerna 2a och 2b.

(1022) För att göra en rättvis jämförelse mellan de importerade produkterna och de likadana produkter som tillverkas av unionsindustrin använde kommissionen ett system för produktkategorisering som baserades på produktkontrollnummer (PCN) som beaktade de viktigaste egenskaperna hos batterielfordon som påverkade unionsindustrins försäljningspriser, särskilt längden, intervallet, effekten och typen av hjuldrift ([424]), ([425]). Även om batterielfordon är komplexa produkter med ett stort antal olika attribut och egenskaper (även fordon som marknadsförs under ett enda kommersiellt modellnamn kan erbjudas i många olika konfigurationer, också beroende på kundens val av de attribut som erbjuds som alternativ), innebär detta inte att alla dessa olika egenskaper har en betydande inverkan på priset och därför bör beaktas vid prisjämförelsen. Kommissionen noterade att de berörda parterna inte kommenterade produktkontrollnumrets struktur.

(1023) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra

i. det vägda genomsnittliga försäljningspriset per produkttyp som de unionsproducenter som ingår i urvalet tog ut av icke närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till priset till en återförsäljare, och

ii. motsvarande vägda genomsnittliga priser per produkttyp för importen från de samverkande kinesiska producenterna i urvalet till den första oberoende kunden på unionsmarknaden, vid behov justerade till priset till en återförsäljare.

(1024) Undersökningen visade att i detta specifika fall är unionsproducenternas och de kinesiska exporterande producenternas försäljningskanaler mycket komplexa och kan omfatta ett stort antal mellanhänder mellan producenten och den första icke-närstående kunden. Undersökningen visade att det finns tre olika handelsled (se skäl 1025) med minst fyra typer av försäljningsmodeller (se skäl 1027). Mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i detta fall beslutade kommissionen därför att fastställa förekomsten av prisunderskridande på handlarnivå (pris till återförsäljaren). Kommissionen fastställde att detta är den centrala punkt där konkurrensen äger rum och de flesta försäljningstransaktioner genomförs. Försäljningen till återförsäljaren, via agenten eller till nyckelkonton utgör omkring 95 % av unionsindustrins totala försäljning och omkring 78 % av de kinesiska exporterande producenternas försäljning. Dessutom behövdes ingen åtskillnad mellan närstående och icke-närstående återförsäljare, eftersom undersökningen bekräftade att priserna till alla återförsäljare var marknadsmässiga.

(1025) De tre viktigaste handelsleden är följande:

i. Producentenheten eller importenheten från den kinesiska exportören som tillverkar eller importerar batterielfordon och säljer batterielfordon till nästa handelsled, dvs. närstående nationella försäljningsbolag eller icke-närstående generaldistributör. Vissa producentenheter har en ”hemmamarknad” (vanligtvis ett land där produktionen äger rum eller där det europeiska huvudkontoret för importenheten är beläget) där de också fyller ett nationellt försäljningsbolags funktion.

ii. De nationella försäljningskontoren för producentenheter/importenheter som är inriktade på marknadsföring och försäljning med beaktande av särdragen på den marknad där de är verksamma. Nationella försäljningsbolag finns vanligtvis på producentenheternas större marknader och distribuerar batterielfordon via sina närstående och icke-närstående distributörsnätverk (återförsäljare och/eller agenter). I länder där det inte finns något närstående nationellt försäljningsbolag (vanligtvis länder där små mängder säljs) sker försäljningen genom en icke-närstående generaldistributör (vanligtvis uteslutande för det landet). Generaldistributörerna fyller en liknande funktion som nationella försäljningsbolag och distribuerar batterielfordon via sina närstående och icke-närstående distributörsnätverk (återförsäljare och/eller agenter).

([424]) Där det observerades att flera attribut var nära kopplade inte bara till priset utan även till varandra, övervägde kommissionen att endast behålla ett av dessa attribut i produktkontrollnumret. Efter att ha inkluderat intervallet i produktkontrollnumret ansågs det till exempel inte meningsfullt att även tillföra batterikapaciteten, eftersom de två är nära kopplade till varandra.

([425]) Trots slutsatsen att det inte är lämpligt med en marknadssegmentering i detta fall noterade kommissionen att längden är nära förknippad med de segment som definieras i de vanligaste bilkategorierna (dvs. på grundval av bokstäverna A, B, C osv.).

iii. Distributionsnät av återförsäljare och agenter. Återförsäljare är de enheter som köper batterielfordon från nationella försäljningsbolag och generaldistributörer och säljer dem till slutkunden. Agenter är företag som utför samma funktioner som en återförsäljare utan att vid något tillfälle överta äganderätten till fordonet. Dessa företag kan fungera som återförsäljare av andra typer av fordon, såsom fordon med förbränningsmotor.

(1026) I allmänhet fastställer producentenheten/importenheten eller nationellt försäljningsbolag för varje land tillverkarens föreslagna återförsäljarpris, vilket är det pris som en tillverkare rekommenderar återförsäljare att sälja sina batterielfordon för. I länder där det inte finns någon försäljningsenhet som är närstående producenten inrättas det föreslagna återförsäljarpriset av den icke-närstående generaldistributören som utför funktioner som liknar det nationella försäljningsbolagets. Det föreslagna återförsäljarpriset fastställs på grundval av det pris som unionsproducenten tar ut av icke-närstående generaldistributörer.

(1027) De viktigaste försäljningsmodeller som identifierats är följande:

i. Standardåterförsäljarmodell - batterielfordon säljs av producentenheter/importenheter eller nationella återförsäljningsbolag till återförsäljaren och från återförsäljaren till slutkunden. Återförsäljaren får ofta rabatt från producentenheten. Det är därför inte nödvändigt att justera återförsäljarens nettopris. Producentenheten är vanligtvis ovetande om det pris som slutkunden betalar eftersom återförsäljarna förhandlar om detta pris utifrån sin marginal (skillnaden mellan det föreslagna återförsäljarpriset och återförsäljarens pris).

ii. Agenturmodell – batterielfordon säljs direkt till kunden från producentenheten/importenheten eller nationellt försäljningsbolag. Försäljningen förmedlas av en enhet som kallas en agent som inte övertar äganderätten till fordonet men förhandlar och avslutar försäljningen. För detta arbete får agenten provision. Dessa enheter kan vara samma företag som normalt fungerar som återförsäljare för andra typer av bilar. De utför liknande funktioner som återförsäljaren. Därför erhölls ett pris som var jämförbart med ett pris för en återförsäljare genom att det slutliga slutanvändarpriset justerades med agentens provision.

iii. Försäljningsmodell för stora fordonsparker som är specifik för vissa kategorier av stora kunder, såsom uthyrningsföretag, statliga enheter och stora privata företag. Producentenheter/importenheter eller nationellt försäljningsbolag förhandlar om och säljer batterielfordon direkt. Detta är volymförsäljningen för både unionsproducenter och de kinesiska exporterande producenterna och anses likna en återförsäljarnivå, eftersom en rabatt tillämpas på försäljningsvolymen.

iv. Icke-närstående generaldistributörmodell – för att i detta fall komma fram till ett återförsäljarpris lade kommissionen till de icke-närstående distributörernas pris en uppskattning av deras försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader (med genomsnittliga försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader för unionsproducentens eller den exporterande producentens nationella försäljningsbolag (NSC) i de andra länderna som proxyvariabel, som varierade mellan 0,5 % och 3,6 % för unionsproducenter och mellan 2,1 % och 8 % för exporterande producenter). En nominell vinst på 3 % lades också till både unionsproducenters och exporterande producenters försäljning till icke-närstående generaldistributörer. För unionsproducenter avser en sådan justering omkring 5 % av den sålda kvantiteten, medan 22 % av den sålda kvantiteten för de exporterande producenterna.

v. Onlineförsäljning – Vissa exporterande producenter (och deras försäljningsbolag) har sålt online direkt till slutkunder, inklusive privatpersoner, utan förmedling av en återförsäljare eller agent. Priserna på denna försäljning kunde inte justeras till en återförsäljarnivå i detta skede av undersökningen, med undantag för utdelning och avdrag av monetära belöningar när specifika försäljningsvolymsmål har uppnåtts, vilka gavs till företag som bedriver marknadsföringsverksamhet (t.ex. sköter utställningslokaler och erbjuder testkörningstjänster) i det område där denna onlineförsäljning har sitt ursprung.

(1028) Prisjämförelsen gjordes för varje enskild produkttyp för transaktioner i samma handelsled (pris till en återförsäljare eller motsvarande), vid behov justerat enligt vad som förklaras ovan, och efter avdrag för rabatter och prissänkningar eller andra incitament för försäljning till företag som är verksamma på återförsäljar- eller agentnivå. Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av den teoretiska omsättningen för de unionsproducenter som ingick i urvalet under undersökningsperioden.

(1029) Det visade på en vägd genomsnittlig underskridandemarginal på 12,7 % för importen från det berörda landet på unionsmarknaden.

(1030) Med tanke på att konkurrensen till stor del baseras på priset och att dessa priser är mycket transparenta (dvs. kända på marknaden) anses en sådan marginal vara betydande.

(1031) Matchningen mellan de kinesiska produktkontrollnumren och unionens produktkontrollnummer var över 90 % för var och en av de exporterande producenterna. Två kinesiska produktkontrollnummer jämfördes med ett som liknade unionens produktkontrollnummer. I båda fallen motsvarade det använda produktkontrollnumret för unionen lägre tekniska specifikationer än det kinesiska produktkontrollnumret, och jämförelsen var därför till fördel för den kinesiska exporterande producenten.

(1032) Det bör dessutom noteras att priserna på batterielfordonen från BYD och SAIC omfattar en garanti för fordonet under sju år, medan garantitiden för batterielfordon från unionsindustrin endast var två år. Det prisunderskridande som konstateras i skäl 1029 är därför undervärderat.

(1033) När det gäller prisökningar som annars skulle ha ägt rum och förhindras visade utvecklingen av försäljningspriserna och tillverkningskostnaderna per enhet i unionen under hela skadeundersökningsperioden i tabell 7 på betydande prisökningar som annars skulle ha ägt rum och förhindras. Unionsindustrin kunde inte höja sina priser tillräckligt för att täcka kostnadsökningarna. Detta innebar att unionsindustrin gjorde förluster på försäljningen av batterielfordon under hela skadeundersökningsperioden.

(1034) Kommissionen konstaterade framför allt att försäljningspriset hos de kinesiska exporterande producenterna i urvalet var 30 % lägre än de vägda genomsnittliga tillverkningskostnaderna i unionsindustrin. Denna indikator fastställdes för varje enskild produkttyp.

(1035) En viktig faktor i de prisökningar som annars skulle ha ägt rum och förhindras var att registreringarna efter importen av subventionerad import från Kina kunde öka volymen med 1 729 % och nå en marknadsandel på 22,8 % under undersökningsperioden jämfört med 2020, vilket framgår av tabell 2b. Denna försäljning skedde främst på bekostnad av unionsproducenterna som förlorade marknadsandelar. Dessutom förklarades prisökningar som annars skulle ha ägt rum och förhindras av bevisningen för att importen från Kina konkurrerar med unionens försäljning oavsett produkttyp. Även om unionen skulle öka sin försäljning av dyrare modeller skulle även dessa konkurrera med en typ av kinesiskt batterielfordon. Detta har bidragit till att unionsindustrin gick med dubbelsiffriga förluster, vilket framgår av tabell 10.

(1036) Den kinesiska handelskammaren hävdade att kommissionen i prisjämförelsen bör ta hänsyn till batterielfordonets varumärke. Den kinesiska handelskammaren hävdade vidare att producentens varumärkesvärde driver på försäljnings- och återförsäljningspriserna för batterielfordon och att unionens producenter av batterielfordon kan ta ut mycket högre priser för sina batterielfordon inom varje segment på grundval av deras varumärkesvärde.

(1037) Kommissionen noterade att den kinesiska handelskammaren inte förklarade hur kommissionen bör beakta varumärket vid prisjämförelsen. Kommissionen noterade vidare att unionsproducenternas eventuella varumärkesvärde byggde på deras långa och omfattande erfarenhet av tillverkning av fordon med förbränningsmotor som inte kan antas överföras till batterielfordon automatiskt. Detta beror på att elektrifieringen är en spelförändrare när det gäller icke-priskonkurrens genom att ifrågasätta de traditionella egenskaper som producenterna av fordon med förbränningsmotor har byggt upp sin konkurrensfördel på. De gemensamma värden som används av biltillverkarna omfattar prestanda, bränsleeffektivitet, teknik, tillförlitlighet, säkerhet och konstruktion. Dessa produktattribut ifrågasätts dock genom införandet av elteknik. Exempelvis omdefinierar batterielfordonen prestanda på grund av elmotorernas egenskaper. Av alla egenskaper är intervallet det mest kritiska på grund av batterielfordonens låga prestanda jämfört med fordon med förbränningsmotor och den betydande skillnaden mellan batterielfordonens modeller när det gäller maximalt intervall. Teslas snabba tillväxt är dessutom ett tydligt exempel på att varumärkesvärdet som byggs på fordon med förbränningsmotor, eller avsaknad av sådant, är marginellt relevant när det gäller framgång och prissättning på marknaden för batterielfordon. Därför avvisades påståendet.

(1038) Den kinesiska handelskammaren hävdade också att kommissionen i prisjämförelsen bör beakta uppgifterna för alla kinesiska exporterande producenterna i urvalet och alla andra kinesiska exporterande producenter som har lämnat in ansökningar om enskild undersökning, särskilt Tesla, eftersom det företaget stod för omkring 50 % av exporten av batterielfordon till unionen under undersökningsperioden.

(1039) Marginalen för prisunderskridande och alla andra mikroekonomiska indikatorer beräknas på grundval av de kontrollerade uppgifter som rapporterats av de kinesiska exporterande producenterna och unionsproducenterna i urvalet. Såsom förklaras i skäl 49 valdes Tesla inte ut som kinesisk exporterande producent. Uppgifterna för denna exporterande producent som begärde enskild undersökning ingick därför inte i beräkningen av prisunderskridandet. Därför avvisades påståendet.

(1040) Företag 24 hävdade att marknaden för batterielfordon inte var en homogen marknad av två huvudsakliga skäl. För det första på grund av att det inte fanns en oberoende marknad för batterielfordon, eftersom den marknaden var en del av marknaden för personbilar, som omfattade fordon med förbränningsmotorer och batterielfordonen konkurrerade med fordon med förbränningsmotorer. För det andra eftersom marknaden för batterielfordon var uppdelad i flera segment. Företag 24 uppgav att en marknadssegmentering var relevant för en korrekt bedömning av unionsindustrins tillstånd och hävdade därför att kommissionen bör skilja mellan olika segment av marknaden för batterielfordon. Företag 24 angav vidare att även om EU klassificerar bilar i kategorier baserade på deras storlek och egenskaper, är andra kriterier såsom pris och varumärkesprofil viktiga faktorer för att fastställa segmenteringen av marknaden. När det gäller försäljningspriserna angav företag 24 att marknaden för batterielfordon kunde delas upp i ”*entry*”, ”*mid*”, ”*premium*” och ”*luxury*”. Företag 24 menade också att det inom varje segment fanns en tydlig åtskillnad mellan premiumvarumärken och basvarumärken, utifrån aspekter som prestanda, funktioner, egenskaper, distributionsnät och eftermarknadstjänster. Företag 24 menade vidare att dessa faktorer i praktiken avgör graden av konkurrens mellan marknadsaktörerna och huruvida två produkter är nära alternativ. Företag 24 uppgav också att de flesta unionsproducenter av batterielfordon hittills har inriktat sig på premiumfordonsmodeller, vilket möjliggjort större vinstmarginaler. EU-varumärken förekommer därför inte så ofta inom segment på inträdesnivå, vilket står i kontrast till situationen inom den traditionella sektorn för fordon med förbränningsmotor. Enligt företag 24 har importen från Kina och särskilt de kinesiska batterielfordonens märken hittills främst varit inriktad på basnivån inom de billigare marknadssegment där EU-alternativen ännu inte förekommer i så stor utsträckning. Företag 24 hävdade därför att importen från Kina snarare kompletterar än konkurrerar med unionsindustrin på unionsmarknaden för batterielfordon.

(1041) Kommissionen erinrade om att marknaden för personbilar omfattade flera drivlinor: Fordon med förbränningsmotor, hybrider (ej pluggbara), laddhybridfordon, batterielfordon och bränslecellsfordon. Bränslecellsfordon och batterielfordon är fordon med nollutsläpp, medan laddhybridfordon, hybrider och fordon med förbränningsmotor alla har en förbränningsmotor. Dessa typer av fordon kan konkurrera med varandra, men endast i mycket begränsad utsträckning. Samtidigt konkurrerar dessa typer av fordon också i mycket begränsad utsträckning med motorcyklar, elcyklar, skotrar osv. Den aktuella undersökningen omfattar dock batterielfordon och inte alla fordon för persontrafik eller fordon för rörlighet. I den mån det finns ett konkurrensförhållande med andra fordon skulle den faktorn inte innebära att dessa fordon omfattades av denna undersökning, inte heller skulle en sådan begränsad eventuell konkurrens ifrågasätta undersökningsresultaten om den subventionerade importens inverkan på unionsindustrin av den likadana produkten (batterielfordon).

(1042) Kommissionen erinrade också om att det inte fanns någon allmänt accepterad segmentering för personbilar och noterade att det klassificeringssystem som det hänvisas till i tillkännagivandet om inledande baserades på allmänna beskrivningar av vad som traditionellt kallas segment inom denna industri, snarare än på objektiva och mätbara kriterier som tillhandahållits av unionsindustrin. Det fanns därför ingen tydlig skiljelinje mellan de påstådda segmenten. I tillkännagivandet om inledande hänvisade kommissionen till sådana segment i den mening som avses i produkttyper av batterielfordon. Detta gäller särskilt den segmentering som företag 24 föreslog, som inte ens innehöll en beskrivning av de påstådda segmenten, utan endast namn (dvs. ”*entry*”, ”*mid*”, ”*premium*” och ”*luxury*”) utifrån gemensamma marknadsföringstermer som har en bred tolkningsmarginal.

