



2025/500

14.3.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/500

av den 13 mars 2025

om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko

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⁾ (*grundförordningen*), särskilt artiklarna 15 och 24.1, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1. Inledande

- (1) Den 16 februari 2024 inledde Europeiska kommissionen (*kommissionen*) ett antisubventionsförfarande beträffande import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko (*det berörda landet*) på grundval av artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (*grundförordningen*). Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾ (*tillkännagivandet om inledande*).
- (2) Kommissionen inledde undersökningen till följd av ett klagomål som ingavs den 3 januari 2024 av Association of European Wheel Manufacturers (*klaganden* eller *EUWA*). Klagomålet ingavs för unionsindustrins räkning avseende vissa aluminiumhjul i den mening som avses i artikel 10.6 i grundförordningen. Klagomålet innehöll bevisning om subventionering och därav följande väsentlig skada, vilken var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.
- (3) Innan kommissionen inledde antisubventionsundersökningen underrättade den de marockanska myndigheterna ⁽³⁾ om att den hade mottagit ett korrekt underbyggt klagomål och uppmanade de marockanska myndigheterna att inleda samråd i enlighet med artikel 10.7 i grundförordningen. En promemoria om tillräcklig bevisning offentliggjordes av kommissionen den 16 februari 2024 ⁽⁴⁾. Samråd hölls med de marockanska myndigheterna den 12 februari 2024. Man fann emellertid ingen lösning som kunde godtas av båda parter.
- (4) Den 17 november 2021 inledde kommissionen en separat antidumpningsundersökning beträffande samma produkt med ursprung i Marocko (*den separata antidumpningsundersökningen*) ⁽⁵⁾. Kommissionen drog slutsatsen att den berörda produkten dumpades på unionens marknad, och den 11 januari 2023 införde den slutgiltiga antidumpningstullar på mellan 9,0 % och 17,5 % ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 55.

⁽²⁾ EUT C 1483, 16.2.2024, s. 1.

⁽³⁾ I denna förordning används begreppet "de marockanska myndigheterna" i vid bemärkelse, dvs. det omfattar såväl statsrådet som alla ministerier, myndigheter och andra organ på central, regional och lokal nivå.

⁽⁴⁾ Tron-nummer: t24.001626.

⁽⁵⁾ EUT C 464, 17.11.2021, s. 19.

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/99 av den 11 januari 2023 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och om slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko, ELI http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/99/oj (EUT L 10, 12.1.2023, s. 1).

1.2. Berörda parter och begäran om anonymitet

- (5) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att ta kontakt med kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom informerade kommissionen uttryckligen klaganden, de marockanska myndigheterna, de kinesiska myndigheterna ⁽⁷⁾, andra kända unionsproducenter, de kända exporterande producenterna samt kända importörer och användare om inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.
- (6) De kinesiska myndigheterna uppmanades att ge sig till känna och samarbeta med undersökningen. De kinesiska myndigheterna begärde dock inte att få betraktas som en berörd part och samarbetade inte.
- (7) Klagandena bad att deras namn skulle hemlighållas eftersom de befärade repressalier från kunder. Kommissionen ansåg att det förelåg en allvarlig risk för repressalier och godkände begäran om att inte lämna ut namnen på klagandena. För att vara säkra på anonymiteten hemlighölls även namnen på de andra unionsproducenterna, så att det inte indirekt skulle gå att sluta sig till namnen på klagandena.

1.3. Synpunkter på inledandet

- (8) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
- (9) Kommissionen tog emot synpunkter på inledandet från de marockanska myndigheterna, den europeiska bilindustri-föreningen (ACEA) och klaganden.
- (10) Tre parter begärde att få bli hörda av kommissionens avdelningar, vilket också skedde: de marockanska myndigheterna, ACEA och Renault-koncernen.
- (11) I inlagorna av den 8 april och den 16 maj 2024 ⁽⁸⁾ och vid hörandet den 17 maj 2024 hävdade de marockanska myndigheterna att detta förfarande strider mot vissa bestämmelser i Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan ⁽⁹⁾ (*associeringsavtalet*) och avtalet mellan Europeiska unionen och Konungariket Marocko om inrättande av en tvistlösningsmekanism ⁽¹⁰⁾ (*avtalet om tvistlösning*). Enligt de marockanska myndigheterna skulle alla tullar, även utjämningstullar, vara förbjudna enligt artiklarna 8 och 9 i associeringsavtalet. De marockanska myndigheterna anförde att undantag från dessa bestämmelser endast föreskrivs i artiklarna 24–27 i associeringsavtalet, enligt vilka antidumpnings- eller skyddsåtgärder tillåts om de relevanta villkoren är uppfyllda. Kommissionen skulle däremot inte kunna åberopa artikel 36 i associeringsavtalet som ett försvar för att motivera införandet av utjämningstullar. Detta skulle strida mot artikel 2.1 i avtalet om tvistlösning, eftersom sådana åtgärder inte omfattas av denna bestämmelse och en skiljenämnds mandat, då det endast är de antidumpningsåtgärder som tillåts enligt artikel 24 i associeringsavtalet som uttryckligen nämns.
- (12) Kommissionen höll inte med. Även om artiklarna 8 och 9 i associeringsavtalet innehåller ett förbud mot att införa nya tullar respektive avgifter med motsvarande verkan i den bilaterala handeln och en rättighet för produkter med marockanskt ursprung att importeras till EU utan sådana tullar och avgifter, så finns det undantag från dessa förbud. Dessa undantag anges inte bara i artiklarna 24–27 i associeringsavtalet som de marockanska myndigheterna hänvisar till, utan också i artikel 36 i samma avtal.

⁽⁷⁾ I denna förordning används begreppet "de kinesiska myndigheterna" i vid bemärkelse, dvs. det omfattar såväl statsrådet som alla ministerier, myndigheter och andra organ på central, regional och lokal nivå.

⁽⁸⁾ Tron-nummer: t24.003099 och t24.003771.

⁽⁹⁾ EGT L 70, 18.3.2000, s. 2, med senare ändringar. Den konsoliderade versionen finns på [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02000A0318\(01\)-20190719](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02000A0318(01)-20190719).

⁽¹⁰⁾ EUT L 176, 5.7.2011, s. 2.

- (13) I artikel 36.3 i associeringsavtalet anges i synnerhet att bestämmelserna om tolkning och tillämpning av artikel VI i allmänna tull- och handelsavtalet (*Gatt*) är de regler som ska tillämpas för att bedöma huruvida subventioner som snedvrider eller riskerar att snedvrida konkurrensen i enlighet med artikel 36.1 c i associeringsavtalet är förenliga med associeringsavtalet, i avsaknad av särskilda genomföranderegler som antagits av associeringsrådet i enlighet med artikel 36.3. Kommissionen noterade att sådana genomföranderegler hittills inte har antagits. Eftersom de relevanta genomförandebestämmelserna för artikel VI i *Gatt* omfattar WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder liksom grundförordningen (som genomför dessa bestämmelser i EU-rätten), drog kommissionen slutsatsen att dessa i själva verket är de relevanta lagregler som är tillämpliga på det pågående förfarandet mot Marocko, i full överensstämmelse med associeringsavtalet.
- (14) Kommissionen noterade vidare att de marockanska myndigheternas argument inte anger vilka materiella regler som skulle vara tillämpliga på subventionerna inom ramen för det pågående förfarandet. De marockanska myndigheterna antar helt enkelt att alla importtullar eller avgifter med motsvarande verkan skulle strida mot artikel 8 eller 9 i associeringsavtalet och drar slutsatsen att en utjämningsstull inte är förenlig med dessa bestämmelser. Detta argument saknar logisk grund eftersom det skulle innebära att subventioner som omfattas av artikel 36.1 c i associeringsavtalet inte bara skulle kringgå reglerna i grundförordningen och de relevanta WTO-reglerna, utan helt enkelt skulle vara tillåtna enligt lag även om de snedvrider eller riskerar att snedvrida konkurrensen och om de uppfyller övriga materiella krav i den bestämmelsen. Associeringsrådets underlåtenhet att anta genomföranderegler enligt artikel 36.3 skulle med andra ord automatiskt göra alla sådana snedvridande subventioner lagliga även om de strider mot grundförordningen och WTO-reglerna om genomförande av artikel VI i *Gatt*. Detta skulle vara en avvikande konsekvens som inte stöds av någon rättslig bestämmelse i associeringsavtalet eller av dess rättsliga bakgrund.
- (15) De marockanska myndigheternas argument, som baseras på artikel 2.1 i avtalet om tvistlösning, ändrar inte dessa slutsatser. Syftet med och tillämpningsområdet för det avtalet är att undvika och lösa eventuella tvister som enbart har sin grund i avdelning II i associeringsavtalet. Avdelning II inbegriper artiklarna 8 och 9 i associeringsavtalet, men inte artikel 36. Tvister om övriga bestämmelser i associeringsavtalet, inbegripet artikel 36, omfattas av artikel 86 i associeringsavtalet. Kommissionen noterade inledningsvis att dessa bestämmelser rör de förfaranderegler som styr eventuell tvistlösning om tolkningen och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i associeringsavtalet. Huruvida avtalet om tvistlösning eller artikel 86 i associeringsavtalet gäller för eventuella tvister om det slutliga beslutet om det pågående utjämningsförfarandet påverkar inte de underliggande materiella regler som är tillämpliga i detta förfarande. Såsom förklaras i skälen 12–14 drog kommissionen slutsatsen att de tillämpliga reglerna är de i grundförordningen och de relevanta WTO-regler som genomför artikel VI i *Gatt*. Kommissionen konstaterade att det inte finns någonting i denna förordning som föregriper de marockanska myndigheternas rätt att välja den lämpligaste metoden för rättslig eller alternativ tvistlösning, inbegripet enligt associeringsavtalet och/eller avtalet om tvistlösning, vid eventuella tvister om avgörandena i denna förordning.
- (16) De marockanska myndigheterna hävdade också att begäran generellt inte innehåller tillräcklig bevisning för att inleda en antisubventionsundersökning i enlighet med WTO:s rättspraxis. De marockanska myndigheterna anförde särskilt att klagomålet inte innehåller några specifika bevis för att de två exporterande producenterna som är verksamma i Marocko skulle ha gynnats av de påstådda subventionsprogrammen. De hävdade att de påstådda subventionerna till de exporterande producenterna på sin höjd är av spekulativ karaktär och inte uppfyller kriterierna i artikel 11.2 och 11.3 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.
- (17) Mer specifikt gjorde de marockanska myndigheterna gällande att det inte fanns tillräcklig bevisning för att de två kända exporterande producenterna har tagit emot bidrag från de marockanska myndigheterna, och att klagomålet inte lyckades visa att dessa bidrag tillhandahölls genom offentliga organ. Samma argument framfördes angående skattebefrielser och förmånliga lån från marockanska banker. I detta avseende anförde de marockanska myndigheterna att klagomålet inte innehöll några bankerbjudanden eller betalningar från banker som bevis för den förmånliga kreditgivningen till de exporterande producenterna. När det gäller subventioner kopplade till tillhandahållandet av mark uppgav de marockanska myndigheterna att dokumenten i klagomålet avser föräldrade uppgifter från den marockanska revisionsdomstolen från 2016, där viss finansiering som rör en period utanför den period som undersökningen gäller nämns, och som inte har att göra med de exporterande producenterna. När det gäller selektivitet anförde de marockanska myndigheterna att det inte fanns någon bevisning i klagomålet för att de två exporterande producenterna ingick i den fordonssektor som stöddes av de marockanska myndigheterna.

- (18) Slutligen hävdade de marockanska myndigheterna att utjämningen av det kinesiska finansiella stöd som tillskrivs Marocko strider mot WTO-reglerna och att kommissionen inte inhämtat tillräcklig bevisning innan undersökningen inleddes för att kunna tillskriva de marockanska myndigheterna den påstådda kinesiska finansieringen.
- (19) Kommissionen höll inte med om dessa påståenden. Enligt artikel 10.2 i grundförordningen ska ett klagomål innehålla sådana uppgifter som rimligen är tillgängliga för klaganden. De beviskrav som ska vara uppfyllda för att inleda en undersökning ("tillräcklig bevisning") skiljer sig från de som ställs när det gäller att slutligt fastställa förekomsten av subventionering, skada eller orsakssamband. Därför kan bevisning som är otillräcklig sett till kvantitet eller kvalitet för att motivera ett slutligt fastställande av subventionering, skada eller orsakssamband trots det vara tillräcklig för att motivera att en undersökning ska inledas.
- (20) Kommissionen hänvisar också till promemorian om tillräcklig bevisning, som i detalj analyserade det subventionssystem som tas upp i klagomålet, och i vilken man drog slutsatsen att det finns tillräcklig bevisning som i det inledande skedet tycks påvisa förekomsten av den påstådda subventioneringen. Generellt sett, vilket även klaganden framhöll i sin inlägga i samband med inledandet, stöds förekomsten av ett antal subventioner från de marockanska myndigheterna till de exporterande producenterna av undertecknandet av ett bilateralt investeringsavtal med båda de exporterande producenterna. Det exakta innehållet i dessa avtal är dock inte rimligen tillgängligt för klaganden, eftersom det är konfidentiellt mellan de marockanska myndigheterna och de exporterande producenterna, och måste därför undersökas närmare efter inledandet. På samma sätt är enskilda bankerbjudanden och betalningstransaktioner med banker normalt inte offentliga och fanns därför inte rimligen tillgängliga för klaganden.
- (21) När det gäller tillhandahållandet av mark mot för låg ersättning noterade kommissionen att marken köptes när de exporterande producenterna bildades, dvs. 2018. En rapport från 2016 bör därför inte betraktas som föråldrad. Under alla omständigheter utgick man i klagomålet inte enbart från denna rapport, utan också från den industriella accelerationsplanen, som tydligt var i kraft när marken köptes, och från det faktum att de exporterande producenterna är etablerade i särskilda ekonomiska zoner som styrs av specifika regler.
- (22) När det gäller inkluderingen av de exporterande producenterna i fordonssektorn framgår det redan av den bevisning som lades fram i klagomålet att de marockanska myndigheterna har delat upp fordonssektorn i åtta ekosystem, som inte bara omfattar färdiga bilar utan även separata delar till dessa. Ett av dessa ekosystem innefattar bilarnas framdrivnings- och transmissionssystem, vilket även omfattar hjulen.
- (23) När det slutligen gäller det påstådda kinesiska finansiella stöd som tillskrivs de marockanska myndigheterna konstaterar kommissionen att promemorian om tillräcklig bevisning tydligt beskrev den rättsliga grunden för detta subventionssystem, vilket bekräftas av tribunalen. Den redogjorde också för de faktorer som är relevanta för att tillskriva bidragen de marockanska myndigheterna, inbegripet det faktum att statscheferna och ministrarna på båda sidor erkände och välkomnade kinesiska investeringar och kinesiskt kapital som en del av initiativet "One Belt, One Road". Båda myndigheterna deltog i diskussioner på högsta nivå, utfärdade gemensamma uttalanden och ingick formella partnerskapsavtal för att genomföra initiativet "One Belt, One Road" och dess subventionssystem i Marocko. CITIC Dicastals investeringsprojekt nämndes uttryckligen flera gånger inom denna ram. Kommissionen drog därför slutsatsen att klagomålet innehöll tillräcklig bevisning för att subventioner har tillhandahållits inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. De marockanska myndigheternas påståenden avvisades därför.
- (24) Dessutom hävdade de marockanska myndigheterna att klaganden inte hade styrkt något verkligt orsakssamband mellan importen av aluminiumhjul från Marocko och den skada som EU:s aluminiumhjulsindustri ska ha lidit. De uppgav att klaganden inte på ett objektivt sätt hade undersökt hur importen påverkade EU:s aluminiumhjulsindustri. De hävdade dessutom att importen från tredjeländer hade bedömts otillräckligt, och att en analys av hur försäljningsvolymen hade utvecklats skulle visa att unionsproducenternas förlorade marknadsandelar helt och hållet kunde tillskrivas importen från Turkiet. De marockanska myndigheterna gjorde också gällande att klaganden inte hade tagit hänsyn till andra faktorer, t.ex. den minskade efterfrågan på aluminiumhjul och de ökade kostnaderna för aluminium under skadeundersökningsperioden.