(1043) Kommissionen noterade också att medan batterielfordon omfattar en rad olika typer har de alla samma grundläggande egenskaper och samma huvudsakliga användningsområde, nämligen transport av ett litet antal personer från en plats till en annan. De omfattas också av samma bestämmelser när det gäller t.ex. hastighetsgränser, körkortskrav och delar av vägnätet där de får cirkulera. Mot bakgrund av ovanstående kan batterielfordon anses vara tillräckligt utbytbara. Såsom förklaras i skäl 1022 beaktades i produktkontrollnumret dessutom de viktigaste egenskaperna hos batterielfordon som påverkade unionsindustrins försäljningspriser, såsom längd, intervall, effekt och typ av hjuldrift. Därför jämfördes den likadana produkttypen i unionen med liknande kinesiska produkttyper, vilket innebär att de kinesiska batterielfordon som påstods vara billiga eller av modellen premium jämfördes med liknande unionsmodeller.

(1044) När det gäller de typer av batterielfordon som säljs av kinesiska producenter och graden av konkurrens med unionsproducenterna visade undersökningen att de kinesiska exporterande producenterna konkurrerar fullt ut med de batterielfordon som säljs av unionsindustrin (så som förklaras i skäl 1031 var matchningen mellan de kinesiska produktkontrollnumren och unionens produktkontrollnummer mycket hög (högre än 90 %)) i genomsnitt och den matchningen motsvarar 88 % av den totala försäljningen av unionsproducenterna i urvalet. De typer av batterielfordon som såldes på unionsmarknaden av både unionsproducenter och kinesiska exporterande producenter var ett av kriterierna för urvalet av unionsproducenter och exporterande producenter (se skälen 33, 36 och 49).

(1045) Under undersökningsperioden exporterade de kinesiska exporterande producenterna ett stort antal batterielfordonsmodeller till mycket varierande priser, vilka konkurrerar med de batterielfordonsmodeller som tillverkas av unionsproducenterna. De planerar att utöka sin portfölj för unionsmarknaden ytterligare inom den närmaste framtiden.

(1046) Till exempel sålde den kinesiska exporterande producenten BYD i urvalet på unionsmarknaden modeller med ett listpris som var lägre än 30 000 euro, såsom Dolphin, modeller med ett listpris på omkring 40 000 euro, såsom Atto 3, men även modeller som den anser vara premium eller luxury med ett listpris på över 70 000 euro, såsom HAN och TANG ([426]). På samma sätt har Geely-gruppen marknadsfört sina Polestar BEV som premiummodeller ([427])och exporterat dem till unionen under undersökningsperioden. Ett annat Geely-producerat batterielfordon, Lotus Eletre, marknadsförs som en hyper-SUV ([428]) och erbjuds på unionsmarknaden till listpriser som är så höga som 150 000 euro.

(1047) Utöver de typer av batterielfordon som såldes under undersökningsperioden noterade kommissionen att unionsmarknaden för batterielfordon ständigt utvecklas och att unionsproducenter och exportörer, inklusive de kinesiska exportörerna, varje år utökar sin portfolio av batterielfordon. Som exempel kan nämnas att Stellantis-gruppen, en unionsgrupp av producenter av batterielfordon, i oktober 2023 tillkännagav det nya lågkostnadsfordonet Citroën e-C3, från 23 300 euro. Omvänt avslöjade ([429]) i mars 2024 de kinesiska SAIC som ingick i urvalet ett antal nya modeller, däribland den ”*högklassiga intelligenta*” IM L6, den ”*mellanstora till stora halvkombin elektriska sedanen*” MG9 och den ”*mellanstora till stora helt elektriska kupén*” SUV MGS9. Andra meddelanden om lansering av nya modeller av batterielfordon anges också i skäl 1127.

(1048) Därför drogs slutsatsen att de kinesiska exporterande producenterna inte är begränsade till vissa specifika typer av batterielfordon, vilket företag 24 verkar antyda.

(1049) Av ovanstående skäl drog kommissionen slutsatsen att batterielfordon utgör en enda och kontinuerlig marknad för utbytbara produkter och att en segmentanalys inte var motiverad eller lämplig i detta fall. Därför avvisades påståendet.

4.5. **Unionsindustrins ekonomiska situation**

4.5.1. *Allmänna anmärkningar*

(1050) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen omfattade granskningen av den subventionerade importens inverkan på unionsindustrin en bedömning av alla ekonomiska faktorer som var av betydelse för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.

(1051) Såsom anges i skäl 26 tillämpades ett stickprovsförfarande för fastställandet av den skada som unionsindustrin eventuellt hade lidit.

(1052) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen utvärderade de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter från Prodcom, EEA, S&P Global Mobility, stickprovsuppgifter och unionsproducenternas webbplatser. Dessa uppgifter gäller alla unionsproducenter. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som unionsproducenterna i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret. Båda grupperna med uppgifter konstaterades vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.

(1053) De makroekonomiska indikatorerna är tillverkning, tillverkningskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet, subventionsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare subventionering.

(1054) De mikroekonomiska indikatorerna är genomsnittspriser per enhet, enhetskostnad, arbetskraftskostnader, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.

([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. *Makroekonomiska indikatorer*

4.5.2.1. Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

(1055) Den totala produktionen, produktionskapaciteten och kapacitetsutnyttjandet i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 4

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Produktionsvolym (enheter)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Index	*100*	*165*	*220*	*298*
Produktionskapacitet (enheter)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Index	*100*	*161*	*225*	*287*
Kapacitetsutnyttjande	33 %	34 %	32 %	35 %
Index	*100*	*103*	*98*	*104*

Källa: *Prodcom ([430]), urvalsdata och unionsproducenternas webbplatser*

(1056) Produktionskapaciteten för batterielfordon ökade med 200 % under skadeundersökningsperioden. Produktionsökningen var betydande och relativt konstant under denna period, vilket återspeglade en gradvis övergång på marknaden från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon.

(1057) Det finns inga officiella uppgifter om unionsindustrins totala produktionskapacitet. Unionsindustrins totala produktionskapacitet beräknades därför på grundval av det kontrollerade kapacitetsutnyttjandet hos unionsproducenterna i urvalet och unionsindustrins totala produktionsvolym. På grundval av detta ökade produktionskapaciteten under skadeundersökningsperioden med 187 %.

(1058) Undersökningen visade att vissa unionsproducenter omvandlade produktionslinjer för fordon med förbränningsmotor till produktionslinjer för batterielfordon och att dessa produktionslinjer därför helt och hållet var avsedda för produktion av batterielfordon, eller att de tillverkade batterielfordon i sina monteringsanläggningar tillsammans med fordon med förbränningsmotorer som i huvudsak använde samma tillverkningsprocess för att utnyttja befintliga tillgångar, processer och kompetenser och ge volymflexibilitet.

(1059) Beroende på hur unionsproducenterna i urvalet tillverkade batterielfordon, såsom förklaras i skäl 1058, beräknades deras produktionskapacitet på flera sätt enligt följande i) baserat på det maximala antalet batterielfordon som kan produceras per dag multiplicerat med den produktiva arbetstiden, med beaktande av 2–3 skift, inklusive underhåll, under 46–48 veckor per år, eller ii) baserat på den totala produktionskapaciteten för alla personbilar efter avdrag för tillverkningen av alla andra personbilar utom batterielfordon.

(1060) Kapacitetsutnyttjandet ökade med 4 % under skadeundersökningsperioden. Eftersom kapacitetsutnyttjandet var lägre än 40 % under undersökningsperioden kan slutsatsen dras att unionsindustrin har tillräcklig produktionskapacitet för att tillgodose den framtida ökningen av efterfrågan på batterielfordon. Dessutom kan mer kapacitet fördelas från tillverkning av fordon med förbränningsmotor till tillverkning av batterielfordon.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en Det bör noteras att Prodcom av sekretesskäl inte rapporterar produktionsvolymen för varje medlemsstat. Produktionsuppgifterna för 2023 kommer att vara offentligt tillgängliga den 1 juli 2024.

4.5.2.2. Försäljningsvolym och marknadsandel

(1061) Kommissionen fastställde unionsindustrins försäljningsvolym på unionsmarknaden på grundval av EEA och S&P Global Mobility för registrering av batterielfordon som tillverkats i unionen.

(1062) Unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Försäljningsvolym på unionsmarknaden (registreringar) i enheter	379 138	583 992	739 101	987 586
Index	*100*	*154*	*195*	*260*
Marknadsandel (för synbar förbrukning)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Index	*100*	*94*	*93*	*87*
Marknadsandel (för den faktiska förbrukningen – registreringar)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Index	*100*	*95*	*93*	*92*

Källa: EEA och S&P Global Mobility registreringsuppgifter

(1063) Försäljningen för unionsproducenterna ökade med 160 % under skadeundersökningsperioden. Denna utveckling liknade produktionsutvecklingen under samma period. Batterielfordonen såldes huvudsakligen via återförsäljare. De främsta slutanvändarna var konsumenter och viktiga företag som normalt beställde tillverkning av skräddarsydda fordon snarare än att beställa från lager.

(1064) Trots den kraftiga ökningen av förbrukningen minskade marknadsandelen på grundval av unionsindustrins synbara förbrukning med 13 % eller 9 procentenheter under skadeundersökningsperioden eller med 8 % eller mer än 5 procentenheter på grundval av den faktiska förbrukningen. Marknadsandelen för importen från Kina ökade däremot mer än femfaldigt på denna växande marknad, på unionsindustrins bekostnad.

4.5.2.3. Tillväxt

(1065) Unionsindustrins produktion och försäljning (registreringar) av batterielfordon uppvisade en kontinuerlig och betydande tillväxt under skadeundersökningsperioden, i linje med den gradvisa övergången på marknaden från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon.

(1066) Unionsindustrins tillväxt när det gäller försäljning på en sådan växande marknad var betydligt lägre än ökningen av förbrukningen.

(1067) När det gäller marknadsandel minskade unionsindustrin med 9 procentenheter på grundval av den synbara förbrukningen eller med mer än 5 procentenheter på grundval av registreringar under skadeundersökningsperioden. Importerade batterielfordon (registreringar) hade en marknadsandel på nästan 34,8 % under undersökningsperioden. Den största och snabbast växande marknadsandelen under skadeundersökningsperioden innehas av kinesiska exporterande producenter, såsom framgår av tabellerna 2a och 2b.

4.5.2.4. Sysselsättning och produktivitet

(1068) Sysselsättning och produktivitet utvecklades under skadeundersökningsperioden enligt följande:

Tabell 6

Sysselsättning och produktivitet

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Antal anställda	39 995	66 053	99 939	115 835
Index	*100*	*165*	*250*	*290*
Produktivitet (enheter per anställd)	14	14	12	14
Index	*100*	*100*	*88*	*103*

Källa: Prodcom och unionsproducenter i urvalet

(1069) Sysselsättning och produktivitet beräknades utifrån sysselsättningen hos unionsproducenterna i urvalet, extrapolerad med produktionsvolymen för hela unionsindustrin.

(1070) Antalet anställda ökade från omkring 40 000 till omkring 116 000 under skadeundersökningsperioden, en ökning med 190 %. Denna utveckling följde i stort sett produktionsutvecklingen.

(1071) I allmänhet överför unionsindustrin de anställda från tillverkningen av fordon med förbränningsmotor till tillverkningen av batterielfordon, eftersom tillverkningen av fordon med förbränningsmotor minskar medan produktionen av batterielfordon ökar. I detta avseende skyddar unionsindustrin arbetstillfällen genom omskolning (förser arbetstagarna med ny utrustning) och ger de anställda möjlighet att anpassa sig till elektriska drivlinor.

(1072) Produktiviteten var relativt stabil under skadeundersökningsperioden.

4.5.2.5. Subventioneringens storlek och återhämtning från tidigare subventioner

(1073) Alla subventionsbelopp låg väsentligt över miniminivån. De faktiska dumpningsmarginalerna hade en icke-försumbar inverkan på unionsindustrin med tanke på volymen och priserna på importen från det berörda landet.

(1074) Detta är den första antisubventionsundersökning som gäller den berörda produkten. Därför fanns inga uppgifter tillgängliga för att bedöma inverkan av eventuell tidigare subventionering.

4.5.3. *Mikroekonomiska indikatorer*

4.5.3.1. Priser och faktorer som påverkar priser

(1075) De vägda genomsnittliga försäljningspriserna per enhet för unionsproducenterna i urvalet till icke-närstående kunder (inklusive de närstående företagens försäljning på marknadsmässiga villkor) i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 7

Försäljningspriser i unionen

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet på unionsmarknaden (euro per enhet)	24 404	27 557	31 244	33 560
Index	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Undersökning-sperioden
Produktionskostnad per enhet (euro/enhet)	30 683	32 029	35 079	38 140
Index	*100*	*104*	*114*	*124*

Källa: Unionsproducenterna i urvalet

(1076) Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspriser per enhet ökade med 38 %. Denna utveckling påverkades av förändringar i blandningen av modeller som såldes av unionsproducenterna under skadeundersökningsperioden, särskilt med tanke på att unionsmarknaden gradvis övergår från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon och att nya modeller lanserades och såldes under hela skadeundersökningsperioden ([431]).

(1077) Den produktionskostnad som anges ovan är den totala produktionskostnaden för sålda batterielfordon, inklusive komponenter och råvaror, andra tillverkningskostnader samt försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader, inklusive kostnader för forskning och utveckling (FoU).

(1078) Unionsindustrins genomsnittliga produktionskostnad ökade med 24 %. Denna utveckling påverkades också av förändringar i den blandning av modeller som tillverkades. Dessutom berodde enhetskostnaden också på de ökade kostnaderna för komponenter, särskilt batterier, som berodde på ökade råvarukostnader, inklusive kobolt, nickel och litium. Kostnaden för andra komponenter ökade också. särskilt de som påverkades av energikrisen, såsom stål och andra metaller. En faktor som hade en gynnsam inverkan på enhetskostnaderna var ökningen av produktions- och försäljningsvolymen, såsom framgår av tabellerna 4 och 5, eftersom unionsproducenterna kunde sprida de fasta kostnaderna över högre kvantiteter av batterielfordon. Kommissionen noterade att batterielfordonsindustrin är en kapitalintensiv industri med höga fasta kostnader och att en hög produktionsvolym därför leder till minskade produktionskostnader per enhet.

(1079) Unionsproducenterna i urvalet fastställde priserna på unionsmarknaden enligt prissättningen hos deras största konkurrenter för liknande modeller. I allmänhet fastställer unionsproducenterna ett listpris för alla modeller eller tillverkarens föreslagna återförsäljarpris (MSRP), vilket är det pris som en tillverkare rekommenderar detaljisterna att sälja sina batterielfordon för. Tillverkarens föreslagna återförsäljarpriser ses regelbundet över. Även när tillverkarens föreslagna återförsäljarpriser förblir fasta kan det slutpris som kunden betalar fluktuera på grund av de rabatter som säljaren erbjuder konsumenten.

(1080) Marknaden för batterielfordon är mycket konkurrensutsatt och utvecklas snabbt. Dessutom är den mycket transparent eftersom alla säljare av batterielfordon offentliggör tillverkarens föreslagna återförsäljarpriser. På grund av pristransparensen är marknaden för batterielfordon mycket priskänslig. Prisökningar till följd av kostnadsökningar leder därför vanligtvis till minskade försäljningsvolymer.

4.5.3.2. Arbetskraftskostnader

(1081) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 8

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2020	2021	2022	Undersökning-sperioden
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	70 981	74 904	78 348	88 198
Index	*100*	*106*	*110*	*124*

Källa: Unionsproducenterna i urvalet

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models.

(1082) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna ökade med 24 % under skadeundersökningsperioden. Denna utveckling återspeglade löneökningarna och andra arbetskostnader under en period med hög inflation, särskilt 2022 och 2023.

4.5.3.3. Lagerhållning

(1083) Lagernivåerna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 9

Lagerhållning

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Utgående lager (enheter)	7 493	9 460	15 504	25 431
Index	*100*	*126*	*207*	*339*
Utgående lager i procent av produktionen	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Index	*100*	*74*	*97*	*114*

Källa: Unionsproducenterna i urvalet

(1084) Undersökningen visade att unionsindustrin främst arbetar på beställning och att lagren, i procent av tillverkningen, därför i allmänhet var låga.

(1085) De utgående lagren hos unionsproducenterna i urvalet ökade med 239 % under skadeundersökningsperioden, vilket återspeglar den ökade tillverkningen under denna period. De utgående lagren som procentandel av tillverkningen ökade med 14 % under skadeundersökningsperioden. Denna utveckling berodde främst på det ökade antalet modeller som erbjöds marknaden under undersökningsperioden jämfört med 2020.

4.5.3.4. Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

(1086) Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 10

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Index	*- 100*	*- 49*	*- 40*	*- 48*
Kassaflöde (i euro)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Index	*- 100*	*- 62*	*- 123*	*- 143*
Investeringar (euro)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Index	*100*	*97*	*88*	*100*
Räntabilitet	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Index	- 100	- 53	- 22	- 29

Källa: Unionsproducenterna i urvalet

(1087) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionsproducenterna i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen i procent av omsättningen för denna försäljning.

(1088) Unionsindustrin gick med förlust under hela skadeundersökningsperioden, även om förlusterna totalt sett minskade under den perioden. Såsom framgår av tabell 7 ökade unionsindustrins enhetspriser under skadeundersökningsperioden i en högre takt än ökningarna av dess enhetskostnader. Skälen till denna utveckling beskrivs i avsnitt 4.5.3.1. Under perioden 2020 och 2022 lyckades unionsindustrin minska sina förluster eftersom den ökade sin försäljningsvolym på unionsmarknaden. Under denna period ökade unionsindustrin sin tillverkning och försäljningsvolym, och effektiviteten uppnåddes genom att de fasta kostnaderna spreds över det ökande antalet tillverkade enheter. Även om denna tillväxt fortsatte under undersökningsperioden innebar ökningar av råvarupriser och subventionerad import till låga priser att förlusterna ökade jämfört med 2022 och nådde en nivå på – 10,8 % i slutet av skadeundersökningsperioden.

(1089) Unionsmarknaden befann sig i en progressiv övergångsfas under skadeundersökningsperioden. Eftersom vissa unionsproducenter tillverkade batterielfordon och fordon med förbränningsmotor i samma produktionslinjer (se skäl 1058) minskades produktionskostnaderna för batterielfordon i viss utsträckning eftersom de fasta kostnaderna delades mellan batterielfordon och fordon med förbränningsmotor. Emellertid måste unionsindustrin, såsom förklaras i skälen 1222 och 1223, minska sin tillverkning och försäljning av fordon med förbränningsmotor i unionen. För att kunna övergå till en lönsam situation och säkra sin framtid måste därför unionens batterielfordonsindustri öka sin produktion, försäljning och marknadsandel för batterielfordon, och därmed nå stordriftsfördelar och fortsätta att minska sina enhetskostnader jämfört med sina prisnivåer.

(1090) Nettokassaflödet är förmågan hos unionsproducenterna i urvalet att självfinansiera sin verksamhet. Nettokassaflödet var negativt under hela skadeundersökningsperioden. Nettokassaflödet försämrades under skadeundersökningsperioden på grund av den ökade omsättningen och de ökade förlusterna i absolut värde. Den kassaflödessituation som beskrivs ovan har fått stöd av unionsindustrins vinster på personbilar med förbränningsmotor. Såsom förklaras i skälen 1222 och 1223 måste dock unionsproducenterna minska sin försäljning av fordon med förbränningsmotor, och de vinster som unionsindustrin får från försäljningen av fordon med förbränningsmotor kommer därför att minska i framtiden.

(1091) Investeringar i den berörda produkten avsåg främst FoU-utgifter, nyinvesteringar i produktionslinjer för tillverkning av batterielfordon, inklusive tillverkning och installation av batterier, och inköp av särskilda verktyg för montering av batterielfordon. Även om dessa investeringar endast gäller tillverkningsenheterna i urvalet visar de på de enorma investeringar som krävs för att övergå från tillverkning av fordon med förbränningsmotor till batterielfordon. En viktig del av de nya investeringarna behövs innan batterielfordonen kan säljas. Ytterligare investeringar har redan gjorts och investeringarna pågår i takt med att produktionsanläggningarna gradvis håller på att ställas om.

(1092) Hela unionsindustrins investeringar i övergången till elektrifiering har uppskattats till omkring 170 miljarder euro mellan 2022 och 2030 ([432]). Detta motsvarar en genomsnittlig investering på cirka 19 miljarder euro varje år under perioden. Dessa investeringar planeras för alla typer av batterielfordon. Volkswagenkoncernen investerar omkring 20 miljarder euro i att bygga minst sex batterianläggningar i Europa under de kommande åren. BMW-koncernen planerar att investera omkring 1 miljard euro i att utveckla och tillverka batterielfordon vid sin anläggning i Steyr i Österrike från och med 2025. Den investerar också omkring 400 miljoner euro i att uppgradera sin anläggning i München, i Tyskland, och den bygger en ny anläggning i Ungern för att tillverka sin modell Neue Klasse EV från och med 2025. Stellantis-gruppen investerade i ett gemensamt företag för battericeller med Mercedes-Benz och TotalEnergies, kallat ACC. Mercedes-Benz räknar också med att inom en snar framtid inrätta fyra batterianläggningar i EU. Renaultkoncernen investerar 10 miljarder euro i elektrifiering till och med 2025.

(1093) Räntabiliteten är vinsten i procent av det bokförda nettovärdet av investeringar. Den utvecklades på ett liknande sätt som avkastningen på omsättningen, eftersom den var negativ under hela perioden. Räntabiliteten minskade under skadeundersökningsperioden av de skäl som beskrivs i avsnitt 4.5.3.4. Det bör också noteras att inte alla unionsproducenter i urvalet inledde investeringar i batterielfordon (och därför inte började få någon avkastning på dessa investeringar) samma år. Detta klargörande påverkade också den räntabilitetsutveckling som anges i tabell 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) Förmågan hos unionsproducenterna i urvalet att anskaffa kapital bör ses mot bakgrund av att unionsproducenterna i urvalet ingår i stora industrigrupper som finansierade övergången från fordon med förbränningsmotorer till batterielfordon. Varje år av denna oundvikliga övergång har dock omfattningen av förlusterna ökat och industrins förmåga att anskaffa kapital i framtiden har minskat.

4.5.4. *Slutsats beträffande situationen för industrin*

(1095) Såsom förklaras i skäl 996 måste unionsindustrins situation analyseras mot bakgrund av att unionsmarknaden övergår från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon.

(1096) I detta sammanhang ökade den synbara förbrukningen i unionen med 200 % under skadeundersökningsperioden och den faktiska förbrukningen i unionen (endast baserad på registreringar) ökade med 182 % under skadeundersökningsperioden. Dessa stora ökningar återspeglar scenariot med att unionsmarknaden för personbilar övergår från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon.

(1097) Samtidigt ökade importen från Kina kraftigt från omkring 21 000 enheter till över 412 000 (dvs. med mer än 1 800 % under skadeundersökningsperioden), vilket är betydligt mer än ökningen av förbrukningen. Detta återspeglas i marknadsandelen för importen från Kina, som också ökade kraftigt från 3,9 % 2020 till 25 % under undersökningsperioden. Liknande ökningar visas i fråga om registreringar av kinesiska batterielfordon efter import från Kina.

(1098) Unionsindustrins tillverkning och försäljning ökade med 198 % respektive 150 %. Återigen låg denna synbara tillväxt inte i linje med ökningen av förbrukningen, vilket innebär att unionsindustrins marknadsandel föll från 68,9 % 2020 till 59,9 % under undersökningsperioden.

(1099) Såsom förklaras, och mot bakgrund av att unionsmarknaden övergång, påverkades flera indikatorer av att unionsindustrin gradvis omvandlade sina produktionsanläggningar från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon. Denna omvandling krävde stora och stabila investeringar i kostnader för FoU och fabriksomvandling, vilka var desamma under hela skadeundersökningsperioden. Kapacitetsutnyttjandet, lönsamheten, räntabiliteten och produktiviteten visade en något positiv utveckling på grund av övergången från fordon med förbränningsmotorer till batterielfordon, men de förblev antingen negativa eller relativt stabila under skadeundersökningsperioden.

(1100) Unionsindustrins lönsamhet och räntabilitet förblev svag under hela skadeundersökningsperioden, trots en förbättrad utveckling. Detta visade att unionsindustrin inte kunde föra över alla sina betydande kostnader i samband med övergången till sina kunder och att den hindrades från att fastställa priser till kunder på lönsamma nivåer. Analysen i avsnitt 4.5.3.1 visar att unionsindustrins priser pressades ned av priserna på den subventionerade importen. Prisunderskridandet för den subventionerade importen från Kina i kvantiteter som ständigt ökade, även på en marknad som snabbt expanderade, visar att den största importkonkurrenten var Kina.

(1101) Trots att försäljningen och tillverkningen ökade på grund av den ökande efterfrågan till följd av övergången från fordon med förbränningsmotorer till batterielfordon under undersökningsperioden var unionsindustrin fortfarande långt ifrån att göra en vinst på batterielfordon. Situationen under undersökningsperioden med förluster på över 10 % och fortsatt pristryck äventyrade unionsindustrins hela övergång från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon. Detta har inneburit investeringar på många miljarder euro och en omfördelning av den enorma arbetskraft som den sysselsätter, medan unionsmarknaden endast till 14,5 % hade övergått från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon, vilket framgår av tabell 1.

(1102) Ovanstående indikatorer visar att övergången från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon började i slutet av skadeundersökningsperioden, särskilt under undersökningsperioden, då volymen av importen från Kina var största och den största minskningen av unionsindustrins marknadsandelar kan observeras. Detta framgår också av det faktum att de flesta finansiella indikatorer, trots den förbättrade utvecklingen för vissa indikatorer under skadeundersökningsperioden, fortfarande var negativa och till och med började försämras under undersökningsperioden, inklusive lönsamhet, räntabilitet och kassaflöde. Ännu mer talande är att marknadsandelarna minskade konsekvent under hela skadeundersökningsperioden och nådde den lägsta punkten i slutet av undersökningsperioden.

(1103) På grundval av ovanstående beslutade kommissionen att undersöka om den sannolika framtida utvecklingen av den subventionerade importen från Kina skulle äventyra den framgångsrika övergången från fordon med förbränningsmotorer till batterielfordon och därmed vålla unionsindustrin väsentlig skada.

5. RISK FÖR SKADA

5.1. Inledning

(1104) I enlighet med artikel 8.8 i grundförordningen undersökte kommissionen om en ytterligare ökning av den subventionerade importen från Kina sannolikt kommer att få en negativ inverkan på unionsindustrins situation och därmed utgöra en risk för väsentlig skada för unionsindustrin.

(1105) I analysen av risk för väsentlig skada för unionsindustrin tas, i enlighet med artikel 8.8 andra stycket i grundförordningen, hänsyn även till följande faktorer:

— De ifrågavarande subventionernas art och de kommersiella effekter som dessa kan komma att få.

— En betydande ökningstakt för subventionerad import till unionsmarknaden som talar för att en väsentligt ökad import är sannolik.

— Huruvida det finns tillräcklig och fritt tillgänglig kapacitet hos exportören eller en nära förestående, väsentlig ökning av denna kapacitet som talar för en väsentligt ökad subventionerad export till unionen, med beaktande av förekomsten av andra exportmarknader som skulle kunna ta emot ytterligare export.

— Om importen sker till priser som väsentligt skulle kunna sänka priserna eller hindra de prisökningar som annars skulle ha ägt rum och som sannolikt skulle öka efterfrågan på ytterligare import.

— Lagerhållningen av den undersökta produkten.

5.2. De ifrågavarande subventionernas art och de kommersiella effekter som dessa kan komma att få

(1106) I skäl 3.10 drog kommissionen den preliminära slutsatsen att utjämningsbara subventioner existerade i enlighet med bestämmelserna i grundförordningen.

(1107) Dessa subventioner visar att importen av den berörda produkten gynnades av statligt stöd.

(1108) Det betydande prisunderskridande och pristryck (förhindrande av prisökningar som annars skulle ha ägt rum) som konstaterades under undersökningsperioden förväntas påverka unionsindustrins ekonomiska situation som observerats redan under undersökningsperioden ännu mer negativt den närmaste framtiden. Den aggressiva prissättningen av importen från Kina och betydande marknadspenetration stöds av det faktum att unionsmarknaden för batterielfordon är mycket priskänslig och transparent.

(1109) Såsom förklaras i avsnitt 3.2 säkerställer dessutom de kinesiska myndigheternas åtgärder till stöd för sin inhemska batterielfordonsindustri att exporten av batterielfordon förblir mycket konkurrenskraftig till betydligt lägre priser än unionsindustrins priser, på grund av de lägre kostnaderna för att erhålla finansiering, varor eller insatsvaror mot för låg ersättning och andra fördelar (i motsats till unionsproducenter som inte kan få ett sådant betydande stöd).

(1110) Det är följaktligen förutsebart att den subventionerade importen av den berörda produkten, på grund av arten av de kinesiska myndigheternas stödåtgärder, skulle kunna fortsätta att inverka negativt på unionsindustrins ekonomiska situation.

5.3. En betydande ökningstakt för subventionerad import till unionsmarknaden som talar för att en väsentligt ökad import är sannolik

Ökningstakt för importen från Kina och dess marknadsandel

(1111) Den totala importen av batterielfordon från det berörda landet ökade betydligt, från 21 243 enheter 2020 till 412 425 enheter under undersökningsperioden, vilket framgår av tabellerna 2a och 2b.

(1112) Marknadsandelen för importen från Kina ökade också från 3,9 % 2020 till 25,0 % under undersökningsperioden baserat på den totala importen, eller från 3,5 % 2020 till 22,8 % i undersökningen baserat på registreringar enligt tabell 2a respektive tabell 2b. De kinesiska exporterande producenterna har vunnit marknadsandelar med lågprisimport på bekostnad av unionsproducenterna och import från tredjeländer.

Åtgärder som tyder på sannolikhet för ytterligare betydande importökningar

(1113) Såsom framgår av avsnitt 3.2 finns det bevis för att den kinesiska regeringens politik är inriktad på produktion och särskilt export av batterielfordon.

(1114) Det finns ett antal faktorer som visar att kinesiska exporterande producenter sannolikt kommer att fortsätta att exportera stora mängder. Närmare bestämt har de kinesiska myndigheterna nyligen genomfört ett antal åtgärder för att rikta in sig på exportmarknader och ytterligare öka exporten, även mot bakgrund av betydande överkapacitet på den kinesiska hemmamarknaden, såsom förklaras i skälen 1140–1143.

(1115) Såsom förklaras i skäl 1149 exporterade Kina 1 471 136 batterielfordon över hela världen under undersökningsperioden, en ökning med 659 % jämfört med 2020. Fordon som drivs med ny energi (batterielfordon och laddhybridfordon) har stor betydelse för den kinesiska ekonomin. I sitt budskap för det nya året 2024 uppgav Kinas president att fordon som drivs med ny energi är *”ett nytt vittnesmål om Kinas tillverkningsförmåga”* ([433]). De kinesiska producenterna av batterielfordon är dock inte bara begränsade till sin inhemska marknad. De kinesiska myndigheterna uppmuntrar de kinesiska producenterna av batterielfordon att utforska marknader utomlands och stöder dem på många sätt för att öka deras exportförsäljning, bland annat genom att utveckla hållbara system för juridisk rådgivning, testning och certifiering. I detta avseende fastställs i planen 2021–2035 fem strategiska uppgifter för Kinas industri för fordon som drivs med ny energi för de kommande 15 åren: (1) förbättra kapaciteten för teknisk innovation, (2) bygga upp ett ekosystem inom industrin för fordon som drivs med ny energi, (3) främja industriell integration och utveckling, (4) bygga upp ett hållbart infrastruktursystem och (5) öka öppenheten och fördjupa det internationella samarbetet. När det gäller det internationella samarbetet uppmuntras inhemska företag att upprätta internationella strategiska utvecklingsplaner, utnyttja utländska marknader och upprätta lagerlokaler och plattformar för tjänster efter försäljningen utomlands. I planen 2021–2035 betonades också att stödjande tjänster för internationellt samarbete, såsom företagens efterlevnad och tjänster som juridisk rådgivning, testning och certifiering, ska stärkas. Dessutom ger planen 2021–2035 också de kinesiska myndigheterna vägledning i att proaktivt delta i utarbetandet av relevanta internationella regler och standarder ([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*, policyuppdatering, juni 2021, se: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Den 18 februari 2024 utarbetade den kinesiska staden Shenzhen dessutom en plan för att öka bilexporten ([435]) ([436]). Planen omfattar 24 åtgärder, däribland stöd till fabriksbyggande och öppnande av nya sjörutter. De lokala tjänstemännen uppgav att de skulle införa tjänster för att stödja bilexportörer, bland annat genom att förbättra exportförsäkringen, påskynda skatteåterbetalningen och uppmuntra kinesiska banker att tillhandahålla konsumentfinansiering till utländska bilköpare. I planen efterlystes också att exportörerna skulle köpa fler bilfartyg för att skapa en kinesiskt ägd flotta av ro-ro-fartyg (se skäl 1117).

(1117) De kinesiska producenternas intresse av att exportera batterielfordon framgår också av det faktum att de kinesiska producenterna av batterielfordon har beställt produktion av ett stort antal ro-ro-fartyg (roll-on/roll-off) som är särskilt utformade för att transportera fordon utomlands ([437]) ([438]). Det rapporterades att de kinesiska varven kan leverera uppåt 200 ro-ro-fartyg mellan 2023 och 2026. Det är dubbelt så många ro-ro-fartyg som levererades mellan 2015 och 2022 ([439]) ([440]). Dessutom visade det sig att BYD hade beställt sex ro-ro-fartyg (med ytterligare två som alternativ). Fartygen förväntas ha en kapacitet på cirka 7 700 CEU (*car equivalent unit*) vardera. BYD har redan fått sitt första fartyg, som heter *BYD Explorer No. 1* ([441]) ([442]) ([443]), och det används redan för att transportera batterielfordon till unionen ([444]). Även andra kinesiska biltillverkare, såsom SAIC och Cherry Automobile ([445]), har beställt flera egna ro-ro-ro-fartyg ([446]) ([447]). Det statligt ägda biltillverkningsföretaget Chery samarbetar dessutom med Wuhu-varvet för att återuppbygga ett gammalt varv till en byggbas för biltransportfartyg längs Shandongprovinsens kust som är avsedd för export av batterielfordon ([448]) ([449]).

(1118) Ovanstående åtgärder i kombination med de nära förestående expansionsplanerna för kinesiska producenter i större EU-länder enligt beskrivningen i skälen 1126 och 1127, samt den betydande outnyttjade kapaciteten i Kina enligt vad som dokumenteras i skälen 1140–1143, visar att Kina kommer att fortsätta att inrikta sig aggressivt på exportmarknader, vilket tyder på att det är sannolikt att importen till unionen kommer att öka avsevärt i framtiden.

Attraktivitet och inriktning på unionsmarknaden

(1119) Av de exportmarknader som Kina riktade in sig på var unionsmarknaden den främsta exportdestinationen för de kinesiska exporterande producenterna, som svarade för 33,1 % av den totala kinesiska exporten av batterielfordon, eftersom unionsmarknaden är den mest attraktiva regionen för de kinesiska exporterande producenterna med tanke på dess storlek, enkla tillgång, prisnivåer och den tydliga färdplanen för elfordon, vilket förklaras i de följande skälen 1120 – 1123.

(1120) När det gäller unionsmarknadens storlek registrerades år 2023 totalt 1 538 621 fordon på unionsmarknaden, vilket motsvarar 14,6 % av det totala antalet registrerade personbilar ([450]). Som en kontrast visar tabellen nedan storleken på marknaden för batterielfordon i andra huvudländer och andelen batterielfordon av det totala antalet registrerade personbilarna.

([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

Tabell 11

marknaden för batterielfordon i tredjeländer

Land	Marknaden för batterielfordon 2023	% av totalt antal registrerade personbilar
Förenta staterna	1 118 286	7,2 %
Förenade kungariket	314 684	16,5 %
Sydkorea	156 767	9,0 %
Norge	104 589	82,4 %
Australien	87 217	7,25 %
Indien	82 336	1,6 %
Turkiet	64 515	6,7 %
Schweiz	52 728	20,9 %
Japan	43 991	1,7 %
Brasilien	19 309	0,9 %
Indonesien	17 062	2,2 %

Källa: *PwC - Strategy&, 'Electric Vehicle Sales Review Q4-2023'* ([451])

(1121) När det gäller tillträdet till unionsmarknaden är EU:s tull (tullsats för mest gynnad nation – MGN-tullsats) 10 %. Alla andra relevanta marknader är däremot föremål för höga importhinder för import av batterielfordon från Kina. Detta gäller i synnerhet den amerikanska marknaden, som är mindre än unionsmarknaden, men som fortfarande är betydande med fler än en miljon batterielfordon som registrerades 2023 och som för närvarande skyddas av en sammanlagd tull på 27,5 % (2,5 % MGN-tull och 25 % Section 301-tull ([452])) som är tillämplig på import av batterielfordon från Kina; dessutom offentliggjordes i maj 2024 förslag om att höja tullen enligt Section 301 till 100 % från och med augusti 2024 ([453]). Dessutom införde Turkiet en ytterligare tull på 40 % på import av elfordon från Kina ([454]) utöver MGN-tullen på 10 %, medan Indien tar ut en importskatt på 70 % på elfordon som kostar högst 40 000 US-dollar ([455]) och en importskatt på 100 % på fordon som kostar mer än 40 000 US-dollar ([456]). I januari 2024 återinförde Brasilien en skatt på 10 % på import av batterielfordon, vilken kommer att höjas till 18 % i juli 2024 och till 35 % senast i juli 2026 ([457]). Detta innebär att unionsmarknaden är den enda stora, välbeställda och utvecklade bilmarknad som är öppen för import från Kina.