- (25) Kommissionen höll inte med om detta och hävdade att klaganden i själva verket har fastställt ett tydligt orsakssamband mellan importen av aluminiumhjul från Marocko och den skada som EU:s aluminiumhjulsindustri lidit. Klagandens analys inbegriper en undersökning av verkningarna av importen från tredjeländer, med hänsyn tagen till den betydande ökningen av den marockanska exporten av aluminiumhjul till EU-marknaden, vilket lett till att prisökningar som annars skulle ha ägt rum i hög grad har förhindrats och till att snedvridningar uppkommit på marknaden. Såsom framgår av avsnitt 5.2 nedan bidrog importen från Turkiet och andra tredjeländer inte till den skada som unionsindustrin lidit. Klaganden genomförde dessutom en analys där man noggrant beaktade andra potentiella bidragande faktorer, bl.a. den minskade efterfrågan på aluminiumhjul och de ökade kostnaderna för aluminium. Dessa faktorer kan dock inte själva fullt ut förklara den skada som EU-industrin har lidit, som i hög grad har förvärrats av den kraftiga ökningen av importen från Marocko.
- (26) De marockanska myndigheterna framförde också synpunkter på praktiskt taget alla skadeindikatorer i klagomålet och hävdade att klagandenas slutsatser om skada inte innehöll någon objektiv granskning baserad på faktisk bevisning och inte var förenliga med kraven i artikel 15 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. De hävdade att klaganden inte heller hade lyckats lägga fram tillräcklig bevisning för ett orsakssamband mellan importen av aluminiumhjul från Marocko och den påstådda skadan för unionsindustrin.
- (27) Kommissionen noterade i detta avseende att de marockanska myndigheternas påståenden går utöver kraven i artikel 10.3 i grundförordningen, eftersom kommissionens roll i det inledande skedet är att undersöka riktigheten och lämpligheten hos den bevisning som framläggs av klaganden, för att fastställa om den är tillräcklig för att motivera att en undersökning inleds. Eftersom kommissionen faktiskt hade gjort detta avvisades de marockanska myndigheternas påståenden.
- (28) Mot bakgrund av allt det som nämns ovan avvisade kommissionen de marockanska myndigheternas påståenden.

1.3.1. *Synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter*

- (29) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter noterade de marockanska myndigheterna att associeringsavtalet inte innehåller någon bestämmelse om subventioner som motsvarar artikel 24 i associeringsavtalet. Artikel 36 i associeringsavtalet utgör inte heller ett allmänt undantag för alla slags överträdelser av avtalet, och ingår i avdelning IV – Betalningar, kapital, konkurrensbestämmelser och andra ekonomiska bestämmelser. Följaktligen är artikel 36 inte tillämplig på andra bestämmelser, särskilt de i avdelning II om fri rörlighet för varor.
- (30) De marockanska myndigheterna hävdade att enligt avtalet om tvistlösning omfattas tvister som rör artikel 36 i associeringsavtalet av artikel 86 i associeringsavtalet, till skillnad från överträdelser av artiklarna 8 och 9 i associeringsavtalet, som omfattas av avtalet om tvistlösning. De marockanska myndigheterna noterade att kommissionen inte behandlade argumentet om att artikel 36 inte kan åberopas som ett försvar rörande skyldigheterna enligt artiklarna 8 och 9 i associeringsavtalet. Till stöd för detta framhöll de marockanska myndigheterna den bilaterala tvisten i ärendet *EU–Ukraine Wood Export Ban* avseende relevanta bestämmelser i associeringsavtalet mellan EU och Ukraina ⁽¹⁾.
- (31) De marockanska myndigheterna hävdade också att det inte hade styrkts att kommissionen har rätt att vidta åtgärder i enlighet med artikel 36.6 i associeringsavtalet. I synnerhet skulle utlämnandet av uppgifter inte innehålla några slutsatser om förekomsten av en situation enligt artikel 36.1 c i associeringsavtalet, nämligen att de marockanska myndigheterna ska ha beviljat offentligt stöd som snedvrider eller riskerar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller produktionen av vissa varor. Enligt de marockanska myndigheterna kunde kommissionen i detta sammanhang inte visa att Gatt är tillämpligt på de påstådda berörda subventionsprogrammen. Det skulle nämligen inte finnas några bestämmelser i Gatt som föreskriver möjligheten att utjämna gränsöverskridande subventioner.
- (32) Vidare hävdade de marockanska myndigheterna att även om man antar att det finns förfaranden som är oförenliga med artikel 36.1 c föreskrivs det i artikel 36.6 att åtgärder kan vidtas inom ramen för Gatt, och att detta bör läsas tillsammans med bestämmelserna i avdelning II om fri rörlighet för varor. Eftersom avdelning II om fri rörlighet för varor inte föreskriver möjligheten att införa tullar på bilateral handel baserade på subventionering måste en hänvisning till artikel 36.3 i associeringsavtalet för åtgärder inom ramen för Gatt tolkas som att endast de rättsmedel som anges i del III i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder (samråd och tvistlösning) får användas, och inte sådana som anges i del V i det avtalet (dvs. ensidiga utjämningsåtgärder).

⁽¹⁾ Slutrapport från skiljenämnden, tillsatt i enlighet med artikel 307 i associeringsavtalet mellan Ukraina, å ena sidan, och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan: *Restrictions applied by Ukraine on exports of certain wood products to the European Union* (inte översatt till svenska), 11 december 2020.

- (33) Kommissionen höll inte med. Tvärtemot de marockanska myndigheternas påståenden grundade kommissionen sina slutsatser på de specifika rättsliga skäl som anges i skälen 12–15. De argument som de marockanska myndigheterna åberopar är baserade på utvalda citat ur de rättsliga skälen, som har lyfts ur det rättsliga sammanhanget och resonemanget i sin helhet.
- (34) När det gäller argumentet att artikel 36 i associeringsavtalet inte kan användas som ett försvar, även på grundval av den bilaterala tvisten i ärendet *EU–Ukraine Wood Export Ban*, noterade kommissionen att de marockanska myndigheterna faktiskt instämde i dess tolkning i skäl 15, om att tvister som uppstår till följd av artikel 36 regleras av artikel 86 i associeringsavtalet, till skillnad från artiklarna 8 och 9 som omfattas av avtalet om tvistlösning. Kommissionen noterade vidare att det i artikel 36.6 andra stycket i associeringsavtalet uttryckligen anges att förfaranden som är oförenliga med artikel 36.1 c, vilket tveklöst inbegriper de subventioner som är föremål för detta förfarande, kan bli föremål för lämpliga åtgärder som antas i enlighet med Gatt och dess andra relevanta instrument. Såsom klargörs i skäl 13 är de relevanta bestämmelser som är tillämpliga på de subventioner som är föremål för detta förfarande artikel VI i Gatt och WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, och de regler som genomför dessa, i den lydelse de har införlivats i EU:s grundförordning. De marockanska myndigheternas hänvisning till den bilaterala tvisten mellan EU och Ukraina är rättsligt irrelevant, inte bara mot bakgrund av dessa överväganden, utan också eftersom det rör sig om ett annorlunda bilateralt avtal mellan EU och Ukraina som har ingåtts mycket mer nyligen och som inte innehåller en bestämmelse som artikel 36, eftersom det innehåller ett separat kapitel 2 om handelspolitiska skyddsåtgärder. Detta avtal mellan EU och Ukraina innehåller särskilda förfaranderegler för bilateral tvistlösning som endast är tillämpliga mellan dessa parter. Även om de faktiska materiella reglerna och förfarandereglerna skulle vara helt identiska i de båda avtalen, vilket inte är fallet, skulle ett beslut av en skiljenämnd som tillsatts enligt associeringsavtalet mellan EU och Ukraina vara bindande endast mellan parterna i det sammanhanget. Av alla dessa skäl avvisade kommissionen detta påstående från de marockanska myndigheterna.
- (35) När det gäller de marockanska myndigheternas påstående att kommissionen inte påvisade att en situation enligt artikel 36.1 c i associeringsavtalet förelåg upprepade kommissionen sina slutsatser i skälen 13–15. Den situation som är föremål för detta förfarande omfattas helt klart av artikel 36.1 c eftersom det rör sig om offentligt stöd i form av olika utjämningsbara subventioner som snedvrider konkurrensen och vållar EU-industrin skada, och som helt klart regleras av de relevanta bestämmelserna i artikel VI i Gatt, WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder och EU:s grundförordning, i enlighet med artikel 36.3 och 36.6 i associeringsavtalet. Vidare är de marockanska myndigheternas påstående att vad de kallar för "gränsöverskridande subventioner" inte omfattas av associeringsavtalet, eftersom de inte föreskrivs i Gatt, felaktigt i rättsligt hänseende, vilket framgår av slutsatsen i avsnitt 3.5 om att grundförordningen faktiskt tillåter att man tillskriver en annan WTO-medlem finansiella bidrag. Detta påstående avvisades därför.
- (36) När det gäller de marockanska myndigheternas påstående att bestämmelserna i artikel 36.6 och 36.3 i associeringsavtalet bör läsas tillsammans med bestämmelserna i avdelning II om fri rörlighet för varor, noterade kommissionen att dessa bestämmelser är distinkta och reglerar olika underliggande situationer. Avdelning II i associeringsavtalet handlar om fri rörlighet för varor och innehåller i artiklarna 8 och 9 om rörlighet för industriprodukter ett förbud mot att införa nya tullar eller avgifter med motsvarande verkan, vilket också förklaras i skäl 12. Dessa bestämmelser återspeglar bestämmelserna i artiklarna I–III i Gatt om fri rörlighet för varor, med motsvarande förbud och med förbehåll för vissa principer och undantag. Däremot ingår artikel 36 i associeringsavtalet i avdelning IV om "Betalningar, kapital, konkurrensbestämmelser och andra ekonomiska bestämmelser", dvs. en annan avdelning, och i denna behandlas bland annat snedvridningar av konkurrensen som orsakas av offentligt stöd, däribland utjämningsbara subventioner. De situationer som tas upp är illojal handel och snedvridet ekonomiskt beteende som orsakas av sådana subventioner som beviljas av en av parternas myndigheter. De regleras därför av artikel VI i Gatt, WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder och EU:s grundförordningar. Dessa specifika regler är tillämpliga på sådana specifika situationer, som är annorlunda och utgör ett undantag från den fria rörligheten för varor. När det gäller påståendet att artikel 36.3 och 36.6 i associeringsavtalet endast skulle tillåta att del V i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder tillämpas, finns det inget i dessa bestämmelser som uttryckligen eller underförstått begränsar tillämpningsområdet för de relevanta Gatt-reglerna och de regler som genomför Gatt-bestämmelserna, inbegripet WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Detta argument grundar sig också på en felaktig tolkning och förståelse av ett påstått samspel mellan bestämmelserna i avdelningarna II och IV i associeringsavtalet, vilket klargörs ovan. På grundval av detta avvisades de marockanska myndigheternas påståenden.

- (37) I sin inläga efter det slutliga utlämnandet av uppgifter noterade de marockanska myndigheterna att kommissionen i sitt dokument med utlämnandet av uppgifter felaktigt hade avvisat de flesta av de marockanska myndigheternas argument om det olagliga inledandet av undersökningen, bland annat om man ser till att det saknades tillräcklig bevisning för skadevällande subventionering. Enligt de marockanska myndigheterna hade kommissionen försvarat sin ståndpunkt genom att upprepa påståendena i dokumenten om inledande, särskilt när det gäller tillräcklig bevisning för subventionering för att inleda ärendet, eller genom att helt enkelt avfärda de rättsliga argumenten med motiveringen att kommissionen inte behövde genomföra de bedömningar som de marockanska myndigheterna begärt i det inledande skedet. De marockanska myndigheterna påpekar att flera av de avgörande argumenten inte behandlades alls, till exempel att kommissionen i samband med inledandet hade godtagit otillräckliga och oriktiga uppgifter från klaganden om förekomsten av subventioner i form av importtullar och mervärdesskatt på importerade varor. Detta visar enligt de marockanska myndigheterna att kommissionen inledde en undersökning utan att känna till den exakta omfattningen av de program som den planerade att undersöka.
- (38) Kommissionen instämmer inte i de marockanska myndigheternas bedömning. Såsom framgår av skälen 20–23 ovan framförde kommissionen inte bara allmänna påståenden utan lämnade även specifika exempel och argument som motsade de marockanska myndigheternas påståenden. När det gäller den specifika frågan om subventioner i form av importtullar och mervärdesskatt på importerade varor noterade kommissionen att de ursprungliga synpunkterna från de marockanska myndigheterna endast gällde en påstådd avsaknad av selektivitet. I detta avseende hänvisar kommissionen återigen till klagomålet och till promemorian om tillräcklig bevisning, där det tydligt betonas att detta system ansågs vara selektivt på grundval av (bland annat) de särskilda villkor som anges i lag nr 19-94 och Dahir nr 1-95-1 av den 26 januari 1995 om att etablera ett företag i en särskild ekonomisk zon. Selektiviteten bekräftades ytterligare under undersökningen, vilket framgår av avsnitt 3.7 nedan.
- (39) De marockanska myndigheterna uppgav också att uppgifterna i klagomålet var föråldrade, eftersom de var mer än sex månader gamla.
- (40) Kommissionen noterade att den undersökningsperiod som används för klagomål ofta skiljer sig från den som används för själva förfarandet, i och med den tid som förflyter mellan det att ett klagomål inges och det att en undersökning inleds. I grundförordningen fastställs ingen rättslig skyldighet när det gäller perioden för uppgifterna i klagomålet, men det föreskrivs att det ska innehålla sådana uppgifter som rimligen är tillgängliga för klaganden. Kommissionen ansåg att uppgifterna i klagomålet var tillräckligt aktuella för att motivera inledandet av undersökningen.
- (41) Slutligen uppgav de marockanska myndigheterna att kommissionen inte hade samrått med de marockanska myndigheterna om de nya subventionsprogram som uppdagades under undersökningen, i strid med artikel 13.2 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. De marockanska myndigheterna skulle därmed varken ha underrättats om, eller getts tillfälle att diskutera, kommissionens avsikt att utjämna den förmånliga finansiering som vissa enheter ska ha tillhandahållit Dika Morocco Africa S.A. (DMA).
- (42) De påstådda nya subventionssystem som de kinesiska myndigheterna lyfter fram gäller de subventioner som DMA tagit emot inom ramen för det bilaterala samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. Det faktum att sådana subventioner kunde ges i form av förmånlig finansiering framhölls redan före inledandet, i avsnitt D.3 i klagomålet samt i avsnitt 4.2 i promemorian om tillräcklig bevisning. Några nya system, som skulle kräva ytterligare samråd med de marockanska myndigheterna, uppdagades därmed inte under undersökningens gång. Under alla omständigheter omfattades de subventioner som togs emot inom ramen för det bilaterala samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna av frågeformulären, kompletteringsförfarandet och kontrollbesöket hos de marockanska myndigheterna. De marockanska myndigheterna hade således goda möjligheter att uttala sig i dessa frågor även under undersökningens gång. Dessa påståenden avvisades därför.
- (43) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att kommissionen ålade Dicastal-koncernen en orimlig börda genom att utvidga omfattningen av de undersökta subventionsprogrammen och gruppen av närstående företag som ombads tillhandahålla uppgifter, samt genom att tillhandahålla korta tidsfrister för svaren på frågeformuläret. Enligt DMA överträdde kommissionen artikel 12.1, 12.1.1 och 12.8 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.