([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) När det gäller priserna på samma produkttyper är priserna på batterielfordon på unionsmarknaden betydligt högre än priserna på batterielfordon på den kinesiska marknaden och ger därför de kinesiska exporterande producenterna möjlighet att uppnå högre vinster. Som exempel kan nämnas att i mars 2024 hade en av de mest sålda kinesiska bilarna, BYD Atto 3, ett utgångspris i Kina på 15 358 EUR (119 800 CNY), medan utgångspriset för samma bil i Tyskland, som är den viktigaste europeiska exportmarknaden, var mer än dubbelt så högt och låg på 31 924 EUR (37 990 EUR med mervärdesskatt ([458])). ([459]) På samma sätt såldes Geelys nya bil, Polestar 4, från och med mars 2024 i Kina till ett utgångspris på 38 331 EUR (299 000 CNY) före rabatter, medan samma bil i Tyskland såldes till ett utgångspris på 53 109 EUR (63 200 EUR med mervärdesskatt) ([460]). Priserna i Kina sjunker dessutom, vilket framgår av de senaste exemplen där priset på Teslas modell 3 i Kina har sjunkit med mer än 4 500 US-dollar sedan januari och NIO sänkte sina priser med 4 200 US-dollar i juni ([461]). I mars 2024 sänkte BYD också priset på sin billigaste modell, Seagull, med 5 %. År 2023 sänkte BYD priset på Yuan Plus (dess mest sålda bil som kallas Atto 3 i unionen) med 12 % på den kinesiska marknaden ([462]). Denna prissänkning i Kina utgör ytterligare ett incitament för företag att öka sin export och få fotfäste på nya marknader med högre prisnivåer, såsom unionsmarknaden.

(1123) När det gäller den tydliga färdplanen för batterielfordon i unionen har EU, till skillnad från marknader i tredjeland, satt upp ett mycket högt mål för antalet registreringar av batterielfordon. År 2035 bör därför 100 % av de nyregistrerade bilarna i unionen (mer än 9 miljoner bilar) vara utsläppsfria fordon, särskilt batterielfordon, medan målet i Förenta staterna endast är fastställt till 50 %.

(1124) Såsom förklaras i skälen 1141 och 1142 har Kina redan överkapacitet för fordon som drivs med ny energi (batterielfordon och laddhybridfordon), vilken i stor utsträckning kommer att användas för export till unionsmarknaden, på grundval av unionsmarknadens attraktionskraft jämfört med andra tredjelandsmarknader.

(1125) Under undersökningen fanns det dessutom minst 14 kinesiska exporterande producenter på unionsmarknaden, såsom Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (med varumärkena Dongfeng och Voyah), Geely ([463]) (med märkena Polestar, Zeeker och Lotus), Great Wall Motors (med varumärket Ora), Hongqi, JAC (med varumärkena JAC och DR), SAIC (med märkena MG och Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell och Zhidou ([464]). Marknadsandelen för dessa kinesiska exporterande producenter ökade sammantaget från 1,9 % 2020 till 7,3 % under undersökningsperioden, såsom förklaras i tabell 12.

(1126) Efter undersökningsperioden tillkännagav ett stort antal kinesiska exporterande producenter att de hade för avsikt att lansera flera nya modeller av batterielfordon på unionsmarknaden och stärka sin närvaro på unionsmarknaden genom att ta sig in på marknaden i fler EU-medlemsstater på kortare sikt. Dessa tillkännagivanden visar tydligt de kinesiska exporterande producenternas intresse för unionsmarknaden. Exempelvis ([465]) avser Xpeng Inc, som redan finns i Nederländerna, att ta sig in på den tyska respektive den franska marknaden 2024 ([466]). Dongfengs lyxmärke, Voyah, som redan finns i Finland, har för avsikt att ta sig in på den spanska respektive portugisiska marknaden 2024 och eventuellt även på de tyska, franska och italienska marknaderna ([467]). Grand Wall Motor planerar att utöka sin närvaro i unionen till ytterligare sju länder utöver Tyskland, som Italien, Spanien, Portugal, Nederländerna, Belgien, Luxemburg och Österrike ([468]). Zeekr, Geelys premiummärke, började också sälja märket Zeekr 001 i Nederländerna i slutet av 2023 ([469]).

([458]) Mervärdesskatt.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ ochhttps://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ och 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]) Volvos varumärke Geely importerades inte från Kina under skadeundersökningsperioden.
([464]) Uppräkningen är inte uttömmande.
([465]) Denna uppräkning är inte uttömmande.
([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) Dessutom lanserade BYD sin sjätte modell av batterielfordon på unionsmarknaden, dvs. Seal U, utöver modellerna Atto 3, Dolphin, Seal, Han och Tang ([470]). MG har också för avsikt att lansera modellen IM L6 i unionen under 2025 ([471]). NIO har för avsikt att lansera sitt lågprismärke, som går under namnet Firefly, i Europa 2025 ([472]). Den kinesiska premiumtillverkaren Human Horizons som producerar elfordonsmärket HiPhi har tillkännagett priserna för företagets modeller i Europa; man började ta emot förhandsbeställningar 2023 och priserna ligger på mer än 100 000 EUR i Tyskland ([473]). Vidare uppgav BYD att företaget hade för avsikt att avsevärt öka sin marknadsandel på unionsmarknaden, från nuvarande 1,1 % till 5 % år 2025 ([474]).

(1128) Vidare uppskattar Transport the Environment ([475]) att marknadsandelen för de kinesiska varumärkena och de europeiska varumärken som köpts av kinesiska företag kommer att nå en marknadsandel på 11 % 2024, 14 % 2025 och 20 % 2027 ([476]).

(1129) Mot bakgrund av de kinesiska myndigheternas politik för att uppmuntra de kinesiska producenterna att exportera batterielfordon, unionsmarknadens stora attraktionskraft, den massiva överkapaciteten i Kina och den signifikant stora outnyttjade kapaciteten samt det faktum att volymen av importen av batterielfordon från Kina har ökat avsevärt sedan 2020 är det sannolikt att denna import kommer att fortsätta att öka avsevärt med början inom kort och fortsätta under de kommande åren. Denna ökning kommer främst att ske genom kinesiska inhemska varumärken och europeiska varumärken som köps av kinesiska företag på bekostnad av unionsindustrin som sannolikt kommer att fortsätta att förlora sin marknadsandel.

Sannolik utveckling av marknadsandelar av importen från Kina på unionsmarknaden

(1130) Den kinesiska handelskammaren hävdade att för att kunna bedöma den kinesiska importvolymen av batterielfordon och sannolikheten för att denna import ska öka i framtiden bör all import av batterielfordon från Kina och särskilt den egna importen av unionens batterielfordonsindustri tas i beaktande.

(1131) All subventionerad import av batterielfordon med ursprung i Kina omfattas av den aktuella undersökningen, oberoende av ägandet av ett visst företag. Som svar på påståendet fördelade kommissionen all import från Kina på import från kinesiska exportörer som var närstående unionens OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor (Renault, BMW och Mercedes-Benz) som övergår till produktion av batterielfordon på unionsmarknaden, import från Tesla och från alla annan import från Kina, t.ex. europeiska varumärken som tidigare förvärvats av kinesiska företag (Polestar och MG), kinesiska OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor (BYD, Chery, Dongfeng osv.) och nystartade kinesiska företag för elfordon (NIO, Xpeng osv.).

(1132) Marknadsandelen för importen från kinesiska exporterande producenter som var närstående unionsindustrin och för all annan import från Kina, baserad på registrering, utvecklades på följande sätt:

Tabell 12a

Fördelning av marknadsandelen för import från Kina

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Marknadsandel för importen från kinesiska exporterande producenter närstående unionens OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor som övergår till tillverkning av batterielfordon	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]) En expertgrupp som arbetar för rena och hållbara transporter för alla.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020	2021	2022	Undersökning-sperioden
Marknadsandel för all annan import från Kina	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Varken EEA eller S&P Global Mobility rapporterar ursprunget för batterielfordonen. För att göra åtskillnad mellan de batterielfordon i Teslagruppen som importeras från Kina och de batterielfordon i Teslagruppen som produceras i unionen använde kommissionen därför det svar på frågeformuläret för exportörer som Tesla lämnat in inom ramen för sin begäran om enskild undersökning, såsom förklaras i skäl (183). Dessutom är uppgifterna för undersökningsperioden inte offentligt tillgängliga, och kommissionen lade därför fram uppgifterna om Teslas marknadsandel i intervaller. För att skydda den konfidentiella behandlingen av uppgifterna om Tesla var kommissionen tvungen att rapportera respektive uppgifter om importen från kinesiska exporterande producenter, närstående unionens OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor som övergår till tillverkning av batterielfordon också inom intervaller, eftersom Tesla-uppgifterna annars kunde beräknas genom härledning. Kommissionen kommer att tillhandahålla de exakta uppgifterna i förordningen om slutgiltig tull så snart de nödvändiga uppgifterna blir allmänt tillgängliga.

Källa: EES och S&P Global Mobility

(1133) Tabellen ovan visar att av den totala importen från Kina förblev marknadsandelen för importen av unionens OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor som övergår till tillverkning av batterielfordon, samtidigt som den ökade mellan 2020 och 2021, relativt stabil efter 2021 och undersökningsperioden, på [4,7–5,7] % under undersökningsperioden och ligger därmed under marknadsandelen för all annan import från Kina, som ökade från 1,9 % år 2020 till 7,3 % under undersökningsperioden.

(1134) Kommissionen fastställde också importen från Kina kvartalsvis under undersökningsperioden, vilket framgår av tabellen nedan.

Tabell 12b

Fördelning av marknadsandelen för import från Kina

	Undersökningsperioden			
	Oktober–december 2022	Januari–mars 2023	April–juni 2023	Juli–september 2023
Marknadsandel för importen från kinesiska exporterande producenter närstående unionens OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor som övergår till tillverkning av batterielfordon	[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]%
Marknadsandel för all annan import från Kina	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Källa: S&P Global Mobility

(1135) Tabellen ovan visar att marknadsandelen för all annan import från Kina ökade på kvartalsbasis under tre av de fyra kvartalen under undersökningsperioden, från 6,8 % under det första kvartalet till 8,8 % under det fjärde kvartalet och överskred marknadsandelen för import av unionens OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor som övergår till tillverkning av batterielfordon som uppgick till [5,6 – 6,8] % under undersökningsperioden.

(1136) I motsats till det stora antalet tillkännagivanden från de kinesiska exporterande producenterna (se skälen 1126 och 1127) tillkännagav unionens OEM-tillverkare av fordon med förbränningsmotor som övergår till tillverkning av batterielfordon inte några större planer på att importera batterielfordon från Kina. De flesta av dem har en modell eller ett varumärke av batterielfordon som har importerats från Kina i betydligt lägre volymer än deras egen tillverkning i unionen. BMW meddelade till exempel att importen av dess batterielfordonsmodell iX3, som

importerades från Kina under skadeundersökningsperioden, skulle upphöra från och med 2025 ([477]). BMW-koncernen avser att från Kina importera varumärket MINI Cooper ([478]), Mercedes-Benz-gruppen varumärket Smart, Volkswagengruppen varumärket Cupra och Renaultgruppen modellen Dacia Spring. Marknadsandelen för denna import har varit relativt stabil sedan 2021 och förväntas inte öka väsentligt på mycket kort sikt och inom den närmaste framtiden.

(1137) Dessutom förväntas inte heller importen av Tesla från Kina öka nämnvärt, eftersom Teslas outnyttjade kapacitet är mycket låg, om ens någon. Enligt offentlig information har Tesla för avsikt att öka sin produktionskapacitet i Kina. Tesla verkar dock ännu inte ha fått de nödvändiga godkännandena och det är oklart om man kommer att få dem ([479]).

(1138) Ovanstående visar därför att det är sannolikt att marknadsandelarna främst från kinesiska varumärken kommer att öka inom en överskådlig framtid. Därför avvisades påståendet.

5.4. Tillräcklig fritt tillgänglig kapacitet och absorptionsförmåga på marknader i tredjeland

(1139) De kinesiska myndigheterna tillhandahöll inte någon förteckning över producenter av batterielfordon i Kina. Kommissionen var därför tvungen att använda offentligt tillgänglig information i detta avseende. Härav följer att det enligt Bloomberg år 2023 fanns omkring 100 kinesiska elbilstillverkare i Kina, en minskning från omkring 500 år 2019 ([480]).

(a) *Kapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina*

(1140) Såsom förklaras i skäl 49 gav sig 21 kinesiska grupper av exporterande producenter till känna i undersökningen genom att lämna in svar på stickprovsförfarandet. På grundval av dessa svar, som framgår av tabell 13, hade dessa kinesiska exporterande producenter en ökande kapacitet och outnyttjad kapacitet under skadeundersökningsperioden. Under undersökningsperioden uppgick deras outnyttjade kapacitet till nästan 2,3 miljoner batterielfordon, vilket är 1,5 gånger den totala faktiska förbrukningen av batterielfordon i unionen under samma period som uppgick till 1 519 082 enheter, vilket framgår av tabell 1.

Tabell 13

Tillverkning och kapacitet hos de kinesiska samarbetsvilliga exporterande producenterna

Enheter	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Produktion	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Index	*100*	*320*	*650*	*792*
Kapacitet	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Index	*100*	*145*	*227*	*288*
Outnyttjad kapacitet	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Index	*100*	*92*	*100*	*137*
Kapacitetsutnyttjande	23 %	51 %	66 %	64 %
Index	*100*	*221*	*286*	*275*

Källa: *Svar på stickprovsförfarandet från de kinesiska exporterande producenterna*

([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) Uppgifterna om produktion, kapacitet och outnyttjad kapacitet baserade på de samarbetsvilliga exporterande producenterna är dock ofullständiga. De uppgifter som offentliggjorts av China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) visar att den totala produktionen av batterielfordon i Kina var 5,8 miljoner, se skäl 1144. Om man antar att de kinesiska producenter av batterielfordon som inte gav sig till känna under undersökningen hade samma grad av kapacitetsutnyttjande som de kinesiska exporterande producenter som gav sig till känna, fanns det en total kapacitet i Kina för batterielfordon på 9,18 miljoner enheter och en outnyttjad kapacitet på 3,34 miljoner batterielfordon, vilket är 2,2 gånger förbrukningen av batterielfordon i unionen under undersökningsperioden.

(1142) Eftersom en bilproducent kan tillverka både bilar med förbränningsmotor och batterielfordon på samma produktionslinjer undersökte kommissionen också den totala produktionskapaciteten för personbilar i Kina på grundval av offentligt tillgänglig information. Av detta följer att det i en artikel som publicerats av China Daily nämns att enligt China Passenger Car Association uppgick produktionskapaciteten i Kina för fordon som drivs med ny energi och fordon med förbränningsmotor till 40,89 miljoner enheter år 2021 ([481]). Pressbyrån Reuters nämner dessutom i en artikel att enligt China Passenger Car Association uppgick den totala produktionskapaciteten för personbilar (fordon som drivs med ny energi och fordon med förbränningsmotor) till 43 miljoner i slutet av 2022, med en utnyttjandegrad på 54,5 % ([482]). Den outnyttjade kapaciteten för personbilar i Kina uppgick således till 23,4 miljoner enheter. Denna outnyttjade kapacitet kan användas för att tillverka batterielfordon för unionsmarknaden.

(1143) Dessutom har det rapporterats att de kinesiska myndigheterna är medvetna om överkapaciteten för personbilar och har infört ett striktare tillståndssystem för de nödvändiga godkännandena, vilket påverkar företag när de etablerar ny produktion av elfordon i Kina ([483]). Trots detta etablerar sig fortfarande nya batterielfordonstillverkare i Kina, som den kinesiska tillverkaren av smart hemelektronik Xiaomi ([484]).

(b) *Produktion i Kina*

(1144) Enligt CAAM ([485]) har produktionen av tvåhjuliga batterielfordon i Kina ökat avsevärt. Såsom framgår av tabell 14 tillverkades 5 836 000 batterielfordon i Kina under undersökningsperioden, en ökning med 489 % jämfört med 2020 då 991 000 batterielfordon tillverkades.

Tabell 14

Total produktion av batterielfordon i Kina

enheter	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Tillverkning av batterielfordon i Kina	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Index	*100*	*279*	*518*	*589*

Källa: CAAM

(c) *Efterfrågan i Kina*

(1145) År 2023 uppgick den totala försäljningen av personbilar i Kina till 26,06 miljoner enheter ([486]). För 2024 beräknas försäljningen av personbilar öka med 3,1 % till 26,8 miljoner enheter jämfört med 2023 ([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) År 2023 uppgick den totala försäljningen av fordon som drivs med ny energi i Kina (batterielfordon och laddhybridfordon) för persontransport till 9,49 miljoner ([488]). Under 2024 beräknas försäljningen av fordon som drivs med ny energi öka med 20 % jämfört med 2023 ([489]) och nå upp till 11,4 miljoner enheter.

(1147) Försäljningen av batterielfordon (registreringar) uppgick till mer än 5 miljoner under undersökningsperioden, vilket förklaras i tabellen nedan. Dessutom såldes och registrerades ca 87 % av de tillverkade batterielfordonen i Kina, enligt CAAM.

Tabell 15

Total efterfrågan i Kina

enheter	2020	2021	2022	Undersökning-sperioden
Registrering av batterielfordon i Kina	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Index	*100*	*294*	*467*	*547*

Källa: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles och InsideEVs, "China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023"* ([490])

(1148) En 20-procentig ökning av marknaden för batterielfordon i Kina 2024 motsvarade 6,1 miljoner batterielfordon, jämfört med en kapacitet på mer än 9 miljoner batterielfordon. Kommissionen drog därför den preliminära slutsatsen att den inhemska marknaden i Kina inte skulle kunna absorbera sin stora outnyttjade kapacitet.

(d) *Export från Kina och tillgång till andra exportmarknader*

(1149) Enligt officiell tullstatistik från de kinesiska myndigheterna exporterade Kina under undersökningsperioden 1 471 136 batterielfordon (vilket motsvarar en ökning med 659 % jämfört med 2020), varav 486 550 batterielfordon exporterades till unionen, en ökning med 1 343 % jämfört med 2020.

Tabell 16

Kinas export av batterielfordon

	2020	2021	2022	Undersökning-sperioden
Kinas totala export	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Index	*100*	*258*	*487*	*759*
Kinesisk export till unionen	33 731	171 822	328 391	486 550
Index	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% av den kinesiska exporten till unionen jämfört med den totala exporten	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Källa: *GTA*

(1150) Tabellen ovan visar att unionsmarknaden är den viktigaste exportdestinationen för de kinesiska exporterande producenterna, vilket motsvarar 33,1 % av den totala kinesiska exporten av batterielfordon. Andra destinationer är Förenade kungariket (10 % av den totala kinesiska exporten) Thailand (9 % av den totala kinesiska exporten), Filippinerna (7 % av den totala kinesiska exporten) och Australien (6 % av den totala kinesiska exporten).

([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) Andelen batterielfordon som exporterades till unionen av den totala kinesiska exporten ökade från 17,4 % 2020 till 33,1 % under undersökningsperioden. Även om den totala kinesiska exporten av batterielfordon ökade mer än sex gånger under skadeundersökningsperioden, ökade exporten till unionen mycket snabbare, dvs. mer än tio gånger under samma period.

(1152) Såsom framgår av skäl 1120 och tabell 11 är Förenta staternas och unionens marknader de största marknaderna för personbilar efter Kina, medan Förenta staternas marknad skyddas från import av kinesiska batterielfordon genom höga importtullar, såsom förklaras i skäl 1121. Andra marknader såsom Förenade kungariket, Japan och Korea är relativt små marknader jämfört med unionsmarknaden, vilket framgår av tabell 11, och därför är utnyttjandekapaciteten på dessa marknader i tredjeland begränsad. Slutligen har andra marknader i tredjeland, t.ex. Förenta staterna och Turkiet, också handelshinder mot import från Kina av batterielfordon, såsom förklaras i skäl 1121.

(e) *Slutsats*

(1153) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att betydande volymer av den befintliga överproduktionskapaciteten av batterielfordon kommer att fortsätta att riktas mot unionsmarknaden under de kommande månaderna och åren. Den nuvarande överkapaciteten och den otillräckliga absorptionskapaciteten på marknader i tredjeland eller den inhemska marknaden i Kina tyder på att det är sannolikt att den subventionerade kinesiska exporten till unionen kommer att öka ytterligare.

5.5. Prisnivån för den subventionerade importen

(1154) De batterielfordon från Kina som kom till unionsmarknaden under undersökningsperioden importerades till avsevärt lägre priser än de som togs ut av unionsindustrin. Såsom förklaras i skäl 1029 fastställde kommissionen vägda genomsnittliga prisunderskridandemarginaler för undersökningsperioden på 12,7 % på grundval av en analys typ för typ i samma handelsled. Såsom förklaras i skäl 1033 var dessutom försäljningspriset för de kinesiska exporterande producenterna i urvalet 30 % lägre än unionsindustrins vägda genomsnittliga tillverkningskostnad.

(1155) Med tanke på karaktären hos unionsmarknaden som är mycket transparent och priskänslig är det sannolikt att prisnivån för den subventionerade importen med ökande volymer kommer att tränga sig in ytterligare på unionsmarknaden och fortsätta att utsätta unionsproducenterna för en betydande prispress i en tid då unionsindustrin är särskilt sårbar för att marknaden övergår från tillverkning av fordon med förbränningsmotor till batterielfordon.

(1156) Kommissionen kunde även fastslå att pristryck hade förekommit. Unionsindustrin sålde till priser under produktionskostnaden under skadeundersökningsperioden. På grund av den betydande prispress som orsakades av den subventionerade lågprisimporten från Kina hindrades unionsindustrin från att höja sina försäljningspriser för att uppnå en lönsam situation, vilket ledde till en förlust.

5.6. Lagerhållningens omfattning

(1157) Lagernivåerna för de kinesiska exporterande producenterna i urvalet beskrivs i detalj i skäl 1017, vilket visar att de kinesiska exporterande producenterna i slutet av undersökningsperioden hade betydande lager av batterielfordon i unionen (4,3 % av förbrukningen på unionsmarknaden (registreringar) under undersökningsperioden eller omkring 19 % av antalet registreringar efter import från Kina). Det är uppenbart att sådana stora mängder lättillgängliga batterielfordon främst är avsedda för försäljning på unionsmarknaden.

(1158) Dessutom har rapporter om stockningar av fordon som importeras från Kina och lagras i unionens hamnar på grund av logistiska svårigheter med vidaretransport ([491]) rapporterats i pressen. Dessutom rapporterades i maj 2024 att det i belgiska hamnar finns betydande lager av kinesiska batterielfordon från SAIC, BYD, Nio, Xpeng, Lynk & Co, Omoda och Hongqi (130 000 batterielfordon) ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. och Li, G., *European ports turned into "car parks" as vehicle imports pile up*, *Financial Times*, 9 april 2024, https://on.ft.com/43OrRc7.

([492]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers

(1159) Tillgången till dessa lager understryker det nära förestående hotet om skada för unionsproducenterna.

5.7. Förutsebarhet och snabbt ändrade förhållanden

(1160) I artikel 8.8 i grundförordningen föreskrivs att ”Den förändring av förhållandena som skulle kunna skapa en situation där subventionen skulle vålla skada måste klart ha kunnat förutses och måste vara nära förestående.”

(1161) Alla dessa faktorer har analyserats och kontrollerats med avseende på undersökningsperioden.

(1162) Under skadeundersökningsperioden skedde en exponentiell ökning av volymen av import från Kina, mer än fem gånger jämfört med början av skadeundersökningsperioden. Denna import utövade en betydande prispress som visades av det prisunderskridande och pristryck som konstaterats. I samband med en ökande förbrukning förlorade unionsindustrin genomgående marknadsandelar under hela skadeundersökningsperioden på bekostnad av den subventionerade importen från Kina och nådde den lägsta punkten under undersökningsperioden. Till följd av detta började den gradvisa övergången från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon att hämmas, särskilt under undersökningsperioden. Lönsamheten, räntabiliteten och kassaflödet försämrades under undersökningsperioden.

(1163) Om denna utveckling fortsätter kommer unionsindustrin inte att kunna öka sin tillverkning av batterielfordon vilket är nödvändigt under övergången från fordon med förbränningsmotorer till batterielfordon på unionsmarknaden, och situationen kommer omedelbart att förvandlas till en väsentlig skada. Såsom förklaras i skälen 1126 och 1127 är den kinesiska outnyttjade kapaciteten för batterielfordon minst 2,2 gånger förbrukningen i unionen vilken inte kan absorberas av den inhemska kinesiska efterfrågan (se skäl 1148) eller av andra större kinesiska exportmarknader med tanke på de höga inträdeshindren och deras storlek (se skälen 1120 och 1121). Dessutom tyder bevisning på att kinesiska exporterande producenter har för avsikt att ytterligare stärka sin marknadsnärvaro i nyckelländer i EU inom en mycket snar framtid, bland annat genom att släppa ut nya modeller på marknaden. Slutligen uppmuntrar de kinesiska myndigheternas politik ytterligare en nära förestående exportökning.

(1164) Ovanstående fakta och faktorer visar att den subventionerade importen kommer att öka ytterligare och att det därför är mycket sannolikt att skadan för unionsindustrin är omedelbart förestående.

5.8. Påståenden från parter

(1165) Företag 24 hävdade att flera unionsproducenter förväntas lansera mer prisvärda batterielfordonsmodeller under de följande åren och att en starkare närvaro av unionsproducenterna i lågprissegmenten därför kommer att utöva ett nedåtriktat tryck på de kinesiska producenternas eventuella marknadsandelsökningar. Företag 24 hävdade vidare att unionsproducenterna kommer att få stöd i denna process av den traditionella konkurrensfördel som industrin har byggt upp under flera årtionden av framgångsrik konkurrens i unionen och på den globala marknaden för personbilar. Företag 24 uppgav också att personbilsindustrin var starkt påverkad av faktorer som varumärke och lojalitet samt återförsäljningsvärde och att dessa faktorer länge har varit viktiga hinder för kinesiska aktörer på unionsmarknaden och kommer att fortsätta att vara det i framtiden. Företag 24 hävdade också att unionsindustrin till skillnad från de kinesiska exporterande producenterna hade en stark ställning på unionsmarknaden när det gäller återförsäljarnät och eftermarknadstjänster som underlättar försäljningen på unionsmarknaden.

(1166) Unionsindustrin har för avsikt att lansera fler modeller av batterielfordon på unionsmarknaden till varierande priser, men tror att de kinesiska exporterande producenterna kommer att anpassa sig till dessa nya modeller och erbjuda liknande batterielfordon till ännu lägre priser på samma sätt som under undersökningsperioden (se skäl 1029). Såsom förklaras i skäl 1037 hade unionsindustrin en traditionell konkurrensfördel på marknaden för fordon med förbränningsmotor. Tidigare var de kinesiska producenterna av fordon med förbränningsmotor inte framgångsrika på unionsmarknaden, eftersom fordon med förbränningsmotor som tillverkades av unionsproducenterna var tekniskt mer avancerade och av högre standard än de kinesiska fordonen med förbränningsmotor, särskilt vad gäller säkerheten. Situationen för batterielfordonsindustrin är dock annorlunda, eftersom unionsproducenterna fortfarande befinner sig i ett tidigt skede med att bygga upp batterielfordonstekniken, medan utvecklingen av sådan teknik i Kina inleddes för flera år sedan och är långt framskriden. När det gäller kundernas lojalitet och varumärke, så som förklaras i skäl 1037, är Teslas snabba tillväxt ett tydligt exempel på att varumärkesvärdet på bilar med förbränningsmotor, eller avsaknaden av sådant, är av marginell betydelse när det gäller framgång och prissättning på marknaden för batterielfordon. Med tanke på EU:s mål att ersätta fordon med

förbränningsmotor med batterielfordon senast 2035, såsom förklaras i skäl 1222, är det mycket troligt att konsumenterna i det mellersta och lägre segmentet kommer att övergå till kinesiska batterielfordon med lägre priser. När det gäller återförsäljningen håller kineserna på att bygga upp återförsäljarnätverk och dra nytta av onlineförsäljning som redan har visat sig vara en framgångsrik strategi för Tesla. Därför avvisades påståendet.

5.9. Slutsats

(1167) Mot bakgrund av analysen av alla omständigheter och all bevisning som anges ovan drog kommissionen slutsatsen att det finns en risk för väsentlig skada för unionsindustrin som är klart förutsebar och nära förestående.

(1168) Den nuvarande situationen för unionsindustrin, där den försäljning som krävs för att återvinna de stora investeringar som behövs på övergångsmarknaden inte kan äga rum, kommer sannolikt att förvärras ytterligare av den fortsatt subventionerade importen av batterielfordon från Kina, som har ökat i betydande takt till underskridna och undertryckta priser, samt av de kinesiska myndigheternas särskilda inriktning på unionsmarknaden, med tanke på att unionsmarknaden är den enda stora öppna världsmarknaden. Att förverkligandet av den väsentliga skadan är nära förestående kommer att äventyra unionsindustrins ökade tillverkning och försäljning av batterielfordon ytterligare, i linje med övergången av unionsmarknaden från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon.

(1169) De förändrade omständigheter som annars ledde till ett sådant nära förestående förverkligande av skadan för unionsindustrin är dessutom tydliga. Såsom framgår av skälen 1157 och 1158 har de kinesiska exporterande producenterna stora lager av lättillgängliga batterielfordon i unionen som tydligt är avsedda att säljas på unionsmarknaden. Såsom förklaras i skälen 1126 och 1127 tillkännagav ett stort antal kinesiska exporterande producenter dessutom att de hade för avsikt att lansera flera nya modeller av batterielfordon på unionsmarknaden och stärka sin närvaro på unionsmarknaden genom att på kort sikt ta sig in på marknaden i fler EU-medlemsstater. Dessa tillkännagivanden visar tydligt de kinesiska exporterande producenternas intresse för unionsmarknaden. Det är mycket sannolikt att dessa faktorer kommer att orsaka betydande förluster för unionsindustrin om inga utjämningsåtgärder vidtas. Att sådana omständigheter som leder till väsentlig skada är nära förestående framgår tydligt av den vändande lönsamhetsutvecklingen som började försämras för unionsindustrin i slutet av skadeundersökningsperioden, utöver de ständigt sjunkande marknadsandelarna under skadeundersökningsperioden. Alla dessa faktorer stöder en preliminär slutsats om risk för skada enligt artikel 8.8 i grundförordningen.

6. ORSAKSSAMBAND

6.1. Verkningar av den subventionerade importen

(1170) Såsom framgår av tabellerna 2a och 2b ledde importen av kinesiska batterielfordon och registreringen av dessa efter importen till stora vinster i unionens marknadsandel under skadeundersökningsperioden. Under den perioden ökade marknadsandelen för importen från 3,9 % 2020 till 25,0 % under undersökningsperioden och den kinesiska andelen av registreringarna ökade från 3,5 % till 22,8 %.

(1171) I skälen 1023–1032 visade kommissionen att importen från Kina underskred unionsindustrins priser med minst 12,7 % under undersökningsperioden. Kommissionen fastställde också att importen från Kina höll nere unionsindustrins priser under skadeundersökningsperioden.

(1172) På grund av den betydande ökningen av den subventionerade importen av kinesiska batterielfordon, till priser som var lägre än unionsindustrins, förlorade unionsindustrin marknadsandelar under undersökningsperioden och kunde inte ens sälja till priser som åtminstone skulle göra att den kunde täcka sina kostnader. Kommissionen drog därför slutsatsen att denna subventionerade import inverkade negativt på situationen för unionsindustrin.

(1173) Såsom beskrivs i avsnitt 5 finns det dessutom många faktorer som visar att de kinesiska producenterna av batterielfordon utgör ett växande hot om skada för unionsindustrin. De kinesiska producenterna av batterielfordon har betydande lager av batterielfordon i unionen som är redo att säljas på unionsmarknaden. Dessutom finns det en betydande och växande outnyttjad kapacitet i Kina, som är tillgänglig för export. Såsom framgår av skäl 1121 har Förenta staterna, Kinas andra stora exportmarknad, infört åtgärder som tydligt kommer att avskräcka från ökningar av importen. Unionen har därför blivit den mest attraktiva destinationen för kinesisk export.

(1174) Dessutom står det klart att ökningen av exporten till unionen kommer att fortsätta och öka ytterligare inom en överskådlig framtid, såsom förklaras i skälen 1111–1138. Denna nära förestående ökning av exporten till unionen kommer att skada unionsindustrins förmåga ytterligare att öka sin försäljning, behålla sin marknadsandel och skydda sina investeringar genom att möjliggöra en rättvis avkastning på sina investeringar.

(1175) Kommissionen ansåg därför preliminärt att den subventionerade importen av kinesiska batterielfordon innebär en risk för väsentlig skada för unionsindustrin.

6.2. **Andra kända faktorer**

(1176) I enlighet med artikel 8.6 i grundförordningen undersökte kommissionen också om andra kända faktorer, var för sig eller tillsammans, skulle kunna försvaga det orsakssamband som fastställts mellan den subventionerade importen och den risk för skada som preliminärt konstaterats föreligga, på ett sådant sätt att ett orsakssambandet inte längre skulle vara verkligt och betydande.

6.2.1. *Import från tredjeländer*

(1177) Förutom importen från Kina hade importen från Sydkorea, Förenade kungariket, Mexiko, Japan och Förenta staterna en marknadsandel på över 1 % under undersökningsperioden. Importmängderna, marknadsandelarna och de genomsnittliga importpriserna från dessa tredjeländer utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 17

Import från tredjeländer

Land		2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Sydkorea	Kvantitet (enheter)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Index	*100*	*126*	*111*	*160*
	Marknadsandel	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Index	*100*	*78*	*53*	*53*
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Index	*100*	*108*	*117*	*128*
Förenade kungariket	Kvantitet (enheter)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Index	*100*	*197*	*244*	*395*
	Marknadsandel	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Index	*100*	*121*	*117*	*132*
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Index	*100*	*97*	*97*	*96*

Land		2020	2021	2022	Undersöknings-perioden
Mexiko	Kvantitet (enheter)	291	29 090	25 484	31 310
	Index	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Marknadsandel	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Index	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Index	*100*	*91*	*92*	*100*
Japan	Kvantitet (enheter)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Index	*100*	*81*	*188*	*483*
	Marknadsandel	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Index	*100*	*49*	*90*	*161*
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Index	*100*	*119*	*157*	*156*
Förenta staterna	Kvantitet (enheter)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Index	*100*	*50*	*7*	*35*
	Marknadsandel	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Index	*100*	*31*	*4*	*12*
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Index	*100*	*93*	*219*	*192*
Andra länder	Kvantitet (enheter)	849	1 332	2 307	1 564
	Index	*100*	*157*	*272*	*184*
	Marknadsandel	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Index	*100*	*96*	*130*	*61*
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Index	*100*	*68*	*87*	*131*
Sammanlagt för alla länder utom Kina	Kvantitet (enheter)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Index	*100*	*119*	*102*	*166*
	Marknadsandel	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Index	*100*	*73*	*49*	*55*
	Genomsnittligt pris (euro/enhet)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Index	*100*	*105*	*114*	*123*

Källa: *Medlemsstaternas tulluppgifter*

(1178) Importen från Sydkorea ökade från omkring 56 000 till omkring 90 000 under skadeundersökningsperioden, men dess marknadsandel föll från 10,2 % 2020 till 5,5 % under undersökningsperioden. Dessutom ökade de genomsnittliga importpriserna och låg i genomsnitt över det kinesiska importpriset.