- (44) Kommissionen avvisade detta påstående. I frågeformuläret för samarbetsvilliga exporterande producenter definierades det tydligt vilka närstående företag till den exporterande producenten som skulle besvara särskilda avsnitt i frågeformuläret. Det rörde sig bland annat om alla närstående företag som var delaktiga i att förse den exporterande producenten med anläggningstillgångar, insatsvaror, kapital, lån, garantier eller andra typer av finansiering och som var involverade i inköp eller leasing av mark. Detta svar skulle inkomma inom 30 dagar efter det att kommissionen hade underrättat parterna om att den hade övergett stickprovsförfarandet för exporterande producenter i linje med artikel 11.2 i grundförordningen, som genomför artikel 12.1.1 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Efter en väl underbyggd begäran beviljades dessutom Dicastal-koncernen en generös förlängning. Koncernen besvarade dock endast delvis frågeformuläret för några av de närstående företag som var involverade i ovan nämnda verksamheter. Det var först efter flera omgångar av kompletteringsförfrågningar som kommissionen fick de begärda uppgifterna. Kommissionen beviljade naturligtvis inte ytterligare 30 dagar för svaren på kompletteringsförfrågningarna, eftersom företagen i Dicastal-koncernen redan hade fått tillräckligt med tid på sig för att besvara frågeformuläret i sitt ursprungliga svar. Kommissionen utvidgade därför varken omfattningen av de företag som skulle besvara frågeformuläret eller gav koncernföretagen korta tidsfrister för att lämna respektive svar.
- (45) Såsom tas upp i skäl 42 undersökte kommissionen dessutom de subventionssystem som omfattas av klagomålet och promemorian om tillräcklig bevisning. Kommissionen ansåg därför att den inte lade någon ytterligare börda på Dicastal-koncernen.

1.4. **Stickprovsförfarande**

- (46) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den kunde komma att besluta att göra ett urval av de berörda parterna i enlighet med artikel 27 i grundförordningen.

1.4.1. *Stickprovsförfarande avseende unionsproducenter*

- (47) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionsproducenter. Kommissionen gjorde sitt urval på grundval av produktions- och försäljningsvolymerna för den likadana produkten i unionen under undersökningsperioden. Hänsyn togs också till den geografiska spridningen. Urvalet bestod av tre unionsproducenter. Unionsproducenterna i urvalet stod för 27 % av den uppskattade totala produktionsvolymen. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet.
- (48) Klaganden lämnade synpunkter på det preliminära urvalet. Efter att ha analyserat de synpunkter som inkommit konstaterade kommissionen att ett av de företag som ingick i det preliminära urvalet inte producerade den likadana produkten. Kommissionen beslutade sig därför att ändra urvalet.
- (49) Kommissionen gjorde ett slutligt urval i enlighet med artikel 27 i grundförordningen. Det kriterium som användes för urvalet var representativitet sett till produktionsvolymen av den likadana produkten i unionen mellan den 1 januari 2023 och den 31 december 2023. Det slutliga urvalet av unionsproducenter stod för mer än 22 % av den totala produktionsvolymen för de kända unionsproducenterna av den likadana produkten och 24 % av det uppskattade totala försäljningsvärdet i EU av den likadana produkten, och detta motsvarade också en god geografisk spridning. Det slutliga urvalet är representativt för unionsindustrin.

1.4.2. *Stickprovsförfarande avseende importörer*

- (50) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som angavs i tillkännagivandet om inledande.
- (51) Ingen av de kända icke-närstående importörerna lämnade de begärda uppgifterna och samtyckte till att ingå i urvalet.

1.4.3. *Stickprovsförfarande avseende exporterande producenter i Marocko*

- (52) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen alla exporterande producenter i Marocko att lämna de uppgifter som angavs i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen bad dessutom Marockos beskickning vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta andra eventuella exporterande producenter som skulle kunna vara intresserade av att delta i undersökningen.
- (53) Två exporterande producenter i det berörda landet lämnade de uppgifter som begärdes och samtyckte till att ingå i urvalet. Med hänsyn till det låga antalet svar beslutade kommissionen att inget stickprovsförfarande var nödvändigt.

1.5. **Enskild undersökning**

- (54) Ingen exporterande producent i Marocko begärde enskild undersökning enligt artikel 27.3 i grundförordningen.

1.6. **Svar på frågeformuläret och kontrollbesök**

- (55) Kommissionen skickade frågeformulär till de tre unionsproducenterna i urvalet, klaganden, tre kända användare och två exporterande producenter. Samma frågeformulär gjordes även tillgängliga på internet⁽¹²⁾ samma dag som undersökningen inleddes.
- (56) Kommissionen skickade ett frågeformulär till de marockanska myndigheterna.
- (57) Frågeformuläret till de marockanska myndigheterna innehöll särskilda frågeformulär till i) statliga fonder som ger stöd till de exporterande producenter som är föremål för undersökningen, särskilt Hassan II-fonden och industriutvecklings- och investeringsfonden, ii) alla finansinstitut som tillhandahöll lån eller exportkrediter till de exporterande producenter som är föremål för undersökningen och iii) industriella accelerationszoner där de exporterande producenter som är föremål för undersökningen är etablerade.
- (58) De marockanska myndigheterna ombads att samla in svaren från dessa enheter och skicka dem till kommissionen.
- (59) Kommissionen tog emot svar från de exporterande producenterna, de tre unionsproducenter som ingick i urvalet, tre användare och de marockanska myndigheterna.
- (60) De svar på frågeformuläret som lämnades av de exporterande producenterna och de marockanska myndigheterna innehöll inte samtliga uppgifter som efterfrågats i frågeformuläret. Kommissionen begärde de uppgifter som saknades genom kompletteringsförfrågningar till de exporterande producenterna och de marockanska myndigheterna.
- (61) Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 28 i grundförordningen inhämtade och dubbelkontrollerade kommissionen alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för fastställandet av subventionering, därav följande skada och unionens intresse. Kontrollbesök i enlighet med artikel 26 i grundförordningen genomfördes i följande företags lokaler:

Tre unionsproducenter. Producenternas namn lämnas inte ut av sekretesskäl i enlighet med skäl 7 ovan.

Exporterande producenter och deras närstående företag i Marocko och Kina:

- Hands 8 S.A., Tanger, Marocko (*Hands 8*)
- Dika Morocco Africa S.A. (DMA), Kénitra, Marocko och dess närstående företag (*Dicastal-koncernen*):
 - Dika Morocco Castings (DMC), Kénitra, Marocko
 - Changsha Dicastal Technology Co., Ltd. (*Changsha Dicastal*), Changsha, Hunanprovinsen, Kina

⁽¹²⁾ <https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-history?caseId=2716>.

- Dicastal (Asia) Investment Holdings Company Limited (*Dicastal Asia*), Qinhuangdao, Hebeiprovinsen, Kina
- CITIC Dicastal Co., Ltd. (*CITIC Dicastal*), Qinhuangdao, Hebeiprovinsen, Kina
- CITIC Dicastal (Hong Kong) Investment Holdings Company Limited (*Dicastal HK*), Qinhuangdao, Hebeiprovinsen, Kina

Användare

- Renault-koncernen, Paris, Frankrike
- Stellantis, Paris, Frankrike

1.7. Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (62) Undersökningen av subventionering och skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2023 till och med den 31 december 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*).

1.8. Avstående från införande av provisoriska åtgärder och efterföljande förfarande

- (63) Den 18 oktober 2024 underrättade kommissionen i enlighet med artikel 12 i grundförordningen berörda parter om att den inte hade för avsikt att införa provisoriska åtgärder utan i stället avsåg att fortsätta undersökningen.
- (64) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för sina slutgiltiga undersökningsresultat.
- (65) Som svar på kommissionens beslut om att inte införa provisoriska åtgärder meddelade EUWA kommissionen att man beklagade beslutet att inte införa provisoriska utjämningsåtgärder⁽¹³⁾. I sin inlägga begärde EUWA att kommissionen skulle införa utjämningsstullar retroaktivt på grundval av artikel 16 i grundförordningen, naturligtvis under förutsättning att kommissionen i sin undersökning skulle dra slutsatsen att utjämningsstullar var motiverade.
- (66) Kommissionen noterade begäran men avvisade den eftersom villkoren i artikel 16 i grundförordningen för retroaktivt införande inte är uppfyllda, särskilt eftersom registrering inte skedde i detta fall och inga provisoriska tullar infördes.

1.9. Slutligt utlämnande av uppgifter

- (67) Den 23 januari 2025 underrättade kommissionen alla parter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka den avsåg att införa en slutgiltig utjämningsstull på import av den berörda produkten (*det slutliga utlämnandet av uppgifter*). Alla parter gavs möjlighet att inom en viss tid inkomma med synpunkter på utlämnandet. Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
- (68) Den 29 januari 2025 begärde de marockanska myndigheterna att förhørsombudet skulle ingripa i fråga om vissa förfäktat konfidentiella uppgifter från dessa myndigheter som inte lämnats in i någon formell dokumentation för ärendehandlingarna, och nämnde specifikt genomförandeplanen för den gemensamma uppbyggnaden av "Belt and Road"-initiativet mellan Konungariket Marockos regering och Folkrepubliken Kinas regering (*genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet*). Även om dokumentet gjordes tillgängligt för avdelningarna för handelspolitiska skyddsinstrument under deras kontrollbesök på plats, om än på ett informellt sätt, hävdade de marockanska myndigheterna att dokumentet endast delats ut för samråd på plats, men inte för att inhämtas och tas med till Bryssel, eftersom detta skulle strida mot uppgifternas konfidentiella karaktär.

⁽¹³⁾ Tron-nummer: t24.009219 – 23.10.2024.

- (69) Mot denna bakgrund rekommenderade förhørsombudet följande åtgärder: "Avdelningarna för handelspolitiska skyddsinstrument bör stryka alla hänvisningar till uppgifterna i fråga från det dokument med det allmänna utlämnandet av uppgifter som finns tillgängligt för alla berörda parter genom att dra tillbaka det nuvarande dokumentet i fråga och ersätta det med en ny version, med vederbörlig hänsyn till de marockanska myndigheternas rätt till konfidentiell behandling, samt begära att alla berörda parter i förfarandet raderar den tidigare versionen av dokumentet. Avdelningarna för handelspolitiska skyddsinstrument bör också förstöra utdragen från genomförandeplanen för 'Belt and Road'-initiativet i bevis 12a i kontrollrapporten och inte betrakta den som en del av undersökningens ärendehandlingar."
- (70) När det gäller den förfäktat konfidentiella karaktären hos genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet erinrade kommissionen om att enligt artikel 29 i grundförordningen ska uppgifter som lämnas konfidentiellt behandlas konfidentiellt om godtagbara skäl anförs. Kommissionen noterade att förhørsombudet ansåg att det fanns sådana godtagbara skäl och att dokumentet med det allmänna utlämnandet av uppgifter därför borde rensas från alla uppgifter som bör beviljas konfidentiell behandling. Kommissionen reviderade dokumentet i enlighet med detta.
- (71) När det gäller rekommendationen att förstöra utdragen ur genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet i bevis 12a i kontrollrapporten och inte betrakta den som en del av undersökningens ärendehandlingar noterade kommissionen att det inte bestrids att detta dokument gjordes tillgängligt för kommissionens avdelningar under kontrollbesöket på plats i de marockanska myndigheternas lokaler. Det bestrids inte heller att de marockanska myndigheterna i sina synpunkter på skrivelsen enligt artikel 28 uttryckligen hänvisade till att kommissionen hade fått tillgång till detta dokument i syfte att kontrollera dess innehåll och konsekvenser för den aktuella undersökningen, vilket också beskrivs i skäl 94 nedan. Även om bevis 12a i kontrollrapporten till fullo skulle ha skyddat sekretessen för den information som erhöles på plats, och ett utlämnande av de underliggande uppgifterna enbart till de marockanska myndigheterna på samma sätt skulle ha inneburit ett fullständigt skydd för sekretessen, förstörde kommissionen ändå beviset och betraktade det inte som en del av ärendehandlingarna.
- (72) Utan att det påverkar ovanstående åtgärder konstaterade kommissionen därför att de marockanska myndigheternas strävan att från de konfidentiella ärendehandlingarna avlägsna utdrag ur ett dokument som gjordes tillgängligt för kommissionens avdelningar på konfidentiell grund är att betrakta som en vägran att ge tillgång till, eller på annat sätt att underlåta att lämna, nödvändiga uppgifter, eller som försök att hindra undersökningen i den mening som avses i artikel 28 i grundförordningen.
- (73) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter inkom synpunkter från de samarbetsvilliga exporterande producenterna i Marocko, de marockanska myndigheterna, den europeiska bilindustriföreningen (ACEA) och klaganden. De marockanska myndigheterna och DMA begärde också att bli hörda av kommissionen.
- (74) De marockanska myndigheterna hävdade i detta avseende att kommissionen hade underlåtit att ge berörda parter en meningsfull möjlighet att lämna synpunkter på utlämnandet av uppgifter, och framhöll särskilt att deras begäran om en förlängning av tidsfristen för att lämna synpunkter avslagits och att de endast beviljats en förlängning på en dag, vilket skulle vara vara oförenligt med artikel 12.1 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Detta ska ha hindrat de marockanska myndigheterna från att för kommissionen lägga fram all skriftlig bevisning som de ansåg vara relevant för de olika frågor som tas upp i dokumentet med utlämnandet av uppgifter.
- (75) Kommissionen höll inte med. Kommissionen påminde om att parternas tidsfrist att lämna synpunkter hade fastställts i enlighet med artikel 30.5 i grundförordningen. Kommissionen noterade vidare att enligt punkt 9 i tillkännagivandet om inledande får en förlängning av tidsfristerna endast beviljas för särskilda omständigheter och förutsatt att begäran är välgrundad. I dessa fall kan en förlängning på högst tre dagar beviljas. De marockanska myndigheterna visade inte att det förelåg några sådana särskilda omständigheter. Kommissionen ansåg också att begäran inkom i ett mycket sent skede av förfarandet och att begäran, om den hade beviljats för hela den period som efterfrågades, därför skulle ha stått i vägen för ett slutförande av förfarandet i god tid. Kommissionen hade dock gått med på att förlänga tidsfristen för att lämna synpunkter. Detta påstående avvisades därför.
- (76) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att kommissionen hade överträtt artikel 12.4 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder när den lämnade ut konfidentiella uppgifter om Dicastal-koncernen. I detta avseende påminde företaget om sin inläga av den 24 januari 2025, där det begärde konfidentiell behandling av en rad uppgifter i dokumentet med det allmänna utlämnandet av uppgifter.

- (77) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter påpekade DMA för kommissionen att vissa konfidentiella uppgifter hade inkluderats i dokumentet med det allmänna utlämnandet av uppgifter. Kommissionen granskade skyndsamt påståendet och ändrade dokumentet med det allmänna utlämnandet av uppgifter för att skydda de konfidentiella uppgifterna i enlighet med artikel 29 i grundförordningen. Kommissionen underrättade därefter skyndsamt berörda parter om att ett nytt dokument med det allmänna utlämnandet av uppgifter hade skickats ut och bad dessa parter att förstöra den tidigare versionen av dokumentet.
- (78) DMA hävdade vidare att kommissionen hade överträtt artikel 22.5 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder när den använde följande uppgifter som saknade grund i undersökningens handlingar: a) referensinformationen om lån, b) OECD:s landriskbedömning för Marocko, c) adressen till Wisdoms ägare och d) de dokument som det hänvisas till i fotnoter med hjälp av webblänkar och som DMA och dess närstående företag inte kunde få åtkomst till.
- (79) Kommissionen höll inte med. Den berörda parten informerades om referensvärdena för lån och OECD:s landriskbedömning som en del av det företagsspecifika utlämnandet av uppgifter. Adressen till Wisdoms ägare är allmänt tillgänglig information som kan erhållas via Hongkongs företagsregister⁽¹⁴⁾ mot en mindre avgift. De dokument som det hänvisas till i fotnoterna gjordes tillgängliga i undersökningens offentliga ärendehandlingar samma dag som det slutliga utlämnandet av uppgifter. De ytterligare dokument som kommissionen använde för att behandla de berörda parternas synpunkter, samt de marockanska myndigheternas klagomål om utlämnandet av konfidentiella uppgifter och som beskrivs i skäl 68, gjordes tillgängliga i de offentliga ärendehandlingarna efter det att synpunkter hade inkommit på det slutliga utlämnandet av uppgifter. Åtkomsten till vissa källor (webblänkar) var geografiskt begränsad till IP-adresser från Kina. I dessa fall kunde emellertid företagen i Dicastal-koncernen i Kina få åtkomst till dessa informationskällor. Under alla omständigheter ingick uppgifterna i fråga i det dokumentpaket som offentliggjordes den 23 januari 2025.
- (80) Slutligen hävdade DMA att kommissionen också hade överträtt artikel 22.5 genom att inte behandla Dicastal-koncernens a) svar på den första skrivelsen enligt artikel 28 (se skäl 110) och b) inläga om Changsha Dicastals finansieringskälla.
- (81) Kommissionen höll inte med. Kommissionen behandlade Dicastal-koncernens svar på den första skrivelsen enligt artikel 28 i skälen 280–305 nedan, som redan hade tagits med i dokumentet med det allmänna utlämnandet av uppgifter. I inlagan om Changsha Dicastals finansieringskällor försökte Dicastal-koncernen visa att Changsha Dicastal inte hade tagit emot några bidrag från de kinesiska myndigheterna, lån från kinesiska banker eller finansinstitut eller något från CITIC Dicastal som kunde ha använts för att finansiera dess investering i Marocko. Kommissionen ifrågasatte inte dessa påståenden. Kommissionen tog i stället upp frågan om huruvida Changsha Dicastal finansieras av CITIC Dicastal för att samla in pengar för investeringen i Marocko i skälen 221, 257, 259 och 371.
- (82) Slutligen hävdade ACEA, DMA och de marockanska myndigheterna efter det slutliga utlämnandet av uppgifter att deras rätt till försvar inte hade garanterats, genom att anföra att det inte fanns någon meningsfull sammanfattning inom vissa begränsade områden av de icke-konfidentiella svaren på frågeformuläret från de unionsproducenter som ingick i urvalet. De hävdade också att de icke-konfidentiella versionerna av kommissionens kontrollrapporter inte heller säkerställde deras rätt till försvar.
- (83) Kommissionen noterade att dessa parter inte i ett tidigt skede av förfarandet hade lämnat några synpunkter på kvaliteten på de icke-konfidentiella svaren på frågeformuläret från de unionsproducenter som ingick i urvalet. De redogjorde inte heller för hur de icke-konfidentiella versionerna av svaren från de unionsproducenter som ingick i urvalet och de icke-konfidentiella versionerna av kontrollrapporterna underlät att säkerställa deras rättigheter till försvar och vilka rättigheter det var fråga om. De begärde inte heller att man skulle bortse från vissa uppgifter som lämnats in i förtroende till följd av påstått saknade icke-konfidentiella sammanfattningar. Dessa påståenden avvisades därför.

⁽¹⁴⁾ Hongkongs företagsregister. Finns på <https://www.e-services.cr.gov.hk/>.

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1. Berörd produkt

- (84) Den berörda produkten är aluminiumhjul till motorfordon enligt HS-numren 8701–8705, med eller utan tillbehör och med eller utan däck, med ursprung i Marocko, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8708 70 10 och ex 8708 70 50 (Taric-nummer: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 och 8708 70 50 50) (*den berörda produkten*).
- (85) Aluminiumhjul säljs av tradition i unionen via två distributionskanaler: till marknaden för tillverkare av originalutrustning (OEM-tillverkare), som främst består av biltillverkare, och till eftermarknaden, som bland annat omfattar distributörer, återförsäljare och reparationsverkstäder. Den berörda produkten från Marocko såldes uteslutande till OEM-marknaden under skadeundersökningsperioden. På OEM-marknaden anordnar biltillverkare upphandlingsförfaranden för aluminiumhjul och deltar ofta i processen för att utveckla nya hjul som har koppling till deras märke. Både unionsproducenter och marockanska exportörer kan konkurrera i samma upphandlingsförfaranden.

2.2. Likadan produkt

- (86) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:
- Den berörda produkten.
 - Den produkt som produceras och säljs på hemmamarknaden i Marocko.
 - Den produkt som produceras och säljs i unionen av unionsindustrin och av producenter i tredjeländer.
- (87) Kommissionen beslutade i detta skede att dessa produkter därför ska betraktas som likadana produkter i den mening som avses i artikel 2 c i grundförordningen.

3. SUBVENTIONERING

3.1. Subventioner och subventionsprogram inom ramen för undersökningarna

- (88) På grundval av informationen i klagomålet, tillkännagivandet om inledande och svaren på kommissionens frågeformulär undersöktes den påstådda subventioneringen i form av följande subventioner från de marockanska myndigheterna:
- (a) **Direkt överföring av medel:**
- (1) Bidrag som tillhandahålls inom ramen för följande program:
 - (1) Industriutvecklings- och investeringsfonden.
 - (2) Hassan II-fonden.
 - (3) Stöd till yrkesutbildning.
 - (2) Förmånlig finansiering
 - (1) som tillhandahålls av de marockanska myndigheterna,
 - (2) som tillhandahålls inom ramen för samarbete mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna.
 - (3) Exportkreditförsäkring som tillhandahålls inom ramen för samarbete mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna.
- (b) **Offentliga intäkter som normalt sett skulle tas ut drivs inte in eller efterskänks:**
- (1) Befrielse från importtullar i industriella accelerationszoner.
 - (2) Befrielse från mervärdesskatt i industriella accelerationszoner.
 - (3) Befrielse från andra skatter, tullar och administrativa åtgärder i industriella accelerationszoner.

(c) **Leverans av varor och tillhandahållande av tjänster mot för låg ersättning:**

(1) Tillhandahållande av mark mot för låg ersättning.

- (89) Kommissionen undersökte om dessa subventioner gav de exporterande producenterna förmåner, ekonomiska sådana eller förmåner *in natura*, enligt definitionen i artikel 4 i grundförordningen.

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

3.2.1. *Tillämpning av artikel 28 i grundförordningen på de marockanska myndigheterna*

- (90) I sitt frågeformulär, i kompletteringsförfrågan och under kontrollbesöket bad kommissionen de marockanska myndigheterna att lämna vissa upplysningar om det bilaterala samarbetet mellan Kina och Marocko. De upplysningar som begärdes rörde bland annat den rättsliga och institutionella ramen och förekomsten av mellanstatliga avtal mellan Kina och Marocko.
- (91) De marockanska myndigheterna ombads i frågeformuläret och i kompletteringsförfrågan framför allt att tillhandahålla en förteckning över dokument och avtal som rör det bilaterala samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. De marockanska myndigheterna lämnade dock inte in sådana dokument. I stället tillät de marockanska myndigheterna endast att ett av dessa avtal från 2022 granskades på plats. Kommissionen saknade dessutom dokumentation om genomförandet av de avtal som meddelats och om de samrådsmekanismer som de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna infört i detta avseende, bland annat om gemensamma projekt inom ramen för genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet, som inbegriper CITIC Dicastals verksamhet i Marocko.
- (92) Företrädarna för utrikesministeriet, som är det regeringsorgan som ansvarar för att förhandla om, underteckna och övervaka avtalen i fråga, fanns inte tillgängliga för att diskutera innehållet i och bakgrunden till de dokument som efterfrågades under kontrollbesöket hos de marockanska myndigheterna.
- (93) De marockanska myndigheterna tillhandahöll inte heller 2015 års ramavtal om att stödja och bistå aktörerna inom fordonssektorn, trots att detta efterfrågades i frågeformuläret och i kompletteringsförfrågan till de marockanska myndigheterna. Detta avtal undertecknades mellan de marockanska myndigheterna och företrädare för den marockanska banksektorn, inklusive Attijariwafa bank som tillhandahöll ett lån till en av de exporterande producenterna.
- (94) I sitt svar på skrivelsen enligt artikel 28 tillhandahöll de marockanska myndigheterna 2015 års ramavtal med Attijariwafa bank. De marockanska myndigheterna framhöll att de också hade tillhandahållit samarbetsavtalet mellan den kinesiska statens exportkreditförsäkring och Marockos utrikeshandelsbank samt en papperskopia av genomförandeplanen för den gemensamma uppbyggnaden av "Belt and Road"-initiativet mellan Konungariket Marockos regering och Folkrepubliken Kinas regering (*genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet*) av den 5 januari 2022 under kontrollbesöket, och klargjorde att eftersom denna plan undertecknades flera år efter det att CITIC Dicastal hade avslutat sin investering var den inte relevant för undersökningen. De marockanska myndigheterna hävdade också att inget av dessa dokument hänvisade till något samarbete mellan de två myndigheterna när det gäller produktionen av aluminiumhjul eller DMA, och att de därför inte utgjorde nödvändiga uppgifter för kommissionens undersökning.
- (95) När det gäller förhjälpombudets rekommendation noterar kommissionen att de marockanska myndigheterna vägrade att tillhandahålla genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet och att den därför inte ingår i ärendehandlingarna, såsom beskrivs i skäl 70.
- (96) Såsom förklaras i skäl 72 försökte de marockanska myndigheterna få kommissionen att stryka utdragen ur genomförandeplanen från de konfidentiella ärendehandlingarna efter det att kommissionens slutgiltiga undersökningsresultat hade lämnats ut. Det sistnämnda beteendet bekräftar att det omtvistade dokument som de marockanska myndigheterna förfogar över skulle stödja kommissionens undersökningsresultat, om det hade lämnats in på rätt sätt såsom begärdes.