(1179) Importen från Förenade kungariket ökade från omkring 20 000 till omkring 77 000 under skadeundersökningsperioden. Även om deras genomsnittliga pris föll något under denna period förblev deras marknadsandel relativt stabil och steg inte över 5 % under skadeundersökningsperioden. Även om det genomsnittliga importpriset från Förenade kungariket låg något under importpriset från Kina 2020 och 2022 (3,0 % respektive 0,1 %) låg det över de kinesiska importpriserna 2021 och under undersökningsperioden (7,8 % respektive 4,0 %).

(1180) Importen från Mexiko, Japan och Förenta staterna utgjorde vardera mindre än 2 % av marknadsandelen under undersökningsperioden. Med undantag för Japan 2020 och 2021 låg dessutom de genomsnittliga importpriserna betydligt över det genomsnittliga importpriset för importen från Kina under skadeundersökningsperioden.

(1181) Importen från alla andra länder var försumbar.

(1182) På grundval av ovanstående analys drog kommissionen den provisoriska slutsatsen att importen från övriga länder inte försvagade orsakssambandet mellan den subventionerade importen och hotet om skada för unionsindustrin under undersökningsperioden.

6.2.2. *Unionsindustrins exportresultat*

(1183) Unionsindustrins exportresultat utvecklades på följande sätt:

Tabell 18

Unionsindustrins exportresultat

	2020	2021	2022	Undersökningsperioden
Exportvolym (enheter)	190 101	291 766	454 555	632 256
Index	*100*	*153*	*239*	*333*
Exportpriser	42 374	40 082	47 723	47 482
Index	*100*	*95*	*113*	*112*

Källa: Eurostat (KN-nr ex 8703 80 10)

(1184) Unionsindustrins exportnivå för batterielfordon ökade med 233 % under skadeundersökningsperioden. Detta var en högre ökningstakt jämfört med unionsindustrins försäljning på unionsmarknaden, vilket framgår av tabell 5.

(1185) Unionsindustrins genomsnittliga exportpris låg över produktionskostnaden (se tabell 7).

(1186) Därför drogs preliminärt slutsatsen att unionsindustrins exportresultat inte försvagade orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den fastställda risken för skada.

6.2.3. *Efterfrågerelaterade faktorer*

(1187) Viktiga faktorer som påverkar efterfrågan på batterielfordon är laddningstid, tillgång till laddningsinfrastruktur, den relaterade problematiken kring räckvidd och förordningen om koldioxidutsläpp från fordon som anges i skäl 1223.

(1188) Försäljningen av batterielfordon och batterielfordonens laddningskapacitet är ömsesidigt betingade, och batterielfordonens laddningskapacitet är en avgörande faktor för ökningen av försäljning av batterielfordon på unionsmarknaden.

(1189) Företag 24 hävdade att bristen på tillräcklig laddningsinfrastruktur för allmänheten fortfarande var ett avgörande hinder för konsumenternas ökade användning av batterielfordon i unionen och att det innebar en viktig begränsning av konsumenternas efterfrågan, något som orsakade negativa effekter för unionsindustrin. Företag 24 hävdade också att unionsmarknaden för batterielfordon förväntades växa betydligt under de kommande åren.

(1190) Kommissionen noterade att företag 24 lade fram motsägelsefulla argument och å ena sidan hävdade att det fanns faktorer som utgjorde en betydande begränsning av efterfrågan på batterielfordon i unionen, såsom laddningsinfrastrukturen, och å andra sidan att efterfrågan ökade snabbt, och att marknaden för batterielfordon i unionen förväntades växa avsevärt. Kommissionen höll med om att man, mot bakgrund av de ambitiösa mål som fastställts av unionen och de relevanta EU-förordningarna, kan förvänta sig att unionsmarknaden för batterielfordon kommer att växa snabbt under de kommande åren. Med tanke på att det saknas annan mogen teknik för framdrivning med nollutsläpp kan marknaden för batterielfordon senast 2035 förväntas nå nivåerna på dagens totala bilmarknad.

(1191) Dessutom noterade kommissionen att snabba framsteg gjordes när det gäller att ta itu med eventuella flaskhalsar i samband med laddning, oavsett om det var hemma, i ett privat laddningsområde (t.ex. på ett företag eller en parkeringsplats) eller genom tillgång till en offentlig laddningsstation. I unionen ökar mängden laddningsinfrastruktur, både tillgänglig för allmänheten och privat, oavsett om den analyseras genom installerad kapacitet eller antalet laddningsstationer. I slutet av 2022 fanns det 475 000 offentliga laddningsstationer med en installerad kapacitet på 5,1 kW per batterielfordon i unionen. Den installerade kapaciteten för privat laddningsinfrastruktur var 8,0 kW per batterielfordon i unionen. Det totala beståndet av laddningsinfrastrukturer i unionen kommer att öka till 35 miljoner laddningsstationer fram till 2030 ([493]).

(1192) Dessutom har EU antagit förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen ([494]) som kommer att kräva att alla nationella vägar och motorvägar i hela unionen ska vara utrustade med offentliga laddare senast 2025 vilket är i linje med hur många elbilar på vägarna vid den tidpunkten. Enligt denna förordning ska laddningspunkter finnas tillgängliga var 60:e kilometer längs EU:s större motorvägar. i) Senast den 31 december 2025 har varje laddningspool en uteffekt på minst 400 kW och omfattar minst en laddningspunkt med en individuell uteffekt på minst 150 kW. ii) Senast den 31 december 2027 har varje laddningspool en uteffekt på minst 600 kW och omfattar minst två laddningspunkter med en individuell uteffekt på minst 150 kW. I förordningen fastställs också obligatoriska nationella fordonsparksbaserade mål, såsom kravet att genom offentligt tillgängliga laddningsstationer tillhandahålla en total effekt på minst 1 kW för varje elektriskt lätt motorfordon.

(1193) Efterfrågan på batterielfordon på unionsmarknaden ökade snabbt under skadeundersökningsperioden. Tabell 1 visar att både den synbara och den faktiska förbrukningen ökade med över 180 % under den perioden. Framstegen inom batteriteknik förväntas ytterligare öka räckvidden och minska laddningstiden, och tillgången till offentlig och privat laddningsinfrastruktur kommer att fortsätta att förbättras och gradvis undanröja alla relaterade begränsningar av efterfrågan. Med tanke på de obligatoriska mål för utsläpp av ny försäljning på unionsmarknaden (och betydande sanktioner för bristande efterlevnad) som fastställs i EU-förordningarna, såsom förklaras i skälen 1222 och 1223, förväntas efterfrågan därför fortsätta att öka i framtiden.

(1194) Under den pågående övergången från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon är det viktigt att unionsindustrin kan behålla sina stordriftsfördelar genom att bevara tillräckliga försäljningsvolymer och marknadsandelar. Detta kommer att göra det möjligt för unionsindustrin att täcka sina kostnader och generera tillräcklig lönsamhet för nödvändiga investeringar. Detta är ännu viktigare i den nuvarande fasen där unionsmarknaden för batterielfordon fortfarande utvecklas och ännu inte är mogen.

(1195) Tabellerna 2a och 2b visar dock att unionens batterielfordonsindustri förlorar marknadsandelar i en ohållbar takt. Bedömningen i avsnitt 5 visar vidare att dessa förluster av marknadsandelar kommer att fortsätta under perioden fram till slutet av 2026. Även om de faktorer som begränsar efterfrågan kan ha haft en inverkan tidigare är det den senaste och nära förestående spridningen på marknaden av den kinesiska subventionerade importen, såsom framgår av avsnitt 6.1, som utgör det största hotet för unionsindustrin inom den närmaste framtiden mot en framgångsrik övergång av unionsmarknaden till batterielfordon.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234, 22.9.2023, s. 1).

(1196) Mot bakgrund av ovanstående ansåg kommissionen preliminärt att eventuella begränsningar av efterfrågan, särskilt när det gäller tillgången till laddningsinfrastruktur, inte skulle försvaga orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den risk för skada som preliminärt konstaterats. Därför avvisades påståendet.

6.2.4. *Konkurrenskraft i unionens batterielfordonsindustri*

(1197) Den kinesiska handelskammaren hävdade att unionens producenter av batterielfordon var beroende av batterier och andra komponenter i tredjeländer och att detta generellt påverkade deras konkurrenskraft. Den kinesiska handelskammaren och företag 24 hävdade att unionsproducenterna brist på vertikal integration och deras beroende av källor i tredjeländer för batterier leder till högre batterikostnader och andra produktionskostnader. Vidare uppgav den kinesiska handelskammaren och företag 24 att de negativa effekterna, till följd av bristen på vertikal integration, förvärrades av andra faktorer som inte är kopplade till importen av batterielfordon från Kina, såsom i) störningar i försörjningskedjan på grund av covid-19-pandemin och kriget mellan Ryssland och Ukraina, ii) ökade råvarukostnader, iii) brist på kritiska komponenter såsom halvledare och iv) höga energipriser. Företag 24 hävdade också att unionsindustrin inte investerade i försörjningskedjan för elbatterier i tid, och att den har inriktat sig på fordon med förbränningsmotor där den hade en konkurrensfördel och först nyligen började investera i marknaden för batterielfordon.

(1198) Kommissionen noterade att fördelarna med vertikal integration främst gällde BYD, snarare än alla kinesiska exporterande producenter. Unionsindustrin består av företag som köper batterier på världsmarknaden och andra som investerar i batteriproduktion. Faktum är att unionsindustrin fortlöpande ökar sin produktionskapacitet för batterier.

(1199) Även om de kinesiska exporterande producenterna har utvecklat fördelar i fråga om försörjning av batterier och viktiga råmaterial till batterier har dessa fördelar dessutom till stor del erhållits genom subventionering, vilket framgår av avsnitt 3.7.2. De påstådda konkurrensfördelarna försvagar därför inte orsakssambandet mellan den subventionerade importen och risken för skada.

(1200) Störningar i försörjningskedjan och andra faktorer som ökade priserna på råvaror och energi var världsomfattande problem som inte enbart gällde unionsindustrin och innebär därför ingen särskild konkurrensnackdel för unionsindustrin totalt sett. Dessutom var dessa frågor främst relaterade till skadeundersökningsperioden, och den kinesiska handelskammaren och företag 24 hävdade eller underbyggde inte i vilken utsträckning sådana faktorer skulle påverka unionsindustrins situation under de kommande åren.

(1201) Mot bakgrund av kommissionens slutsatser i föregående skäl avvisades därför dessa påståenden.

6.2.5. *Konkurrens mellan fordon med förbränningsmotor och batterielfordon*

(1202) Företag 24 och den kinesiska handelskammaren hävdade att konkurrensen mellan fordon med förbränningsmotor och batterielfordon borde undersökas som ett orsakssamband. Varken den kinesiska handelskammaren eller företag 24 har dock förklarat eller vidareutvecklat detta påstående.

(1203) Unionens lagstadgade utsläppsmål kommer att säkerställa att unionsindustrin snabbt övergår till batterielfordon, såsom förklaras i skäl 1223. Även om det för närvarande råder konkurrens mellan fordon med förbränningsmotor och batterielfordon på unionsmarknaden kommer produktionen och försäljningen av fordon med förbränningsmotorer gradvis att minska, parallellt med ökningen av tillverkningen och försäljningen av batterielfordon i linje med EU:s utsläppsmål. Konkurrensen mellan fordon med förbränningsmotor och batterielfordon kommer därför också gradvis att minska till gagn för försäljningen av batterielfordon.

(1204) Mot bakgrund av ovanstående ansåg kommissionen preliminärt att verkningarna av konkurrensen med försäljning av fordon med förbränningsmotor inte skulle försvaga orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den risk för skada som preliminärt konstaterats. Därför avvisades påståendet.

6.2.6. *Brist på stordriftsfördelar och nystartade företag*

(1205) Den kinesiska handelskammaren hävdade att bristen på stordriftsfördelar för unionsproducenter av batterielfordon sannolikt leder till högre kostnader. Det hävdades vidare att vissa unionsproducenter, t.ex. e.Go, är beroende av mikrofabrikskonceptet och inte kan uppnå de stordriftsfördelar som uppnås med gigafabriker och stora produktionsetableringar. Vidare påstod den kinesiska handelskammaren att vissa unionsproducenter, t.ex. Fisker och e.Go, precis har inlett tillverkningen av batterielfordon och att kommissionen därför också bör beakta att vissa unionsproducenter har nystartade företag i sin analys.

(1206) Kommissionen följde metoden med att överväga orsaksfaktorer i förhållande till deras inverkan på hela unionsindustrin. Enbart förekomsten av faktorer som rör en liten del av unionsindustrin ansågs inte vara representativ för unionsindustrin som helhet och därför drogs den preliminära slutsatsen att orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den konstaterade risken för skada inte försvagades. När det gäller den bredare unionsindustrin ansåg kommissionen att det är importen från Kina som hotar unionsindustrins utsikter att nå den omfattning som krävs och bli lönsam inom den närmaste framtiden. Denna subventionerade import hindrar unionsindustrin från att uppnå de försäljningsmål som krävs för att öka produktionen i enlighet med detta och uppnå stordriftsfördelar. Detta påstående avvisades därför.

6.2.7. *Försörjningsproblem*

(1207) Företag 24 hävdade också att unionsindustrin inte hade kapacitet att tillgodose den snabbt ökande efterfrågan som var kopplad till den gröna omställningen.

(1208) I motsats till vad företag 24 hävdar visade undersökningen att unionsindustrin har tillräcklig kapacitet för att tillverka batterielfordon och tillgodose efterfrågan på unionsmarknaden. Såsom förklaras i skäl 1060 drogs den preliminära slutsatsen att unionsindustrin har tillräcklig produktionskapacitet för att tillgodose den framtida ökningen av efterfrågan på batterielfordon eftersom kapacitetsutnyttjandet understeg 40 % under undersökningsperioden. Dessutom kan mer kapacitet fördelas från tillverkning av fordon med förbränningsmotor till tillverkning batterielfordon. Därför avvisades påståendet.

6.2.8. *EU:s politik för biobränslen*

(1209) Den kinesiska handelskammaren hävdade att EU historiskt sett har gynnat biodieselproduktion framför tillverkning av batterielfordon, vilket har lett till att tillverkningen av batterielfordon har fått låg prioritet.

(1210) Detta påstående var mycket vagt och innehöll inga detaljer som förklarar betydelsen av det påpekande som gjordes. Man bör komma ihåg att kommissionen, såsom förklaras i skäl 1223, har infört särskilda utsläppsmål för alla nya personbilar och lätta nyttofordonsparker för varumärken och grupper för 2020 och efterföljande år. Kommissionen höll därför inte med om att tillverkningen av batterielfordon hade låg prioritet.

(1211) Dessutom drog kommissionen i avsnitt 5 ovan slutsatsen att unionsindustrin omedelbart hotas av väsentlig skada från subventionerad import med ursprung i Kina. Den kinesiska handelskammaren underbyggde inte hur EU:s biobränslepolitik skulle påverka situationen för unionens producenter av batterielfordon negativt under de kommande åren. Detta påstående avvisades därför.

6.2.9. *Unionsindustrins import från Kina*

(1212) Den kinesiska handelskammaren hävdade att unionsindustrins import från Kina kunde vara en faktor som hotade att skada unionens batterielfordonsindustri.

(1213) Kommissionen kommenterade importen från Kina av unionsindustrins företag i skäl 998. Det stod inte klart vilka företag inom unionsindustrin som den kinesiska handelskammaren syftade på i sin bedömning eller hur sådan import skulle utgöra ett hot om skada inom den närmaste framtiden. I skälen 1130–1138 förklaras tydligt den förväntade prisutvecklingen och importkvantiteten från Kina i allmänhet och importen från kinesiskägda grupper såsom BYD, Geely och SAIC. Såsom förklaras i tabell 12a ökade importen av kinesiska varumärken deras marknadsandel från 1,9 % 2020 till 7,3 % under undersökningsperioden. Kommissionen drog slutsatsen att den största risken för skada kommer från kinesiskägda koncerner under de kommande åren.

(1214) Mot bakgrund av ovanstående bedömning och bristen på klarhet om detta påståendes relevans ansågs detta påstående inte vara underbyggt och avvisades därför.

6.3. **Slutsats**

(1215) Kommissionen identifierade ett samband mellan den ökande importen av subventionerad import från Kina och risken för väsentlig skada.

(1216) Kommissionen har särskilt och avgränsat verkningarna av alla andra kända faktorer som har betydelse för unionsindustrins situation från den skadevållande verkan av den subventionerade importen från Kina.

(1217) Kommissionen fann att de andra identifierade faktorerna, t.ex. import från tredjeländer, unionsindustrins exportresultat, efterfrågerelaterade faktorer, unionsindustrins konkurrenskraft, konkurrensen mellan fordon med förbränningsmotor och batterielfordon, bristen på stordriftsfördelar och nystartade företag, försörjningsproblem, EU:s politik för biobränslen och unionsindustrin import från Kina inte försvagade orsakssambandet, varken individuellt eller kollektivt. De kinesiska exporterande producenterna gynnades av vissa fördelar under skadeundersökningsperioden, t.ex. säker försörjning av batterier och råvaror. Kommissionen drog dock inte slutsatsen att väsentlig skada hade lidits under den perioden. För ingen av de andra faktorerna fanns ett övertygande fall som visade hur sådana faktorer utgör ett nära förestående hot mot unionsindustrin eller att de försvagar det tydliga hotet från den subventionerade importen från Kina under de kommande åren.

(1218) Kommissionen drog därför preliminärt slutsatsen att den ökande importen av subventionerad import från Folkrepubliken Kina utgjorde en risk för väsentlig skada för unionens batterielfordonsindustri i avsaknad av åtgärder.

7. **UNIONENS INTRESSE**

(1219) I enlighet med artikel 31 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den tydligt kunde dra slutsatsen att det inte var i unionens intresse att anta utjämningsåtgärder motsvarande det totala beloppet av utjämningsbara subventioner i föreliggande fall, trots fastställandet av skadevållande subventionering. Kommissionen baserar fastställandet av unionens intresse på en analys av alla de olika intressen som berördes, bland andra unionsindustrins, importörernas, användarna, leverantörernas och konsumenternas intressen.

(1220) Synpunkter avseende unionens intresse inkom från de kinesiska myndigheterna, CCCME, European Association of Automotive suppliers (CLEPA), den tyska sammanslutningen för bilindustrin (VDA), European Steel Association (Eurofer), företag 31 och företag 29.