- (97) Kommissionen konstaterade i själva verket, baserat på offentligt tillgängliga uppgifter, att genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet har kopplingar till samförståndsavtalet mellan Folkrepubliken Kinas regering och Konungariket Marockos regering om gemensamt främjande av "Silk Road Economic Belt" och "21st Century Maritime Silk Road" (*samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet*) från 2017 ⁽¹⁵⁾ och till det gemensamma uttalandet om upprättande av ett strategiskt partnerskap mellan Marocko och Kina, och också nämner statsbesöket i maj 2016 mellan Muhammad VI, Marockos kung, och Xi Jinping ⁽¹⁶⁾, Kinas president, vilka är de dokument som de marockanska myndigheterna inte tillhandahållit. Kommissionen ansåg därför, baserat på tillgängliga uppgifter, att texten i genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet innehåller uppgifter som är relevanta för kommissionens bedömning i denna undersökning, tvärtom vad de marockanska myndigheterna påstår. Eftersom de marockanska myndigheterna inte tillhandahöll samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet, genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet och flera andra bilaterala samarbetsdokument använde kommissionen därför tillgängliga uppgifter för sina undersökningsresultat på grundval av artikel 28 i grundförordningen.
- (98) När det gäller innehållet i genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet anförde de marockanska myndigheterna att de visade upp denna plan för att bevisa att DMA:s marockanska projekt inte omfattades av detta dokument, och att genomförandeplanen hur som helst var irrelevant eftersom den undertecknades efter det att DMA:s marockanska projekt hade slutförts, såsom förklaras i skäl 94. På grundval av bestämmelserna i artikel 28 och mot bakgrund av undersökningsresultaten i skäl 96 var kommissionen tvungen att dra en motsatt slutsats. Kommissionen drog av de omständigheter under vilka dokumentet i fråga tillhandahölls och sedan drogs tillbaka slutsatsen att genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet faktiskt omfattade DMA:s marockanska projekt och var relevant för bedömningen av DMA:s projekt, trots att det hade undertecknats efteråt, eftersom de marockanska myndigheterna inte skulle ha strävat efter att dra tillbaka detta dokument från ärendehandlingarna efter bedömningen i utlämnandet om det inte skulle ha innehållit uppgifter som bekräftade dessa avgöranden. Den ytterligare bevisningen och undersökningsresultaten i skäl 97 bekräftar detta ytterligare.
- (99) De marockanska myndigheterna hävdade också att kommissionen borde ha inlett sin undersökning genom att skicka ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna och därefter kontrollera det på plats i Kina, och inte bara genom att skicka ett frågeformulär till de marockanska myndigheterna. Eftersom kommissionen inte har skickat något frågeformulär till de kinesiska myndigheterna eller uppmanat de kinesiska myndigheterna att lämna några uppgifter som är användbara för denna undersökning kunde de marockanska myndigheterna inte ensidigt lämna ut konfidentiella avtal som undertecknats med de kinesiska myndigheterna.
- (100) Kommissionen instämde inte i de marockanska myndigheternas påståenden. Såsom framhålls i skäl 6 uppmanade kommissionen i början av undersökningen de kinesiska myndigheterna att ge sig till kända och samarbeta i undersökningen. De kinesiska myndigheterna gav sig dock inte till kända, begärde inte att betraktas som en berörd part och beslutade inte att samarbeta i undersökningen. Detta påstående avvisades således.
- (101) Slutligen hävdade de marockanska myndigheterna att det på grundval av sekundära källor inte kunde påvisas att de marockanska myndigheterna gjorde det möjligt för DMA att dra nytta av finansiella bidrag från tredjeländer till följd av det påstådda bilaterala samarbetet mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna, av olika skäl. Denna synpunkt är kopplad till kommissionens bedömning av undersökningsresultaten snarare än till inlämningen av nödvändiga uppgifter enligt artikel 28 i grundförordningen, och kommer därför att behandlas i kommissionens detaljerade resonemang i avsnitten 3.4 och 3.5 nedan.
- (102) I sina synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade de marockanska myndigheterna att de hade lämnat tillräckliga "nödvändiga" uppgifter till kommissionen om det bristande samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna när det gäller produktionen av aluminiumhjul i Marocko. De marockanska myndigheterna hävdade att inga av de dokument som kommissionen begärt innehöll uppgifter som skulle ha varit relevanta för denna undersökning. De marockanska myndigheterna hade framför allt aldrig nämnt "Belt and Road"-initiativet som villkor för eller skäl till CITIC:s Dicastals investering i Marocko. De marockanska myndigheterna skulle inte heller ha upprättat några dokument som skulle visa att de marockanska myndigheterna hade begärt kinesiska subventioner inom ramen för "Belt and Road"-initiativet för CITIC Dicastals investering i Marocko. Eftersom de marockanska myndigheterna inte hade beaktat "Belt and Road"-initiativet när det gäller CITIC Dicastals investering i Marocko var de marockanska myndigheterna därför inte skyldiga att lämna ut strikt konfidentiella uppgifter till kommissionen om något annat samarbete mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. Eftersom sådana uppgifter inte skulle omfattas av undersökningen anser de marockanska myndigheterna att de begärda uppgifterna inte var "nödvändiga" för undersökningen, och underlåtenheten att lämna dessa uppgifter ledde därför inte till att någon bevisning saknades.

⁽¹⁵⁾ "Morocco, China Sign Agreement on Joint Implementation Plan for Belt and Road Initiative". Finns på <https://www.moroccoworldnews.com/2022/01/346356/morocco-china-agree-on-morocco-china-belt-and-road-initiative> (besöktes senast den 5 februari 2025).

⁽¹⁶⁾ Marocko och Kina undertecknar genomförandeplanen för det gemensamma "Belt and Road"-initiativet. Finns på <https://diplomatie.ma/en/morocco-and-china-sign-joint-belt-and-road-implementation-plan> (besöktes senast den 5 februari 2025).

- (103) Vidare hävdade de marockanska myndigheterna att kommissionen inte kunde tillämpa artikel 28 i grundförordningen på de marockanska myndigheterna eftersom kommissionen inte hade skickat frågeformuläret till de kinesiska myndigheterna. Enligt de marockanska myndigheterna motsvarar en enkel uppmaning att samarbeta på den dag då undersökningen inleds inte en begäran om nödvändiga uppgifter. De marockanska myndigheterna anser att om en berörd part inte har underrättats om de uppgifter som den ombeds lämna, kan man inte hävda att den har förvägrat tillgången till eller på annat sätt undanhållit nödvändiga uppgifter eller påtagligt hindrat undersökningen. Kommissionen var i sina instruktioner inte tydlig om vilken typ av uppgifter som den begärde från de kinesiska myndigheterna, och därför skulle kommissionen inte ha rätt att använda tillgängliga uppgifter⁽¹⁷⁾. De marockanska myndigheterna noterade att kommissionen i alla tidigare undersökningar som rör gränsöverskridande finansiellt stöd, och som enbart riktades mot de egyptiska och indonesiska myndigheterna, hade skickat en begäran om uppgifter till de kinesiska myndigheterna.
- (104) Kommissionen instämmer inte i de marockanska myndigheternas bedömning. För det första, vilket framgår av skälen 177–220, var de bilaterala avtal som de marockanska myndigheterna vägrade att tillhandahålla nödvändiga för att man ordentligt skulle kunna undersöka om det förekom något samarbete mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna, eftersom de skapade en ram inom vilken CITIC Dicastals investeringsprojekt ägde rum. För det andra ansåg kommissionen att de kinesiska myndigheterna var tillräckligt informerade om inledandet av undersökningen och kommissionens begäran om samarbete. I detta sammanhang tillhandahöll kommissionen samma dag som undersökningen inleddes de kinesiska myndigheterna tillkännagivandet om inledande och uppmanade dem att samarbeta med de marockanska myndigheterna. Kommissionen uppmärksammade de kinesiska myndigheterna på avsnitt 5.3 i tillkännagivandet om inledande, där kommissionen uppmanade de kinesiska myndigheterna att delta i undersökningen. De kinesiska myndigheterna informerades därför på lämpligt sätt om förfarandet, inbegripet att deras samarbete skulle vara nödvändigt för undersökningen. De kinesiska myndigheterna svarade dock aldrig på dessa meddelanden och de registrerades inte heller som en berörd part i undersökningen. Kommissionen förklarade för de marockanska myndigheterna vilka åtgärder som den vidtog för att uppmana de kinesiska myndigheterna att samarbeta, även under kontrollen på plats. I detta avseende bekräftade de marockanska myndigheterna också att de kinesiska myndigheterna vägrade att samarbeta i förfarandet eftersom de inte gick med på att de marockanska myndigheterna skulle förse kommissionen med de begärda bilaterala avtalen, bland annat genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet från 2022. I motsats till vad de marockanska myndigheterna hävdar fanns det därför ingen tvetydighet när det gäller behovet av att de kinesiska myndigheterna samarbetade och deras vägran att samarbeta med kommissionen.

3.2.2. Tillämpning av artikel 28 i grundförordningen på DMA och dess närstående företag

- (105) Undersökningen visade att det förekom ovanliga affärstransaktioner mellan DMA och dess närstående företag och Wisdom Integration Investment Technology Co., Limited (*Wisdom*), ett företag som etablerades i Hongkong i november 2019 och som enligt DMA inte var Dicastal-koncernen närstående.
- (106) Framför allt hade DMA:s inköp av aluminiumgöt från Wisdom under 2023, och delvis även under 2022, inte betalats i slutet av undersökningsperioden. Dessutom såldes detta göt till DMA till ett pris som var betydligt lägre än marknadspriset. Wisdom tillhandahöll även Dicastal Asia ett lån som användes för att öka företagets kapitaltillskott till DMA.
- (107) Kommissionen konstaterade att även om Wisdom formellt hade etablerats i Hongkong ägdes företaget av en kinesisk medborgare med adress i Qinhuangdao, samma stad som CITIC Dicastal hade sitt juridiska säte i. Dessutom visade de dokument som inhämtades under kontrollen på plats hos DMA att Wisdom hade samma registrerade adress i Hongkong som de två Hongkongbaserade koncernföretagen, Dicastal Asia och Dicastal HK.
- (108) Under kontrollen på plats hos DMA förklarade företrädarna för CITIC Dicastal att CITIC Dicastal hade rekommenderat Wisdom som leverantör av aluminiumgöt till DMA baserat på dess långsiktiga samarbete med Wisdoms ägare, som påstods vara en expert inom aluminiumbranschen.

⁽¹⁷⁾ Panelrapport, *Mexico – Anti-Dumping Measures on Rice*, punkt 7.193–7.194.

- (109) På grundval av de ovannämnda uppgifter som fanns tillgängliga i ärendehandlingarna och de uppgifter som lämnades vid kontrollen på plats hos DMA begärde kommissionen i en kompletteringsförfrågan av den 10 september 2024 att Wisdom skulle besvara relevanta delar av antisubventionsfrågeformuläret. Kommissionen ställde dessutom frågor om det rättsliga förhållandet och affärsrelationen med Wisdoms ägare och från vilken adress Wisdom faktiskt bedrev sin verksamhet. Slutligen begärde kommissionen uppgifter om det faktum att den utestående skulden för inköpen av aluminiumgöt inte hade drivits in. Kommissionen ställde dessa frågor om Wisdom även under kontrollen på plats hos CITIC Dicastal.
- (110) Wisdom vägrade dock att samarbeta och Dicastal-koncernen vägrade att lämna ut några fler uppgifter än de som nämns i skäl 108. Kommissionen underrättade därför Dicastal-koncernen om sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen när det gäller de frågor som beskrivs i skälen 105–107 (*den första skrivelsen enligt artikel 28*).
- (111) I sitt svar på den första skrivelsen enligt artikel 28 vidhöll Dicastal-koncernen att i) den inte var Wisdom närstående och ii) att uppgifterna om Wisdom inte var nödvändiga. Kommissionen avvisade dessa påståenden och bekräftade sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen med avseende på dessa frågor. Eftersom dessa påståenden och de tillhörande argumenten gäller innehållet i och undersökningsresultaten för de frågor som omfattas av den första skrivelsen enligt artikel 28 och tillämpningen av tillgängliga uppgifter kommer de att behandlas i detalj i avsnitt 3.5.2.1.2.
- (112) Undersökningen visade dessutom att DMA köpte sin produktionsutrustning från Changsha Dicastal, som inte var den part som tillverkade dessa maskiner. Under kontrollen på plats hos Changsha Dicastal vägrade företaget att överlämna en förteckning över originaltillverkarna av utrustningen. Detta hindrade kommissionen från att närmare undersöka den faktiska källan till och värdet på den utrustning som tillhandahållits DMA.
- (113) DMA kunde inte heller rapportera de varukoder enligt vilka utrustningen importerades, eller rapporterade felaktiga varukoder, när det gäller ett stort antal transaktioner. Samtidigt bokförde företaget inte den tillämpliga importtullsatsen för någon av de rapporterade transaktionerna. Trots att kommissionen tog upp detta vid kontrollen på plats hos DMA kompletterade företaget inte de uppgifter som saknades i den reviderade versionen av respektive tabell i antisubventionsfrågeformuläret, som företaget lämnade in i slutet av kontrollen på plats. Detta hindrade kommissionen från att kontrollera de importtullar som var tillämpliga på företaget och därmed omfattningen av subventionen i form av en befrielse från importtullar på kapitalvaror.
- (114) Kommissionen underrättade Dicastal-koncernen om sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen även när det gäller de frågor som beskrivs i skälen 112 och 113 (*den andra skrivelsen enligt artikel 28*).
- (115) I sitt svar på den andra skrivelsen enligt artikel 28 instämde inte Dicastal-koncernen i kommissionens bedömning.
- (116) För det första hävdade den att Changsha Dicastal genom att visa upp förteckningen över originaltillverkarna av de maskiner som såldes till DMA för kommissionen under kontrollen på plats hade gjort det möjligt att undersöka den faktiska källan till och värdet på utrustningen i fråga.
- (117) För det andra hävdade Dicastal-koncernen att den fyllde i tabellen i antisubventionsfrågeformuläret om importen av maskiner efter bästa förmåga, eftersom den inte hade någon bokföring som skulle göra det möjligt för företaget att tillhandahålla uppgifter om de tullsatser och varukoder som begärdes i tabellen. Koncernen hävdade också att de marockanska myndigheterna lämnade de begärda uppgifterna till kommissionen i svaret på frågeformuläret till myndigheterna. Dicastal-koncernen upprepade även dessa argument i sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter.

- (118) Kommissionen höll inte med. Det faktum att kommissionen kort fick se förteckningen över maskinleverantörer under kontrollen på plats förändrade inte det faktum att kommissionen inte kunde undersöka företagen ytterligare. Kommissionen ansåg vidare att DMA hade tillgång till alla uppgifter som behövdes för att avgöra vilka varukoder och tullar som var tillämpliga på de importerade maskinerna. Företaget förfogade framför allt över importtulldeklarerationer för alla importerade maskiner. För vissa transaktioner innehöll företagets bokföring till och med de tillämpliga varukoderna i beskrivningen av de tillgångar som bokfördes i räkenskaperna. Tullarna finns offentligt tillgängliga i den marockanska tullagstiftningen och var därför lätt tillgängliga för företaget, som hade kunnat lämna ett fullständigt svar på respektive avsnitt i antisubventionsfrågeformuläret.
- (119) Kommissionen bekräftade därför sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen på de frågor som togs upp i den andra skrivelsen enligt artikel 28.

3.3. Bakgrund till förmånspolitiken för den marockanska fordonsindustrin

- (120) De marockanska myndigheterna valde ut fordonsindustrin, inklusive leveranserna av bildelar och tillbehör som aluminiumhjul, som en nyckelsektor som skulle utvecklas inom landet för att förbättra Marockos ekonomiska situation. De marockanska myndigheterna har under årens lopp genomfört förmånspolitik för detta ändamål. Denna politik innehöll flera incitament, bland annat för att locka utländska investeringar, finansiering och know-how till Marocko. Den ekonomiska tillväxten kunde inte uppnås enbart inom landet genom att mobilisera nationella resurser. I de statliga planerna och i förmånspolitiken betonades behovet av att locka till sig utländska direktinvesteringar och att utnyttja Marockos fria och/eller förmånliga tillträde till viktiga marknader, t.ex. EU och Förenta staterna.
- (121) Under 2014 låg fordonsindustrin på tredje plats när det gäller inhemsk industriell produktion, efter fosfat- och kemiindustrin, och på andra plats när det gäller export, efter den kemiska industrin. Tack vare de marockanska myndigheternas ansträngningar låg dock fordonsindustrin på första plats i fråga om export och inflöde av utländska direktinvesteringar under 2021. Två tredjedelar av de utländska direktinvesteringarna i Marocko 2021 avsåg fordonsindustrin⁽¹⁸⁾. De utländska investeringarnas betydelse för fordonsindustrin illustreras också av de många handelsfrämjande åtgärder som har genomförts för denna sektor, som av den marockanska investerings- och exportutvecklingsbyrån (*Amdie*) kallas för "en av de mest strategiska industrierna i den marockanska ekonomin" och som stod för 18 % av alla åtgärder som vidtogs det året⁽¹⁹⁾.

3.3.1. Den nationella pakten för industriell utveckling 2009–2015

- (122) År 2008 uppmanade kung Muhammad VI regeringen att anta en strategi för utveckling av industri- och tjänstesektorerna samt av ny teknik. Denna strategi skulle utnyttja de möjligheter som globaliseringen erbjöd i form av investeringsflöden. Dessutom betonade kung Muhammad VI behovet av att involvera banksektorn i den nationella och sociala utvecklingen via en etablerad mekanism.
- (123) Dessa idéer omsattes i den nationella pakten för industriell utveckling 2009–2015 (*den nationella pakten*), ett socialt kontrakt som ingicks mellan de marockanska myndigheterna, å ena sidan, och de marockanska företagens generalförbund och intresseorganisationen för marockanska banker, å andra sidan. I den nationella pakten identifierade de marockanska myndigheterna sex strategiska tjänste- och industrisektorer där Marocko hade en tydlig och exploaterbar konkurrensfördel, och fordonsindustrin var en av dessa sektorer.
- (124) När det gäller fordonsindustrin syftade den nationella pakten till att upprätta ett nätverk av leverantörer av delar till biltillverkare, locka till sig ännu en stor utländsk biltillverkare (vid sidan av Renault) till Marocko och även att locka till sig tillverkare av specialfordon, som är arbetsintensiva eftersom de monteras i små serier.

⁽¹⁸⁾ Amdies årsrapport 2021. Finns på <https://www.morocconow.com/wp-content/uploads/2023/04/Rapport-dactivite-AMDIE-2021-Francais-.pdf> (besöktes senast den 18 januari 2025).

⁽¹⁹⁾ Ibidem.

(125) Erbjudandet för leverantörer av delar omfattade tre åtgärder:

- (a) Incitament som tillhandahålls genom etablering i frizoner för export, som under 2021 döptes om till industriella accelerationszoner (*frizoner, frihandelszoner eller industriella accelerationszoner*), och i form av starta eget-bidrag från Hassan II-fonden på upp till 10 % av det totala investeringsvärdet.
- (b) Utveckling av kompetent personal, inbegripet utbildning som är anpassad till fordonssektorns behov.
- (c) Fastighetserbjudanden som uppfyller de bästa internationella standarderna i särskilda integrerade industriplattformar (P2I) som gynnas av status som frizoner.

(126) I den nationella pakten planerades två P2I med frizonsstatus avsedda för fordonsindustrin, en i Tanger och en i Kénitra. De incitament som tillhandahölls företag i industriella accelerationszoner infördes genom lag nr 19-94 och Dahir nr 1-95-1 av den 26 januari 1995. Sådana incitament omfattar, men är inte begränsade till, befrielse från och/eller nedsättning av bolagsskatt och yrkesskatt och befrielse från importtullar.

(127) Utöver de incitament som har koppling till frizoner erbjuder P2I servade tomter för uthyrning eller försäljning, byggnader för uthyrning eller försäljning som är redo att användas, tjänster på plats (t.ex. underhåll av infrastruktur, säkerhet, catering, hälso- och sjukvård, banktjänster och resebyråer), en enda kontaktpunkt som sammanför olika offentliga tjänster för investerare och optimal logistisk konnektivitet osv.

(128) Genomförandet av strategin inleddes med ett stort investeringsåtagande från Renault, som började bygga en fabrik i frizonen i Tanger 2008, vilken har varit i drift sedan 2012 ⁽²⁰⁾. Inom ramen för den nationella pakten etablerade sig ett antal dellerleverantörer, t.ex. Yazaki, Leoni, Antolin, Delphi och Valeo, i Marocko ⁽²¹⁾.

(129) Även om Tangier Free Zone inrättades redan 1997 ⁽²²⁾ tillkom Tangier Automotive City 2013 inom ramen för den nationella pakten ⁽²³⁾. Dessa två zoner i Tanger omfattar ett område på 400 respektive 517 ha. Atlantic Free Zone i Kénitra på 488 ha inrättades 2011 ⁽²⁴⁾.

(130) Genomförandet av den nationella pakten ledde till att 110 000 arbetstillfällen skapades mellan 2008 och 2011, och till att industriexporten ökade med 22 %. Marocko hamnade på de globala industriledarnas radar som en attraktiv och konkurrenskraftig destination tack vare utvecklingen av infrastruktur inom ramen för den nationella pakten och landets gynnsamma läge i skärningspunkten mellan Europa, Afrika, Mellanöstern och Amerika, samt det enkla förmånstillträdet till många marknader. Inom ramen för den nationella pakten har de utländska direktinvesteringarna ökat med ett årligt genomsnitt på 23 % sedan 2009 ⁽²⁵⁾.

3.3.2. Den industriella accelerationsplanen 2014–2020

(131) År 2014 efterträdde den nationella pakten av den industriella accelerationsplanen 2014–2020, som var helt i linje med den nationella paktens mål och syftade till att göra industrin till den största källan till ekonomisk tillväxt.

⁽²⁰⁾ Usine de Tanger. Finns på <https://www.renaultgroup.com/en/group/locations/tangier-plant> (besöktes senast den 18 december 2024).

⁽²¹⁾ Oxford Business Group, 2018 Morocco Report, "Industry overview: New ecosystem", s. 85–91. Finns på <https://oxfordbusinessgroup.com/reports/morocco/2018-report/industry> (besöktes senast den 18 januari 2025).

⁽²²⁾ Tangier Free Zone. Finns på https://industrial-estate.gov.ma/fiche-zone.php?lang=en&id=447&nature_offer=-1&area=-1&area_max=0 (besöktes senast den 18 december 2024).

⁽²³⁾ Tangier Automotive City. Finns på https://industrial-estate.gov.ma/fiche-zone.php?lang=en&id=305&nature_offer=-1&area=-1&area_max= (besöktes senast den 18 december 2024).

⁽²⁴⁾ Atlantic Free Zone. Finns på https://industrial-estate.gov.ma/fiche-zone.php?lang=en&id=500&nature_offer=-1&area=-1&area_max= (besöktes senast den 18 december 2024).

⁽²⁵⁾ Den industriella accelerationsplanen 2014–2020. Finns på <https://www.mcinet.gov.ma/en/content/industrial-acceleration-plan-2014-2020> (besöktes senast den 3 januari 2025).

- (132) Syftet med den industriella accelerationsplanen var att öka sysselsättningen för unga personer, öka industrins andel av BNP, främja exporten, förstärka de utländska direktinvesteringarna och höja produktiviteten genom riktat stöd till industriaktörer. Hälften av de 500 000 nya arbetstillfällen som planerades i den industriella accelerationsplanen skulle skapas genom utländska direktinvesteringar ⁽²⁶⁾. Detta visar återigen att de marockanska myndigheterna är beroende av resurser från utlandet för att uppnå målen i sin industristrategi.
- (133) Inom ramen för den industriella accelerationsplanen lockade Marocko till sig ännu en stor utländsk biltillverkare. I juni 2015 undertecknade Stellantis (då PSA-koncernen) ett samförståndsavtal med CDG-koncernen om uppförande av en fabrik i frizonen för export i Kénitra ⁽²⁷⁾. Stellantis investerade 6 miljarder marockanska dirham (557 miljoner euro) och tog 2019 i drift en anläggning med en kapacitet på 200 000 fordon och 200 000 motorer per år ⁽²⁸⁾.
- (134) Baserat på de resultat som uppnåts genom den nationella pakten insåg de marockanska myndigheterna behovet av att minska fragmenteringen inom industrin genom att skapa industriella ekosystem. De marockanska myndigheterna betraktade alltjämt fordonsindustrin som en av de viktigaste industrierna.
- (135) Inom ramen för den industriella accelerationsplanen skapade de marockanska myndigheterna åtta ekosystem ⁽²⁹⁾ inom bilindustrin, däribland för fordonskablar, bilinredning/bilsäten, bilbatterier, metallstansning, inköp från OEM-tillverkare och framdrivning. De marockanska myndigheterna undertecknade prestationsbaserade avtal med de enskilda ekosystemen, som innehöll detaljerade uppgifter om prestationsmålen och de marockanska myndigheternas åtaganden för varje industriell delsektor, samt ett prestationsbaserat avtal om övergripande åtgärder för bilindustrin.
- (136) Det prestationsbaserade avtalet för framdrivningsekosystemet undertecknades mellan ekonomi- och finansministeriet, ministeriet för industri, handel, investeringar och digital ekonomi (*industri- och handelsministeriet*) och den marockanska sammanslutningen för bilindustri och bilhandel (Association Marocaine pour l'Industrie at le Commerce de l'Automobile, *Amica*) i februari 2016. Såsom bekräftas av det investeringsavtal som tecknades mellan de marockanska myndigheterna och CITIC Dicastal samt ändringen av det prestationsbaserade avtalet 2018 ingår tillverkningen av aluminiumhjul i framdrivningsekosystemet.
- (137) I det prestationsbaserade avtalet åtog sig Amica att skapa 10 000 ytterligare arbetstillfällen, uppnå en ytterligare försäljning på 6,5 miljarder marockanska dirham, göra ytterligare investeringar till samma värde och öka ekosystemets integration i den marockanska ekonomin genom ökat lokalt innehåll. Å andra sidan lovade de marockanska myndigheterna att förse de aktörer som är verksamma i framdrivningsekosystemet med mark till attraktiva priser, att kontakta och mobilisera utländska investerare, även för etablering av samriskföretag med lokala företag, att mobilisera investeringsbanker för att stödja utländska investerare och att tillhandahålla investeringssubventioner. Investeringssubventionen begränsades i regel till 20 % av investeringsvärdet och ökades till 30 % för de tre första företagen inom fyra verksamhetsområden (gjutjärnsgjutier, pressgjutning av aluminium, kokillgjutning av aluminium, raffinering av aluminium) inom ramen för pionjärerbjudandet.
- (138) För att tillhandahålla en enda finansieringskälla för den industriella accelerationsplanen inrättade de marockanska myndigheterna 2015 industriutvecklings- och investeringsfonden som ett särskilt anslagskonto i statsbudgeten ⁽³⁰⁾. De totala medel som var avsedda för genomförandet av den industriella accelerationsplanen fastställdes till 3 miljarder marockanska dirham per år under perioden 2014–2020. Enligt det prestationsbaserade avtalet anslags inledningsvis 450 miljoner marockanska dirham till framdrivningsekosystemet. Det prestationsbaserade avtalet ändrades dock i oktober 2018. Med tanke på utvecklingen av aluminiumhjul tillverkningen i Marocko fördubblades nästan budgeten för framdrivningsekosystemet till 1,71 miljarder marockanska dirham.

⁽²⁶⁾ Ibidem.

⁽²⁷⁾ CDG: "Supporting the PSA Group in the establishment of a car factory in Morocco". Finns på <https://cdg.ma/en/cdg-cdg-supporting-psa-group-establishment-car-factory-morocco> (besöktes senast den 3 januari 2025).

⁽²⁸⁾ "PSA Peugeot Citroën and the Kingdom of Morocco signed an agreement for the implementation of an industrial complex". Finns på <https://www.mcinet.gov.ma/en/content/psa-peugeot-citro%C3%ABn-and-kingdom-morocco-signed-agreement-implementation-industrial-complex-0#> (besöktes senast den 3 januari 2025).

⁽²⁹⁾ *Plan d'Accélération Industrielle*, s. 2. Finns på https://attijarientreprises.com/sites/default/files/2022-03/Plan_d_Acceleration_Industriel.pdf (besöktes senast den 3 januari 2025).

⁽³⁰⁾ Dekret nr 2-14-715 av den 2 Rabii 11436 (25 december 2014) genom vilket utanordnare utses för det särskilda anslagskontot benämnt industriutvecklings- och investeringsfonden.

- (139) För att göra det möjligt för aktörerna inom hela bilindustrin att enkelt få tillgång till ytterligare finansiering undertecknade de marockanska myndigheterna och Amica i juli 2015 ett partnerskapsavtal med flera banker ⁽³¹⁾, däribland Attijariwafa bank-koncernen. Enligt partnerskapsavtalet ska banken bland annat förse bilindustrin med kreditlinor i utländsk valuta för att finansiera deras driftskrav till förmånlig ränta.
- (140) Den 19 februari 2018 undertecknade de marockanska myndigheterna och Hands Corporation ett investeringsavtal genom vilket de marockanska myndigheterna åtog sig att bevilja Hands 8 incitament, subventioner och stödåtgärder till förmån för de olika stegen av upprättandet av industrianläggningen för tillverkning av den undersökta produkten. Stegen för upprättande av industrianläggningen omfattar olika typer av investeringar och utgifter, särskilt inköp av mark, uppförandet av industribyggnader, förvärv av ny utrustning och programvara för driften av denna, tillhörande tekniskt stöd för installation och provning samt yrkesutbildning.

3.3.3. *Den nya investeringsstadgan från 2022*

- (141) Under kontrollbesöket klargjorde de marockanska myndigheterna att den ursprungliga investeringsstadgan gällde mellan 1995 och 2022 och samexisterade med de incitament som tillhandahölls inom ramen för den industriella accelerationsplanen 2014–2020. För att förlänga incitamenten inom ramen för dessa program på ett mer effektivt sätt skapades ett nytt investeringsministerium med det särskilda målet att upprätta en ny investeringsstadga och att föra samman alla tidigare incitamentsprogram. Under tiden fortsatte de marockanska myndigheterna att tillämpa den gamla investeringsstadgan och bestämmelserna i den industriella accelerationsplanen 2014–2020. Den nya investeringsstadgan, som kombinerar alla tidigare stödprogram, röstades igenom i december 2022 och gäller sedan 2023. Företag med investeringsavtal som föregår den nya investeringsstadgan kan fortsätta att åtnjuta de incitament som beviljades enligt de tidigare reglerna.

3.4. **Samarbete mellan Marocko och Kina**

3.4.1. *Rättslig grund*

- (142) De relevanta bilaterala avtal och andra dokument som de marockanska och de kinesiska myndigheterna har undertecknat under årens lopp, och de gemensamma uttalanden som gjorts, inbegriper följande:
- Avtalet om uppmuntran och ömsesidigt skydd av investeringar mellan Folkrepubliken Kinas regering och Konungariket Marockos regering (27 mars 1995).
 - Avtalet om ekonomiskt och tekniskt samarbete (2002).
 - Avtalet om vetenskapligt och tekniskt samarbete (2006).
 - De avtal och samförståndsavtal som undertecknades i november 2014 i samband med det ekonomiska forumet mellan Kina och Marocko i Peking.
 - Samförståndsavtalet om samarbete på infrastrukturområdet (2016).
 - Det gemensamma uttalandet om att upprätta ett strategiskt partnerskap mellan de två länderna (som undertecknades av Marockos kung Muhammad VI och Kinas president Xi Jinping i maj 2016) samt den åtföljande förklaringen om att upprätta ett strategiskt samarbete mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna.
 - Samförståndsavtalet mellan Folkrepubliken Kinas regering och Konungariket Marockos regering om gemensamt främjande av "Silk Road Economic Belt" och "21st Century Maritime Silk Road" (november 2017).
 - Samförståndsavtalet om inrättande av ett företagsråd för "Silk Road" (*Conseil d'affaires de la route de la soie*), som undertecknades i mars 2018.