7.1. **Unionsindustrins intresse**

(1221) Bilindustrin spelar en viktig roll i unionens ekonomi och tillhandahåller direkta och indirekta arbetstillfällen till 12,9 miljoner människor, vilket utgör 7 % av EU:s totala sysselsättning. Härav är omkring 24 % eller 3,1 miljoner arbetstillfällen inom tillverkningsindustrin ([495]). Bilindustrin är en drivkraft för EU:s ekonomiska värdeskapande, konkurrenskraftig suveränitet och samhälleligt välbefinnande.

(1222) I den europeiska gröna given ([496]) fastställde kommissionen målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050. Detta mål förverkligades i lagstiftningen 2021 genom offentliggörandet av förordning (EU) 2021/1119 (den europeiska klimatlagen) ([497]). Alla ekonomiska sektorer förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, inklusive vägtransportsektorn där utsläppen har varit på uppgång sedan 1990. Därför är batterielfordon en viktig produkt för att unionen ska kunna uppnå sina klimatmål.

([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_en
([497]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

(1223) EU har också infört specifika utsläppsmål för alla nya personbilar och lätta nyttofordon för tillverkare för 2020 och följande år i förordning (EU) 2019/631, som senare ändrades genom förordning (EU) 2023/851 ([498]). Denna förordning är en viktig del av EU:s klimatskyddspolitik. I förordningen anges att de genomsnittliga utsläppen från nya personbilar som är registrerade i unionen inte får vara högre än 95 g koldioxid/km för EU:s hela fordonspark från 2021 och framåt. Målen kommer att skärpas från och med 2025: för nya personbilsparker som registreras i unionen kommer det därför att krävas en minskning med 15 % av koldioxidutsläppen från och med 2025 och en minskning med 55 % från och med 2030. För 2035 kommer ett koldioxidminskningsmål på 100 % att gälla för personbilar och lätta nyttofordonsparker. Om respektive mål för hela fordonsparken inte uppfylls tar kommissionen ut en avgift för extra utsläpp på 95 euro per överskjutande gram koldioxid per nyregistrerat fordon.

(1224) Dessa mål kan särskilt uppnås genom en växande andel elfordon i fordonsparken. Den riktade minskningen av koldioxidutsläpp i unionen utgör dock en stor utmaning för hela transportsektorn, eftersom elektrifieringen går långt utöver en ren omvandling av termiska till elektriska drivsystem och omfattar elfordonens hela värdekedja. Det är en komplex övergång som omfattar hela fordonsindustrins kedja från brytning, kemikalier, till tillverkning av eldrivsystem och batteripaket, insamling och återvinning av batteriavfall. Därav följer att bilindustrin genomgår en grundläggande omvandlingsprocess.

(1225) Dessutom är elbatterier av strategisk betydelse för utvecklingen av batterielfordon. Produktionsplatsen för elbatterier är mycket viktig för producenterna av batterielfordon. Även om de elektriska cellerna kan transporteras och levereras relativt enkelt blir dessa funktioner betydligt svårare och kostsammare när de väl har monterats i moduler och sedan i batteripaket. Producenterna av batterielfordon gynnas därför av att vara placerade nära batterileverantörerna i detta skede av processen, eller till och med genomföra den internt. Närhet och nära kontakt med batterileverantörer är också viktigt med tanke på att batterier inte är allmänt tillgängliga produkter utan snarare byggs enligt fordonstillverkarnas specifikationer. Ett batterielfordons storlek och funktioner kommer till exempel att avgöra vilken typ av batteri som krävs, vilket i sin tur påverkar sammansättningen av råmaterialmixen i början av processen (och återigen skapar potentiella verkningsgrader för vertikalt integrerade marknadsaktörer). Under skadeundersökningsperioden var unionsproducenterna av batterielfordon beroende av import av batterier, främst från Kina, medan biltillverkarna åtog sig att investera kraftigt i sin egen batteriproduktionskapacitet, varav de flesta genom partnerskap med specialiserade aktörer. Dessa investeringar uppgår till flera miljarder euro fram till 2030 ([499]).

(1226) Under övergången till elektrifiering är det mycket riskabelt för unionens biltillverkare att förlora lönsamhet och marknadsandelar till subventionerad import från Kina, eftersom det skulle innebära att de inte kan genomföra de nödvändiga investeringarna i ny batteriteknik som ökar räckvidden med eldrift, minskar laddningstiden, skär ner på kostnaderna och förbättrar säkerheten och på så sätt lyckas med en sådan övergång. Å andra sidan kunde de kinesiska företagen uppnå stordriftsfördelar på grund av de stora subventioner som beviljats av de kinesiska myndigheterna. De exporterar batterielfordon till illojala priser till unionen, övertar marknadsandelar från unionsindustrin som drabbas av betydande förluster och därmed en oförmåga till nödvändiga investeringar. Om unionsindustrin oåterkalleligen skadas av subventionerad import från Kina kommer målet med en elektrifiering inte att uppnås, och EU:s klimatmål skulle kunna äventyras.

(1227) Införandet av utjämningsåtgärder skulle göra det möjligt för unionsindustrin att konkurrera rättvist på marknaden och tillverka och sälja tillräckligt med batterielfordon på unionsmarknaden så att den blir lönsam i framtiden. Såsom förklaras i skäl 1078 är unionens batterielfordonsindustri en kapitalintensiv industri och därför tar det tid för den att uppnå stordriftsfördelar för att täcka sina fasta kostnader och bli lönsam. Införandet av åtgärder skulle därför skydda unionsindustrin från en intensiv och orättvis prispress som annars skulle utövas av importen från Kina.

([498]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner (EUT L 110, 25.4.2023, s. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Om det inte införs några utjämningsåtgärder skulle de investeringar som unionens batterielfordonsindustri har gjort för övergången till elektrifiering och de arbetstillfällen inom bilsektorn som nämns i skäl 1221 äventyras på grund av den illojala handeln. Unionsindustrin skulle inte kunna följa övergången på unionsmarknaden från tillverkning av fordon med förbränningsmotor till batterielfordon på grund av att de subventionerade priserna på import från Kina underskrider unionsproducenternas priser för batterielfordon. Dessutom riskerar unionen att förlora en av sina viktigaste tillverkningssektorer och unionen som region skulle kunna hamna på efterkälken i fråga om teknik och innovation jämfört med Kina och Förenta staterna och riskera att missa sina klimatmål.

(1229) VDA noterade att kinesiska företags affärsverksamhet i Kina och utomlands bidrar till stordriftsfördelar och bidrar till lönsamhet på områden som tillverkning, logistik och FoU över hela världen. Enligt VDA stöder dessa effekter också utvecklingen av den europeiska bilindustrin i den befintliga globala världsordningen och affärsmodellen.

(1230) Företag 24 hävdade att även om det fanns farhågor om japanska och koreanska biltillverkares inträde i unionen och ökande marknadsandelar från 1980-talet och framåt, ledde införandet av japanska och koreanska produkter till att unionsproducenterna bemödade sig om anpassning, innovation och effektivitet. Dessutom startade de japanska och koreanska producenterna en tillverkning, blev en del av unionsindustrin och bidrog därmed direkt till dess utveckling och framsteg. Företag 24 hävdade vidare att samma sak kan förväntas av de kinesiska producenterna av batterielfordon.

(1231) Kommissionen höll inte med om detta påstående eftersom det finns grundläggande skillnader mellan uppgången för de koreanska och japanska bilproducenterna under de gångna åren och de nuvarande kinesiska OEM-tillverkarna. Särskilt de koreanska och japanska OEM-tillverkarna konkurrerade med fordon med förbränningsmotor mot OEM-tillverkare i unionen som hade lång erfarenhet och försörjningskedjor. Kinas dominerande ställning i tillverkningen av elbatterier är däremot en nyckelfaktor i konkurrensen mellan kinesiska producenter av batterielfordon och producenter i unionen. Unionsproducenterna bygger för närvarande upp sina batterikluster för unionsmarknaden med betydande investeringar och kostnader och befinner sig därför i en helt annan situation än de gjorde vid tiden för den ökade importen av bilar från Japan och Korea. Dessutom har de koreanska och japanska producenterna tidigare varit tvungna att få tillträde till unionsmarknaden främst via närvaron av återförsäljning som kom till en hög kostnad och tog tid att bygga. För närvarande är det dock lättare för de kinesiska exporterande producenterna att komma i kontakt med konsumenten direkt utan någon mellanhand via bilköp online och direktförsäljningsmodeller som ökar. Slutligen var unionsproducenterna tidigare tvungna att konkurrera med endast ett litet antal koreanska och japanska producenter, medan det under undersökningsperioden, såsom förklaras i skäl 1125, finns fler än 14 kinesiska producenter av batterielfordon på unionsmarknaden. Därför avvisades påståendet.

(1232) De kinesiska myndigheterna hävdade att det inte låg i unionens intresse att införa utjämningsåtgärder, eftersom unionsindustrin för batterielfordon inte hade kapacitet nog för att tillverka batterielfordon som motsvarade hela efterfrågan på batterielfordon i unionen.

(1233) Undersökningen visade att unionsindustrin har tillräcklig kapacitet för att tillverka batterielfordon och tillgodose efterfrågan i unionen, såsom förklaras i skäl 1060. Därför avvisades påståendet.

(1234) Kommissionen konstaterade att övergången från tillverkning av fordon med förbränningsmotor till batterielfordon skulle äventyras av den exponentiella ökningen av subventionerad import, vilket skulle utgöra en risk för väsentlig skada för unionsindustrin. Unionsindustrins exponering för en massiv ökning av importen från Kina till illojala priser som underskrider unionsindustrins försäljningspriser samt snabbt ökande marknadsandelar kommer att ha en betydande negativ inverkan på unionsindustrins situation i form av förlorade försäljningsvolymer och marknadsandelar samt en snabbt minskad lönsamhet som leder till betydande förluster och därmed även förlorade investeringar. Detta kommer oundvikligen att leda till nedläggning av produktionsanläggningar i unionen och en massiv förlust av sysselsättning. Kommissionen drog därför den preliminära slutsatsen att införandet av åtgärder skulle ligga i unionsindustrins intresse.

7.2. **Icke-närstående importörers intresse**

(1235) Såsom anges i skäl 47 samarbetade ingen icke-närstående importör i undersökningen. Kommissionen drog därför den preliminära slutsatsen att införandet av utjämningstullar, mot bakgrund av det bristande samarbetet från de icke-närstående importörernas sida, inte skulle få oproportionerliga verkningar för de icke-närstående importörerna

7.3. **Användarnas intresse**

(1236) Den undersökta produkten används av flera typer av användare, särskilt billeasingföretag, biluthyrningsföretag, bildelningsföretag, taxiföretag och slutanvändare.

(1237) Sju användare som tillhör två företagsgrupper gav sig till känna och besvarade frågeformuläret för användare, nämligen företag 32 och sex företag som tillhör Leasy-gruppen. Dessa företag använde den undersökta produkten för att hyra den till sina kunder.

(1238) Företag 32 lämnade in ett ofullständigt svar på frågeformuläret. Kommissionen skickade en skrivelse med begäran om kompletterande upplysningar. Företaget besvarade inte skrivelsen om ofullständigt svar och hävdade att den var alltför betungande. Kommissionen kontrollerade därför inte svaret från företag 32 på frågeformuläret. I den ifyllda delen av svaret på frågeformuläret uppgav dock företag 32 att om det bevisades att de kinesiska subventionerna orsakade en konstlat låg prissättning på batterielfordon i unionen skulle detta kunna vara skadligt för hela den europeiska försörjningskedjan. Kommissionen ansåg att om illojala prissättningsmetoder via statligt stöd till kinesisktillverkade fordon skadade lönsamheten för leverantörer av batterielfordon i unionen skulle de ömsesidiga åtgärderna för att skydda den europeiska produktionen vara rättvisa och nödvändiga för att säkerställa försörjningstryggheten.

(1239) Leasy-gruppens företag lämnade fullständiga svar på frågeformuläret och kommissionen kontrollerade två av dessa, såsom förklaras i skäl 80, som också köpte batterielfordon från Kina.

(1240) Kommissionen fann att de samarbetsvilliga användarna tillsammans köpte mindre än 0,1 % av den totala importen från Kina samt av importen från andra länder och 1 % av unionsindustrins totala försäljning (baserat på registrering). Under undersökningsperioden köpte de mindre än 5 % av den undersökta produkten från Kina, mer än 95 % från unionsproducenter och resten från andra länder.

(1241) Omsättningen och kostnaderna för de två kontrollerade användarna som härrörde från batterielfordon med ursprung i Kina utgjorde mindre än 2 % av deras totala omsättning och totala kostnader under undersökningsperioden. Lönsamhetsmarginalerna för de kontrollerade användarna under undersökningsperioden varierade mellan ensiffriga och låga tvåsiffriga siffror.

(1242) Kommissionen fann att införandet av utjämningsåtgärder skulle ha en viss inverkan på vissa kostnadsposter i samband med batterielfordon med ursprung i Kina, särskilt avskrivningar, räntekostnader och försäkringar. Med tanke på den begränsade andelen av dessa kostnadsposter av de kontrollerade användarnas totala kostnader (mindre än 2 %) och den mycket ringa andelen batterielfordon från Kina av deras totala fordonsparker konstaterades emellertid att utjämningstullarnas inverkan på deras totala kostnader var försumbar. Kommissionens analys på grundval av uppgifter från de två kontrollerade användarna för undersökningsperioden visade att eventuella kostnadsökningar till följd av införandet av utjämningsåtgärder endast skulle leda till en marginell minskning av deras vinstmarginaler och att båda företagen skulle förbli lönsamma. Denna lilla inverkan på lönsamheten skulle ytterligare mildras av användarnas möjlighet att överföra åtminstone en del av kostnadsökningen till kunderna eller övergå till alternativa försörjningskällor. De två kontrollerade användarna ansåg också att införandet av utjämningsåtgärder inte skulle ha någon betydande inverkan på deras ekonomiska resultat.

(1243) På grundval av uppgifterna i akten och med beaktande av de berörda parternas synpunkter drog kommissionen därför den preliminära slutsatsen att användarna inte skulle påverkas oproportionerligt av införandet av åtgärderna.

7.4. **Leverantörernas intresse**

(1244) Tyska bilindustriförbundet (VDA) och CLEPA konstaterade att den kinesiska marknaden, som största bilmarknad i världen, var avgörande för att fordonsleverantörer och tillverkare skulle kunna konkurrera och stärka sin innovativa kapacitet. De hävdade att alla steg som skulle kunna leda till mindre marknadstillträde för unionens fordonsleverantörer och tillverkare till Kina på lång sikt skulle kunna skada de respektive industriernas innovativa kapacitet och konkurrenskraft.

(1245) Såsom förklaras i skäl 1253 är syftet med undersökningen att återställa lika villkor på unionsmarknaden. Undersökningen omfattar inte unionsföretagens tillträde till den kinesiska marknaden och kanske inte i sig leder till ett mindre förmånligt marknadstillträde för unionens leverantörer och tillverkare till Kina. Därför avvisades påståendet. Om VDA och CLEPA genom detta påstående hänvisade till möjligheten att Kina skulle vidta repressalier i form av minskat tillträde till deras marknad för unionsföretag, behandlas detta i avsnitt 7.6 nedan.

(1246) Eurofer stödde undersökningen. De påpekade att bilsektorn var en större stålkonsumerande sektor, och att den framtida sundheten hos unionens producenter av batterielfordon därför också var avgörande för unionens stålsektor. Eurofer hävdade att den skadevållande importen av subventionerade batterielfordon från Kina skulle ha en negativ inverkan på unionens stålindustri. Enligt Eurofer fanns det ett strategiskt intresse av att upprätthålla en sund fordonssektor i unionen, för att bevara unionens stålsektor och miljontals relaterade arbetstillfällen. Eurofer menade att kommissionen bör vidta snabba åtgärder för att bevara den fortsatt goda sundheten i unionens fordonssektor och förhindra att risken för skada uppstår.

(1247) Även företag 29 uttryckte sitt stöd för undersökningen och hävdade att utjämningsåtgärder skulle bidra till att återställa lika villkor och rättvis konkurrens mellan bilproducenterna och andra berörda parter. Företaget hävdade att unionsindustrins marknadsandel för batterielfordon förväntades minska på grund av den subventionerade importen från Kina, vilket skulle påverka försäljningen och vinsten negativt för företag som tillverkar insatsvaror och deras förmåga att investera i unionen.

(1248) Även företag 31 uttryckte sitt stöd för undersökningen och hoppades att den skulle leda till en utjämning av de lika villkoren för bilindustrin i unionen. Enligt företag 31 skulle unionens insatser för den gröna omställningen och de investeringar och den innovation som bilindustrin gör i samband med denna undergrävas och unionsföretagen skulle missgynnas på ett orättvist sätt.

(1249) På grundval av ovanstående drog kommissionen den preliminära slutsatsen att införandet av utjämningsåtgärder låg i unionens leverantörers intresse.

7.5. **Inverkan på konsumenterna och effekterna på klimatmålen**

(1250) VDA hävdade att det måste finnas tillräckligt med elfordon på unionsmarknaden för att EU:s koldioxidfri mål för rörligheten ska kunna uppnås senast 2035. Kommissionen anser att prisökningen på batterielfordon från Kina skulle kunna göra det svårare att uppnå detta mål. VDA, liksom de kinesiska myndigheterna, hävdade att kommissionen bör beakta Kinas relevans för omvandlingen av hela den europeiska industrin och bilindustrin, särskilt mot koldioxidneutralitet. Företag 24 hävdade att unionsindustrins produktionskapacitet, som till stor del var begränsad på grund av flaskhalsar i den inhemska och utländska batteriförsörjningen, inte var tillräcklig för att EU skulle kunna uppfylla sina klimatmål för vägtransportsektorn, och att EU därför är beroende av import av batterielfordon för att uppnå dessa mål, samtidigt som Kina kommer att förbli en viktig partner till EU i detta avseende. Företag 24 hävdade vidare att utjämningstullar skulle hota försörjningen av batterielfordon till ett överkomligt pris för unionens låg- och medelinkomstkonsumenter på unionsmarknaden, vilket i slutändan skulle äventyra att EU:s åtgärder fullföljdes för att hantera det existentiella hot som klimatförändringarna utgör.

(1251) Den aktuella undersökningen syftar till att säkerställa att unionens producenter och de kinesiska producenterna av batterielfordon konkurrerar på lika villkor och gör det möjligt att förhindra skada för de unionsproducenter som den subventionerade importen hotar att orsaka. Utjämningstullar kommer därför endast att kompensera den snedvridande subventioneringen, men handeln kommer att fortsätta flöda. Den potentiella prisökningen för konsumenterna i unionen måste balanseras mot lågprisimportens katastrofala effekt på unionens industri som kommer att ge miljontals arbetstillfällen i EU när marknaden har övergått helt från fordon med förbränningsmotor till batterielfordon. Om unionens bilindustri försvann skulle det få en enorm negativ inverkan på

unionsmarknaden och ge spridningseffekter på leverantörsindustrin med en potentiell förlust av miljontals arbetstillfällen i unionen. Undersökningen visade att den begränsade prisökningen, dvs. den som endast återspeglar den orättvisa subventionering som fastställts under denna undersökning, inte i sig är nog för att höja priserna för konsumenterna på ett oproportionerligt sätt, även om den helt och hållet förs över på slutkunden. Det förväntas dock att åtminstone en del av prisökningen kommer att absorberas av importörerna. Kommissionen noterade vidare att bilaterala insatser för att bekämpa klimatförändringarna inte kan bygga på illojal konkurrens från subventionerade batterielfordon till låga priser utan bör bygga på lika villkor där rättvis konkurrens och innovation kommer att driva på den gröna omställningen. Unionens batterifordonsindustri är oumbärlig i EU:s ambition att minska nettoutsläppen av växthusgaser, för vilka unionens försörjningskedja för utsläppsfria fordon måste säkras för att säkerställa att alla nya bilar som registreras i Europa kommer att vara utsläppsfria senast 2035.

(1252) Den kinesiska handelskammaren lämnade in en ekonomisk analys som var utförd av två professorer vid Katholieke Universiteit Leuven och Centre of Economic Policy Research (CEPR). I rapporten drogs slutsatsen att den kinesiska importen av batterielfordon är oumbärlig för unionsmarknaden för batterielfordon, för unionens producenter och konsumenter av batterielfordon och för unionen som helhet, eftersom denna import är nödvändig för att upprätthålla konkurrens och innovation i unionen och öka tillgången till batterielfordon till ett överkomligt pris för genomsnittskonsumenterna och för att säkerställa att unionens klimatmål uppfylls.

(1253) Oberoende av rapportens auktoritativa och objektiva värde noterade kommissionen att syftet med utjämningstullarna inte är att stoppa importen av batterielfordon från Kina, utan att återställa lika villkor på unionsmarknaden som snedvridits av den subventionerade importen från Kina till låga priser. Konkurrensen på unionsmarknaden måste vara en rättvis konkurrens. Insatserna för att bekämpa klimatförändringarna kan inte bygga på illojal konkurrens från subventionerade batterielfordon till låga priser, utan bör bygga på lika villkor där rättvis konkurrens och innovation kommer att driva på den gröna omställningen.

(1254) Sammantaget dras därför den preliminära slutsatsen att klimatmålen inte äventyras av införandet av utjämningsåtgärder, som tvärtom kommer att bidra till att uppnå dessa mål.

7.6. **Risken för repressalier:**

(1255) CLEPA, VDA och företag 24 hävdade att införandet av utjämningstullar kunde leda till repressalier från Kinas sida. CLEPA och VDA argumenterade för att kommissionen bör beakta repressalierisken och den inverkan som eventuella repressalier från Kinas sida skulle kunna få på den nuvarande handeln med och investeringarna i Kina.

(1256) Den pågående antisubventionsundersökningen är en faktabaserad undersökning i full överensstämmelse med tillämpliga WTO- och EU-regler. Den grundar sig på bevisning om förekomsten av ett stort antal utjämningsbara kinesiska subventioner och ett hot om skada för unionsindustrin på grund av en kraftig ökning av den kinesiska överkapaciteten och en snabbt växande lågprisimport och subventionerad import av batterielfordon till unionen, såsom förklaras i denna förordning. Undersökningen är inte avsedd för och kan inte kompensera för någon konkurrensfördel som den kinesiska industrin skulle ha. Den syftar snarare till att säkerställa att unionen och de kinesiska exporterande producenterna konkurrerar på lika villkor på unionsmarknaden.

(1257) Kina och de kinesiska exporterande producenterna åtnjöt en omfattande rätt till försvar och deltagande i undersökningen och i en opartisk rättslig prövning av det slutliga beslutet, utan att behöva tillgripa repressalier.

(1258) Kommissionen drog därför den preliminära slutsatsen att den påstådda risken för repressalier inte utgör en faktor som skulle strida mot införandet av utjämningsåtgärder.

7.7. **Ömsesidigt beroende**

(1259) De kinesiska myndigheterna hävdade att eftersom unionens och de kinesiska försörjningskedjorna för batterielfordon är beroende av varandra och djupt integrerade i hela värdekedjan skulle eventuella åtgärder undergräva deras stabilitet och kontinuitet samt tillväxten av batterielfordonsindustrin i unionen, Kina och världen över.

(1260) Såsom förklaras i skäl 1253 är syftet med undersökningen att återställa lika villkor på unionsmarknaden. De kinesiska myndigheterna förklarade inte närmare i vilken utsträckning utjämningsåtgärder skulle påverka försörjningskedjorna och hur sådana åtgärder skulle kunna undergräva stabiliteten och kontinuiteten. Därför avvisades påståendet.

7.8. Statliga incitament i unionen

(1261) De kinesiska myndigheterna menade att unionen själv beviljar subventioner till unionsproducenterna och gav några exempel på sådana subventioner. De kinesiska myndigheterna antydde därför att eventuella subventioner till de kinesiska producenterna av batterielfordon inte bör utjämnas.

(1262) Kommissionen noterade att de kinesiska myndigheterna inte styrkte varför det faktum att unionen påstods subventionera unionsproducenterna skulle påverka den aktuella undersökningen. I enlighet med den grundläggande antisubventionsförordningen bör utjämningstullar införas om subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen vållar väsentlig skada eller i den aktuella undersökningen hotar att vålla unionsproducenterna väsentlig skada. I detta sammanhang är det irrelevant om unionsproducenterna får ekonomiskt stöd från medlemsstaterna eller EU:s myndigheter för tillverkning eller försäljning av den produkt som under alla omständigheter inte omfattas av denna undersökning. Undersökningen inriktas på risken för skada orsakad av subventionerad import från Kina till unionen. De kinesiska myndigheterna underbyggde inte heller varför sådana subventioner skulle vara genomförbara eller inverka negativt på Kinas intresse, vilket hur som helst inte är föremål för denna undersökning. Det faktum att EU själv har beviljat subventioner till unionens batterielfordonsindustri påverkar inte kommissionens preliminära slutsatser att de kinesiska myndigheterna har beviljat subventioner till de exporterande producenterna av batterielfordon, som är utjämningsbara enligt WTO:s avtal om subventioner och utjämningsåtgärder och grundförordningen och utgör ett hot om skada för unionsindustrin. I motsats till de kinesiska myndigheternas påstående skapar de kinesiska utjämningsbara subventionerna illojal konkurrens på unionsmarknaden som endast skulle hämma utvecklingen av unionens batterifordonsindustri. Därför avvisades påståendet.

7.9. Konkurrenssnedvridande effekter av subventioner

(1263) Enligt artikel 31.1 i grundförordningen ska särskild uppmärksamhet ägnas behovet att undanröja en snedvridning av handeln som följer av skadlig subventionering och behovet att återställa en effektiv konkurrens.

(1264) Undersökningen har fastställt att de kinesiska producenterna säljer betydande kvantiteter subventionerade batterielfordon till konstlat låga priser till unionsmarknaden. Om denna situation fortgår kommer de kinesiska producenterna att behålla sin orättvisa konkurrensfördel och ytterligare försvaga den redan utsatta situationen för unionsindustrin.

(1265) Till följd av detta drog kommissionen den preliminära slutsatsen att den subventionerade importen från Kina skulle öka deras snedvridning av handeln över tid och fortsätta att förvägra unionsindustrin lika villkor.

7.10. Övriga påståenden

(1266) Företag 24 hävdade att införandet av utjämningsåtgärder inte ligger i unionens intresse, eftersom i) användningen av en handelspolitiska skyddsåtgärd inte är ett lämpligt svar på ett systemiskt försörjningsproblem som unionsindustrin står inför till följd av otillräcklig batteriproduktionskapacitet i unionen, begränsad tillgång till halvledare och bristande tillgång till råvaror, dvs. faktorer som begränsar unionsindustrins utveckling och som inte har något att göra med importen från Kina, ii) unionens intresse i detta sammanhang kräver en världsledande industripolitik som bygger på att säkerställa det marknadstillträde som är avgörande för unionsindustrins utveckling, medan införandet av utjämningsåtgärder endast skulle bidra till att begränsa utvecklingen, iii) de kinesiska producenterna kommer i slutändan att flytta sin tillverkning av batterielfordon för unionsmarknaden till unionen, och iv) införandet av utjämningstullar riskerar att leda till en kedjereaktion som i slutändan kommer att skada unionsindustrin, eftersom tredjeländers regeringar kommer att reagera på de ökande (avledda) flödena av batterielfordon genom att införa egna handelsbegränsande åtgärder riktade mot batterielfordon, och dessa åtgärder kommer inte nödvändigtvis att göra skillnad på import av batterielfordon från unionen och import av batterielfordon från Kina.

(1267) Det erinras om att syftet med den aktuella undersökningen endast är att återställa lika villkor på unionsmarknaden. Utjämningsåtgärder är berättigade om de villkor för införande av utjämningsåtgärder som anges i grundförordningen är uppfyllda. Införandet av utjämningsåtgärder utesluter inte att unionen kan ta andra politiska initiativ för att hantera olika frågor som unionsindustrin ställs inför. Detta påstående innebär därför inte i sig att utjämningsåtgärder mot batterielfordon inte ligger i unionens intresse. När det gäller tillträdet till unionsmarknaden avser denna undersökning inte att stoppa importen av batterielfordon från Kina. Om de kinesiska exporterande producenterna kommer att börja tillverka batterielfordon i unionen är inte heller relevant för den aktuella undersökningen, där man endast undersöker skadan eller hotet om skada för unionens batterielfordonsindustri som orsakas av subventionerad import från Kina. Ett eventuellt inledande av en undersökning av handelspolitiska skyddsåtgärder som leder till handelsbegränsande åtgärder mot övriga tredjeländers import av kinesiska batterielfordon är dessutom ett rent spekulativt påstående. Slutligen betonade kommissionen att sådana eventuella undersökningar måste inledas på grundval av sina egna meriter och sådan prima facie-bevisning som krävs för att inleda sådana undersökningar. Företag 24:s påstående om att sådana undersökningar inte skulle göra åtskillnad mellan import från Kina och från unionen saknar därför värde. Dessa påståenden avvisades därför.

7.11. Slutsats om unionens intresse

(1268) På grundval av ovanstående drog kommissionen den preliminära slutsatsen att det inte fanns några tvingande skäl att dra slutsatsen att det inte ligger i unionens intresse att införa utjämningsåtgärder motsvarande det totala beloppet av utjämningsbara subventioner på import av batterielfordon med ursprung i Kina.

8. REGISTRERING

(1269) Såsom nämns i skäl 8 har kommissionen på eget initiativ gjort importen av batterielfordon till föremål för registrering genom förordningen om registrering. Detta gjordes med avseende på en eventuell retroaktiv tillämpning av utjämningsåtgärderna enligt artikel 16.4 i grundförordningen. Registreringen av importen bör upphöra. Det är i detta skede av förfarandet inte möjligt att fatta något beslut om en eventuell retroaktiv tillämpning av utjämningsåtgärder.

8.1. Synpunkter om registrering

(1270) Efter offentliggörandet av förordningen om registrering mottogs synpunkter på registreringen från företag 22, företag 24, den kinesiska handelskammaren, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (Asia Euro Taizhou) och Tesla. Kommissionen anser inte att det i detta skede är nödvändigt att ta itu med dessa synpunkter. Enligt artikel 14.5 i grundförordningen är registrering ett verktyg som gör att kommissionen kan kräva att tullmyndigheterna vidtar lämpliga åtgärder för att registrera importen, så att åtgärder därefter kan vidtas mot importen från och med dagen för registreringen. Enligt artikel 14.5 får kommissionen också bestämma när en sådan registrering bör äga rum, vilket möjliggör registrering på kommissionens eget initiativ. Kommissionen utövade denna bestämmanderätt i förordningen om registrering.

9. PROVISORISKA UTJÄMNINGSÅTGÄRDER

(1271) På grundval av kommissionens slutsatser om subventionering, skada, orsakssamband och unionens intresse och i enlighet med artikel 15.1 i grundförordningen bör en provisorisk utjämningstull införas på import av batterielfordon med ursprung i Folkrepubliken Kina.

9.1. Provisoriska åtgärder

(1272) Provisoriska utjämningsåtgärder bör införas på import av batterielfordon med ursprung i Folkrepubliken Kina, i enlighet med de regler som fastställs i artikel 12.1 i grundförordningen som anger att den provisoriska tullen ska motsvara det sammanlagda beloppet av den provisoriskt fastställda utjämningsbara subventionen.

(1273) På grundval av ovanstående bör följande provisoriska utjämningstullsatser införas, uttryckta som priset cif vid unionens gräns, före tull:

Företag	Provisorisk utjämningstull
BYD-gruppen: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Geely-gruppen: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
SAIC-gruppen: — 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 %
Andra samarbetsvilliga företag (bilaga)	20,8 %
Alla övriga företag	37,6 %

(1274) De individuella företagsspecifika utjämningstullsatser som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av denna undersökning. De avspeglar därför den situation för företagen som konstaterades föreligga under undersökningen. Dessa tullsatser är endast tillämpliga på import av den berörda produkten som har sitt ursprung i det berörda landet och har tillverkats av de rättsliga enheter som namnges. Import av den berörda produkten som tillverkats av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings normativa del, inbegripet enheter som är de uttryckligen nämnda företagen närstående, bör omfattas av den tullsats som är tillämplig på ”alla övriga företag”. De bör inte vara föremål för någon av de individuella utjämningstullsatserna.

10. **INFORMATION I DET PRELIMINÄRA SKEDET**

(1275) I enlighet med artikel 29a i grundförordningen underrättade kommissionen berörda parter om det planerade införandet av provisoriska tullar. Denna information gjordes även tillgänglig för allmänheten på GD Handels webbplats. De berörda parterna gavs tre arbetsdagar för att lämna synpunkter på riktigheten av de beräkningar som särskilt lämnats ut till dem.

(1276) De tre exporterande producentgrupper som ingick i urvalet kommenterade på hur subventionsmarginalerna beräknats. I de fall så var motiverat korrigerade kommissionen beräkningen och de relevanta subventionsmarginalerna.

(1277) Den exporterande producenten Great Wall Motor hade dessutom synpunkter på införandet av dess namn och namnen på dess närstående parter i förteckningen i bilagan över samarbetsvilliga parter som inte ingick i urvalet. Detta har korrigerats.

(1278) Flera parter, som var närstående de grupper som ingick i urvalet eller närstående de producenter vars namn nämns i bilagan med förteckningen över de samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet, begärde också att kommissionen skulle föra in deras namn i bilagan, eftersom de var närstående dessa företag och att de hade börjat tillverka och eller exportera batterielfordon till EU. Eftersom dessa närstående företag inte tillverkade eller exporterade den undersökta produkten under undersökningsperioden avslogs dessa begäranden.

(1279) Alla andra synpunkter som mottas efter utlämnandet av uppgifter på förhand kommer att behandlas i det slutgiltiga skedet.

11. **SLUTBESTÄMMELSER**

(1280) Enligt god förvaltningspraxis kommer kommissionen att uppmana de berörda parterna att inkomma med skriftliga synpunkter och/eller att begära att bli hörda av kommissionen i handelspolitiska förhandlingar inom en fastställd tidsfrist.

(1281) Undersökningsresultaten avseende införandet av provisoriska tullar är preliminära och kan komma att ändras i undersökningens slutliga skede.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En provisorisk utjämningstull införs härmed på import av nya batteridrivna elfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, med undantag av fordonskategorierna L6 och L7 enligt förordning (EU) nr 168/2013 ([500]) och motorcyklar, som drivs (oavsett antalet hjul som sätts i rörelse) uteslutande av en eller flera elmotorer, inbegripet sådana med en förbränningsförlängare (en hjälpkraftsenhet) som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8703 80 10 (Taric-nummer 8703 80 10 10) med ursprung i Folkrepubliken Kina.

2. Följande provisoriska utjämningstullsatser ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

Företag	Provisorisk utjämningstull	Taric-tilläggsnummer
BYD-gruppen: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, EUT L 60, 2.3.2013, s. 52.

Företag	Provisorisk utjämningstull	Taric-tilläggsnummer
— 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-gruppen: — 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-gruppen: — 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
Andra samarbetsvilliga företag (bilaga)	20,8 %	
Alla övriga företag	37,6 %	8999

3. De individuella tullsatser som anges för de företag som nämns i punkt 2 ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura som ska innehålla en försäkran, vilken är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå dennes/dennas namn och befattning, med följande lydelse: *"Jag intygar härmed att den (volym) nya batterielfordon som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i Folkrepubliken Kina. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta."* Om ingen sådan faktura uppvisas ska den tullsats som gäller för alla övriga företag tillämpas.

4. Övergången till fri omsättning i unionen av den produkt som avses i punkt 1 ska ske på villkor att det ställs en säkerhet som motsvarar storleken på den provisoriska tullen.

5. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

1. Berörda parter ska lämna skriftliga synpunkter på denna förordning till kommissionen inom 15 kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande.

2. Berörda parter som vill bli hörda av kommissionen ska lämna in sin begäran inom fem kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande.

3. Berörda parter som vill bli hörda av förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden uppmanas att lämna in sin begäran inom fem kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande. Förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden ska behandla en begäran som inkommer efter denna tidsfrist och får i förekommande fall besluta att godta en sådan begäran.

Artikel 3

1. Tullmyndigheterna åläggs härmed att upphöra med den registrering av import som infördes genom artikel 1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/785.

2. Uppgifter som insamlats avseende produkter som förts in i unionen för förbrukning högst 90 dagar före dagen för denna förordnings ikraftträdande ska bevaras till dess att eventuella slutgiltiga åtgärder har trätt i kraft eller till dess att detta förfarande har avslutats.

Artikel 4

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 1 ska gälla i fyra månader.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 juli 2024.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

Samarbetsvilliga kinesiska exporterande producenter som inte ingick i urvalet:

Samarbetsvillig exporterande producent	Närstående producenter	Taric-tilläggsnummer
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	

Samarbetsvillig exporterande producent	Närstående producenter	Taric-tilläggsnummer
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	