⁽³¹⁾ Ett partnerskapsavtal undertecknades också med Banque Central Populaire och Banque Marocain du Commerce Extérieur i juli 2015, samt med Crédit Agricole du Maroc i juni 2023. Finns på <https://www.maroc.ma/en/news/automotive-industry-ministry-professional-association-sign-agreement-support-operators> (besöktes senast den 9 januari 2025).

- Ramavtalet om finansierings- och försäkringssamarbete mellan kinesiska statens exportkreditförsäkring (*Sinosure*) och den marockanska utrikeshandelsbanken (*BMCE*), 25 april 2019.
- Genomförandeplanen för den gemensamma uppbyggnaden av "Belt and Road"-initiativet mellan Konungariket Marockos regering och Folkrepubliken Kinas regering, 5 januari 2022.
- Samförståndsavtalet om att inrätta ett industriprojekt för produktionen av aluminiumhjul i Konungariket Marocko mellan Konungariket Marocko och CITIC Dicastal, september och december 2017.
- Investeringsavtalet om att inrätta ett industriprojekt för produktionen av aluminiumhjul i Konungariket Marocko mellan Konungariket Marocko och CITIC Dicastal, 26 juli 2018.

3.4.2. Beskrivning av och bakgrund för det bilaterala samarbetet: rättsliga dokument och policydokument

- (143) Utöver de subventioner och den övriga förmånspolitik som beskrivs i föregående avsnitt strävade de marockanska myndigheterna också efter att locka till sig investeringar, förmånlig finansiering och know-how från tredjeländer som förfogade över de finansiella medel och den know-how som behövdes. Kina var en naturlig partner i detta sammanhang mot bakgrund av det omfattande förmånsprogrammet "One Belt One Road", även känt som "Belt and Road"-initiativet. Samtidigt hade Kina en väletablerad tillverkare av aluminiumhjul, CITIC Dicastal, som tillhör CITIC-koncernen ⁽³²⁾.
- (144) Marocko har positionerat sig som ett produktionsnav i Medelhavsområdet och lockat investerare med hjälp av sitt geografiska läge, sin utvecklade infrastruktur och sitt fria tillträde till viktiga marknader genom en rad frihandelsavtal, särskilt tillträdet till unionens marknad på grundval av Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering (se skälen 11–15) ⁽³³⁾.
- (145) Samarbetet mellan Kina och Marocko sträcker sig tillbaka till 1995, då ett "avtal om främjande och ömsesidigt skydd av investeringar mellan Folkrepubliken Kinas regering och Konungariket Marockos regering" undertecknades av de två länderna den 27 mars 1995. Kina uppmuntrade kinesiska företag med god ekonomisk ställning och gott rykte att etablera sig i Marocko. Marocko tillhandahöll olika former av stöd och underlättade för kinesiska företag att bedriva verksamhet på den marockanska marknaden.
- (146) I november 2014 hölls det ekonomiska forumet mellan Kina och Marocko i Peking, där ett antal avtal och samförståndsavtal som täckte en mängd ekonomiska områden undertecknades.

⁽³²⁾ I detta dokument avses med "CITIC Group Corporation" det yttersta moderbolaget och "CITIC-koncernen" den grupp av företag som ingår i CITIC Group Corporation.

⁽³³⁾ Se t.ex.: "Why Morocco". Finns på <https://www.morocconow.com/why-morocco/> och <https://www.morocconow.com/wp-content/uploads/2021/11/PitchGeneraliste.pdf> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Morocco: Hub of Africa". Finns på <https://millermagazine.com/blog/morocco-hub-of-africa-2650> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Morocco. A sea of opportunity beyond the Mediterranean". Finns på <https://www.roncucciandpartners.com/en/2024/05/28/morocco-a-sea-of-opportunity-beyond-the-mediterranean/> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Morocco Has Become Global Hub in Several Advanced Sectors, Says Gov't Head". Finns på <https://www.maroc.ma/en/news/morocco-has-become-global-hub-several-advanced-sectors-says-govt-head> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Morocco's Manufacturing Mission". Finns på <https://sponsored.bloomberg.com/article/morocco-now-morocco-s-manufacturing-mission> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Morocco emerging as key global production hub". Finns på <https://www.business-sweden.com/insights/blog/morocco-emerging-as-key-global-production-hub/> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Discover Morocco". Finns på <https://www.tangermedzones.com/en/discover-morocco/> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Morocco: A trade hub for Africa and Europe". Finns på <https://www.meed.com/morocco-a-trade-hub-for-africa-and-europe/> (besöktes senast den 10 januari 2025). "Morocco turns to hi-tech manufacturing". Finns på <https://african.business/2022/04/energy-resources/morocco-turns-to-hi-tech-manufacturing> (besöktes senast den 10 januari 2025).

- (147) I januari 2016 utfärdade Kina dokumentet "Flera yttranden från statsrådet om främjande av innovativ utveckling av bearbetningsindustrin" ⁽³⁴⁾, för att vägleda företag att bedriva internationellt samarbete inom produktionskapacitet och främja ett positivt samspel mellan internationellt samarbete och inhemsk industriell omvandling och uppgradering. I skäl 17 i detta dokument planerades ett fördjupat industriellt samarbete med länder längs "Belt and Road", medan man i skäl 18 efterlyste en förbättring av industrialiseringssamarbetet mellan Kina och Afrika för att fokusera på samarbete när det gäller bearbetningsindustrins produktionskapacitet.
- (148) I maj 2016 var Marockos kung Muhammad VI på statsbesök i Kina. De två statscheferna undertecknade gemensamt det gemensamma uttalandet om att upprätta ett strategiskt partnerskap mellan de två länderna. Senare under 2016 fördjupade en förklaring om att upprätta ett strategiskt samarbete mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna samarbetsverktygen mellan de två staterna. De viktigaste delarna av detta samarbete återfinns i del 2 i förklaringen med titeln "Ekonomi, handel och investeringar" och kan sammanfattas på följande sätt: i) behov av att stärka det ekonomiska partnerskapet och handelspartnerskapet mellan de två länderna och dra full nytta av rollen för den gemensamma kommittén för handel och ekonomiskt och tekniskt samarbete mellan Kina och Marocko, och att i allmänhet utöka handeln mellan de två länderna, ii) utveckling av partnerskap på industriområdet, iii) aktivt genomförande av innehållet i 1995 års avtal och de samförståndsavtal och avtal som undertecknades i november 2014, iv) uppmuntran av de två ländernas finansiella tillsynsmyndigheter att inrätta en mekanism för tillsynssamarbete, v) förstärkning av samarbetet mellan de två länderna när det gäller utvecklingen av personalresurser, och vi) fortsatt stöd inom ramen för Kinas kapacitet till ekonomisk utveckling i Marocko, och ett åtagande av de marockanska myndigheterna att i sin tur skapa gynnsamma villkor för kinesiska företag som bedriver verksamhet i Marocko.
- (149) Samarbetet främjades ytterligare när Bank of China öppnade ett kontor i Marocko 2016. I november 2017 rapporterade den officiella webbplatsen för de kinesiska myndigheternas "Belt and Road"-databas att den kinesiska utrikesministern Wang Yi förde samtal med den marockanska ministern för utrikes frågor och internationellt samarbete i Peking. Efter samtalen undertecknade ländernas utrikesministrar gemensamt samförståndsavtalet mellan Folkrepubliken Kinas regering och Konungariket Marockos regering om gemensamt främjande av "Silk Road Economic Belt" och "21st Century Maritime Silk Road" (*samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet*). Detta rapporterades också på de kinesiska myndigheternas webbplats för "Belt and Road"-initiativet. Såsom nämns i avsnitt 3.2.1 ovan var det detaljerade innehållet i detta avtal inte tillgängligt för kommissionen eftersom det inte överlämnades av de marockanska myndigheterna under undersökningens gång.
- (150) Under 2017 inrättades även en fond för att locka kinesiska företag till Marocko, enligt en artikel som publicerades på Kinas webbplats för "Belt and Road"-initiativet. I meddelandet rapporteras följande: "Vi hoppas att mer kinesisk tillverkning etablerar sig i Marocko, och vi hoppas på att öka det ekonomiska samarbetet och handelssamarbetet, investeringarna och uppförandet av fabriker. Marocko har bland annat låga arbetskraftskostnader, en stor outnyttjad marknad och förmånlig beskattning, så en marockansk tjänsteman på ekonomi- och handelsområdet i en intervju. Marocko har i nuläget undertecknat frihandelsavtal med Europeiska unionen, Förenta staterna, Turkiet osv., och frihandelsavtalen och förmånshandelsordningarna omfattar 56 länder. Landet betjänar en marknad med en befolkning på över 1 miljard invånare. För att locka till sig kinesiskt kapital skapade Marocko inte bara en statlig fond på 2 miljarder US-dollar specifikt för kinesiska företags investeringar, utan lovade också att tillhandahålla en "språngbräda" för kinesiska företag att ta sig in i Europa och Förenta staterna. Dessutom har landet lanserat en femårig 'industriell accelerationsplan'."
- (151) I mars 2018 undertecknade de båda ländernas näringslivsorganisationer ett samförståndsavtal om att inrätta ett företagsråd för "Silk Road" (*Conseil d'affaires de la route de la soie*). Ordföranden för den kinesiska näringslivsorganisationen, Jiang Zengwei, förklarade följande: "[...] Jag anser att Marocko inte bör ses som en marknad med 35 miljoner konsumenter, utan snarare som en skärningspunkt mellan flera marknader, som nu omfattar 1 miljard konsumenter [...]". Jiang Zengwei bekräftade på nytt att Kina stod redo att hjälpa Marocko att säkra sin ekonomiska utveckling, särskilt genom större investeringar inom olika ekonomiska sektorer. Genom detta samförståndsavtal skapade de två länderna de nödvändiga mekanismerna för att hålla regelbundna möten för att undersöka och utvärdera samarbetet mellan de två parterna ⁽³⁵⁾. I denna förklaring anges tydligt de kinesiska myndigheternas avsikt att utvidga "Belt and Road"-initiativet i Marocko i syfte att få tillträde till unionens hela marknad, samt att skapa en genomförandemekanism för att övervaka och utvärdera det bilaterala samarbetet inom ramen för initiativet.

⁽³⁴⁾ 2016 Flera yttranden från statsrådet om främjande av innovativ utveckling av bearbetningsindustrin, NDRC [2016] nr 4. Finns på https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-01/18/content_5033735.htm (besöktes senast den 10 januari 2025).

⁽³⁵⁾ "Morocco, China to establish Silk Road business council". Finns på <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/51195.html> (besöktes senast den 17 januari 2025).

- (152) När det gäller förmånlig finansiering undertecknades 2019 ett avtal mellan det kinesiska officiella exportkreditorganet Sinosure och Marockos utrikeshandelsbank. Enligt detta avtal skulle Sinosure aktivt bedriva ett övergripande samarbete med Marockos utrikeshandelsbank för att tillhandahålla finansiering och försäkringsstöd så att kinesiskt finansierade företag skulle kunna ta sig in på den marockanska marknaden och för att ge stöd till Kinas och Marockos ekonomiska utveckling och handelsutveckling ⁽³⁶⁾.
- (153) Slutligen stärkte de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna den 5 januari 2022 ⁽³⁷⁾ sitt samarbete ytterligare genom att underteckna genomförandeplanen för den gemensamma uppbyggnaden av "Belt and Road"-initiativet mellan Konungariket Marockos regering och Folkrepubliken Kinas regering (*genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet*), som bygger på samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet från 2017 och har som mål att fortsätta genomföra det. I detta avtal beaktas särskilt samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet och det gemensamma uttalandet från 2016.
- (154) Baserat på överenskommelsen i samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet identifierar de två parterna i genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet sedan de industrisektorer och verksamheter där det finns ett delat intresse och synergieffekter mellan Marockos industristrategi och Kinas "Belt and Road"-initiativ. I detta sammanhang förtecknas prioriteringarna för det industriella samarbetet ⁽³⁸⁾. Faktum är att den kinesiska webbplatsen för "Belt and Road"-initiativet till och med betonar att "de kinesiska myndigheterna enligt detta avtal åtar sig att uppmuntra stora kinesiska företag att etablera sig och investera på Marockos territorium", däribland inom bilindustrin. Intressant nog använder man på samma webbplats bilden av CITIC Dicastal-projektet för att illustrera detta ⁽³⁹⁾.
- (155) Dessutom anges det i den offentliga informationen att potentiella investerare enligt avtalet kommer att stödjas av den finansieringsram som finns tillgänglig inom ramen för "Belt and Road"-initiativet. Marockos utrikesminister noterade att "detta avtal syftar till att främja tillgången till den kinesiska finansiering som tillhandahålls genom 'Belt and Road'-initiativet, för att inrätta storskaliga projekt i Marocko, underlätta handel och samriskföretag inom olika områden som industrin, ..." ⁽⁴⁰⁾.
- (156) De relevanta rättsliga dokument som beskriver Dicastal-koncernens investeringsprojekt bekräftar att denna förmånliga rättsliga och politiska miljö till följd av den inhemska politiken i Marocko och även det bilaterala samarbetet med Kina utgjorde ramen för Dicastal-koncernens investeringar i Marocko (se bland annat avsnitt 3.4.3).

3.4.3. Närmare uppgifter om Dicastal-koncernens investeringsprojekt

- (157) Dicastal-koncernens investeringsprojekt i Marocko faller helt inom ramen för de bilaterala industriella samarbetsprojekt som åsyftas av samförståndsavtalet om respektive genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet. Samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet mellan de två länderna, som förhandlades fram och undertecknades parallellt med samförståndsavtalet, liksom investeringsavtalet, undertecknades i december 2017 respektive juli 2018 mellan CITIC Dicastal och de marockanska myndigheterna för att inrätta ett projekt inom fordonssektorn för produktion av aluminiumhjul.
- (158) Projektet inbegrep en investering på 350 miljoner euro för att inrätta två produktionsanläggningar med en kapacitet på 6 miljoner enheter per år, där 90 % är avsedda att exporteras. Genomförandet ägde rum i två faser: en första anläggning togs i drift i juni 2019 och följdes av en andra anläggning i slutet av 2019.

⁽³⁶⁾ "Sinosure and Morocco's Foreign Trade Bank Signed a Framework Cooperation Agreement". Finns på https://www.sohu.com/a/311265067_264447 och <https://www.sinosure.com.cn/mobile/xbdt/195980.shtml> (besöktes senast den 10 januari 2025).

⁽³⁷⁾ "China and Morocco sign a cooperation plan for jointly building the Belt and Road Initiative". Finns på https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/wld/njz/lddt/202201/t20220105_1311482.html (besöktes senast den 10 januari 2025).

⁽³⁸⁾ Ibidem.

⁽³⁹⁾ "China, Morocco sign joint implementation plan of BRI". Finns på <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/212818.html> (besöktes senast den 6 februari 2025).

⁽⁴⁰⁾ "Morocco and China sign Joint Belt and Road Implementation Plan". Finns på <https://diplomatie.ma/en/morocco-and-china-sign-joint-belt-and-road-implementation-plan> (besöktes senast den 5 februari 2025).

- (159) Detta bilprojekt ingick helt klart i prioriteringarna för det industriella samarbetet för båda länderna, dvs. dels de marockanska myndigheternas industriella accelerationsplan, dels de kinesiska myndigheternas "Belt and Road"-initiativ och "Made in China 2025", som parterna enades om i samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet, och genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet enligt tillgängliga uppgifter. Investeringsavtalet bekräftar att de marockanska myndigheterna har inlett en aktiv politik för att utveckla industrisektorn genom den industriella accelerationsplanen och för att locka till sig investerare inom fordonssektorn.
- (160) Detta mål bekräftas också av offentliga uttalanden från tjänstemän vid de marockanska myndigheterna. Under invigningsceremonin för Dicastal-koncernens andra anläggning i Kénitra den 25 november 2019 sade till exempel Marockos handels- och industriminister Moulay Hafid Elalami att denna anläggning "är ett exempel på det framgångsrika industrisamarbetet mellan Marocko och Kina och är ett led i genomförandet av de kinesiska myndigheternas initiativ 'One Road, One Belt'", och betonade att den kinesiska investeraren är en av de "största statsägda industrikoncernerna i Kina".
- (161) Det faktum att CITIC Dicastal genomförde de kinesiska myndigheternas politik genom detta projekt, däribland "Belt and Road"-initiativet och "Made in China 2025", stöds av fler uppgifter i ärendehandlingarna. CITIC Dicastal tillhör CITIC Group Corporation, ett statligt ägt och nationellt auktoriserat investeringsinstitut (se avsnitt 1.1 i bilaga 3 – Affärsplan för investeringsavtalet). CITIC Group Corporation, ett kinesiskt statsägt företag och dess närmaste företag har ett förflutet av att stödja "Belt and Road"-initiativet genom finansiering och investeringar⁽⁴¹⁾. Även om investeringsavtalet inte undertecknades direkt mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna, utan mellan företaget CITIC Dicastal och de marockanska myndigheterna, framgår det tydligt av avtalets text att CITIC Dicastal i detta fall agerade som ombud för de kinesiska myndigheterna. Detta visar tydligt att CITIC Dicastal, genom att underteckna investeringsavtalet, är den enhet som de kinesiska myndigheterna har valt ut för att genomföra de kinesiska myndigheternas politik avseende "Belt and Road"-initiativet i Marocko.
- (162) På grundval av tillgängliga uppgifter ansåg kommissionen i detta avseende att CITIC Dicastal agerade som ett offentligt företag på de kinesiska myndigheternas vägnar. Såsom förklaras i avsnitt 3.5.2.1.3 kontrolleras CITIC Dicastal av de kinesiska myndigheterna och det kinesiska kommunistpartiet, och företaget genomför politiska mål, bland annat i samband med den expansion utomlands som föreskrivs för "Belt and Road"-initiativet. Såsom beskrivs närmare i skälen 328 och 329 visar CITIC Dicastals bolagsordning och närvaron av tjänstemän från det kinesiska kommunistpartiet inte bara att partiet är närvarande i företagets relevanta beslutsfattande organ, utan också aktivt är involverat i företagets affärsbeslut, bland annat för att säkerställa efterlevnaden av olika slags nationell kinesisk ekonomisk politik, vilket inbegriper "Belt and Road"-initiativet och Marockoprojektet. Den affärsplan som finns bifogad investeringsavtalet bekräftar att CITIC Dicastal vägleds av planen "Made in China 2025". Projektbakgrunden hänvisar till Marockos industriella accelerationsplan och "Belt and Road"-initiativet tillsammans, och innehåller hänvisningar till besöket i november 2016, och till det samförståndsavtal som beskrivs i avsnitt 3.4.2. Den bekräftar att DMA etablerades inom ramen för det kinesiska "Belt and Road"-initiativet och är i linje med CITIC Dicastals "trettonde femårsplan", som förmodligen utgör företagets genomförande av de kinesiska myndigheternas allmänna policydokument, den trettonde femårsplanen på central, provinsiell och kommunal nivå. Invigningen av CITIC Dicastals tredje anläggning för produktion av aluminiumgjutgods i februari 2022 ägde rum i närvaro av den marockanska industri- och handelsministern och den kinesiska ambassadören i Marocko, som sade att "projektet är Kinas största investering i Marocko, och är en stor framgång för 'Belt and Road'-samarbetet"⁽⁴²⁾.
- (163) I gengäld fick DMA, det rörelsedrivande företag som bildats för att genomföra projektet med koppling till CITIC Dicastal, genom investeringsavtalet rätt till marockanskt investeringsstöd inom ramen för industriutvecklings- och investeringsfonden samt incitament som följer av att vara etablerat i en industriell accelerationszon, vilket speglas i avsnittet "Investeringsavtalets syfte".

⁽⁴¹⁾ "Belt and Road to get \$113b in CITIC financing". Finns på http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/06/26/content_281475134729436.htm (besöktes senast den 6 december 2024).

⁽⁴²⁾ "Chinese auto parts manufacturer CITIC to set up 3rd plant in Morocco", 17 februari 2022. Finns på <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/222859.html> (besöktes senast den 17 januari 2025). "Dicastal Morocco Africa renforce sa présence au Maroc". Finns på <https://www.mcinet.gov.ma/fr/actualites/discatal-morocco-africa-renforce-sa-presence-au-maroc> (besöktes senast den 17 januari 2025). "Chinese auto parts manufacturer CITIC to set up 3rd plant in Morocco". Finns på <https://english.news.cn/africa/20220117/fbad9addfab64c918ad17863e55c0b13/c.html> (besöktes senast den 17 januari 2025).

- (164) Detta bekräftas också i det samförståndsavtal som de marockanska myndigheterna och CITIC Dicastal undertecknade den 11 december 2017. I inledningen till detta dokument hänvisas det till den förmånspolitik som Marocko har genomfört som en grund för investeringsprojektet. Dessutom förtecknas de särskilda investeringsincitament som beviljas av de marockanska myndigheterna.

3.5. Subventioner som tillhandahållits inom ramen för det bilaterala samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna

3.5.1. Rättslig bedömning

- (165) I undersökningarna avseende glasfibermaterial⁽⁴³⁾, glasfiberfilament⁽⁴⁴⁾ och kallvalsade platta produkter av rostfritt stål⁽⁴⁵⁾ konstaterade kommissionen att grundförordningen även omfattar situationer där det finansiella bidraget inte direkt tillhandahålls av myndigheterna i ursprungslandet eller exportlandet, utan av myndigheterna i ett tredjeland. Det måste fastställas en påvisbar koppling mellan de åtgärder som vidtas av myndigheterna i ursprungslandet eller exportlandet och de åtgärder som vidtas av myndigheterna i tredjelandet (t.ex. att finansiellt stöd tillhandahålls vissa företag och i slutändan hänförs till produktionsverksamheten i ursprungslandet eller exportlandet). När myndigheterna till exempel ber eller förmår myndigheterna i ett tredjeland att tillhandahålla ett finansiellt bidrag för deras räkning till förmån för produkter som tillverkas i det landet bör det finansiella bidraget tillskrivas myndigheterna i ursprungslandet eller exportlandet enligt artikel 3.1 a i grundförordningen.
- (166) I de förenade målen C-269/23 P och C-272/23 P⁽⁴⁶⁾ bekräftade domstolen att begreppet ”finansiellt bidrag” omfattar situationer där det styrks att finansiella bidrag som, helt eller delvis, kommer från offentliga myndigheter i ett annat tredjeland än ursprungslandet eller exportlandet för en viss produkt, kan anses ha beviljats av de offentliga myndigheterna i det ursprungslandet eller exportlandet, med hänsyn tagen till hur de har agerat.
- (167) I dessa situationer måste det, mot bakgrund av hur myndigheterna i ursprungslandet eller exportlandet har agerat, styrkas att dessa myndigheter kan anses ha beviljat detta finansiella bidrag. Domstolen bekräftade att en subvention kan ha formen av en utländsk investering, som görs av de offentliga myndigheterna i ett visst tredjeland, i ett eller flera företag som är etablerade i ett annat tredjeland, förutsatt att dessa offentliga myndigheters agerande gör det möjligt att dra slutsatsen att de har beviljat detta finansiella bidrag till detta eller dessa företag, genom att formellt bevilja det till dem eller genom att i praktiken låta dem få del av det⁽⁴⁷⁾. Så kan särskilt vara fallet om en förutsättning för att ett eller flera företag som är etablerade inom en WTO-medlems territorium ska ha möjlighet att där ta del av ett finansiellt bidrag från en annan WTO-medlem är att den förstnämnda WTO-medlemmen inför viss lagstiftning, fattar ett visst beslut, lämnar ett visst tillstånd eller vidtar någon annan åtgärd, oavsett om denna förutsättning beror på rättsliga krav eller på att den andra WTO-medlemmen i praktiken har angett den som ett villkor för möjligheten att ta del av det aktuella finansiella bidraget.

⁽⁴³⁾ 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 och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/492 om införande av slutgiltiga antidumpningstullar beträffande import av vissa vävda och/eller sydda glasfibermaterial med ursprung i Folkrepubliken Kina och Egypten, EUT L 189, 15.6.2020, s. 1.

⁽⁴⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/870 av den 24 juni 2020 om införande av en slutgiltig utjämningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska utjämningstull som införts på import av produkter av ändlösa glasfiberfilament med ursprung i Egypten och om uttag av den slutgiltiga utjämningstullen på registrerad import av produkter av ändlösa glasfiberfilament med ursprung i Egypten, EUT L 201, 25.6.2020, s. 10.

⁽⁴⁵⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/433 av den 15 mars 2022 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av kallvalsade platta produkter av rostfritt stål med ursprung i Indien och Indonesien och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2012 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av kallvalsade platta produkter av rostfritt stål med ursprung i Indien och Indonesien, EUT L 88, 16.3.2022, s. 24.

⁽⁴⁶⁾ Domstolens dom av den 28 november 2024, Hengshi Egypt Fiberglass Fabrics SAE och Jushi Egypt for Fiberglass Industry SAE, de förenade målen C-269/23 P och C-272/23 P, ECLI:EU:C:2024:984, punkterna 74–110.

⁽⁴⁷⁾ Tribunalen drog samma slutsats i mål T-480/20: ”Av det nyss anförda framgår att kinesiska staten och egyptiska staten, i nära samarbete, inrättade SETC-zonen som en zon som regleras av särskilda rättsliga och ekonomiska villkor, vilket möjliggjorde för kinesiska staten att direkt erbjuda kinesiska företag etablerade i SETC-zonen att ta del av alla de underlättande åtgärder som fanns i OBOR-initiativet” (punkt 91) (kursivering tillagd).

- (168) När det finansiella bidraget från en myndighet i ett tredjeland tillskrivs myndigheterna i ursprungslandet eller exportlandet blir myndigheterna i ursprungslandet eller exportlandet den "beviljande myndigheten" enligt artikel 4.1 i grundförordningen, eftersom de ansvarar för agerandet i fråga.
- (169) I den aktuella undersökningen kommer kommissionen därför att undersöka om de finansiella bidrag som de kinesiska myndigheterna har tillhandahållit för CITIC Dicastals verksamhet i Marocko, på grundval av den specifika bevisning som finns tillgänglig, bör tillskrivas de marockanska myndigheterna mot bakgrund av artikel 3.1 a i grundförordningen.
- (170) Alla dokument, inklusive de bevis för de marockanska myndigheternas industristrategi som beskrivs i avsnitt 3.3 ovan, samt de avtal om det bilaterala samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna som beskrivs i avsnitt 3.4.2 ovan, visar att de marockanska myndigheterna aktivt har bedrivit en gynnsam inhemsk politik, antagit lagstiftning och skapat en förmånlig finansieringsmiljö för att utveckla ett antal specifika sektorer, bland annat fordonssektorn. Aluminiumhjul, som innefattas i framdrivningsdelsektorn vilken omfattas av de marockanska myndigheternas industriella accelerationsplan, ingår klart och tydligt i denna sektor och gynnas därmed av denna förmånliga miljö.
- (171) Som ett led i denna politik har de marockanska myndigheterna inrättat en ram för ett nära samarbete med de kinesiska myndigheterna i syfte att göra det möjligt för företag som är etablerade i Marocko att dra nytta av den förmånliga finansiering som finns tillgänglig inom ramen för det kinesiska "Belt and Road"-initiativet, och särskilt för att finansiera det specifika kinesiskt-marockanska projekt som lett till att CITIC Dicastals verksamhet har etablerats och utvecklats i Marocko, via dess närstående företag DMA.
- (172) "Belt and Road"-initiativet är ett strategiskt statligt program: ett storskaligt infrastruktur- och investeringsprogram med internationell räckvidd. Genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet undanröjer alla tvivel om att initiativet är nära kopplat till Kinas strategi för internationalisering och att bli en global industriell ledare.
- (173) De kinesiska myndigheternas fokus ligger på att hjälpa den kinesiska industrin att expandera utomlands, vilket är i linje med politiken för att skapa en uppsättning internationellt konkurrenskraftiga nationella mästare och göra industrin "global". Formuleringarna i femårsplanerna (som innehåller ett särskilt avsnitt om "Belt and Road"-initiativet) på central nivå bekräftar detta: "Vi kommer att uppmuntra mer av Kinas utrustning, teknik, standarder och tjänster att bli globala genom internationellt samarbete inom produktionskapacitet och tillverkning av utrustning genom investeringar utomlands, upphandling av projekt, tekniskt samarbete, export av utrustning och genom andra medel, med fokus på industrier som stål, icke-järnhaltiga metaller, byggnadsmaterial, järnvägar, elkraft, kemiteknik, textilier, **bilar**, kommunikation, tekniska maskiner, luftfart och rymdfart, skeppsbyggnad och havsteknik."
- (174) Dicastal-koncernens affärsrykte och know-how i Kina samt koncernens behov av att expandera utomlands, bland annat för att undvika de antidumpningstullar som unionen har infört på denna produkt, samt behovet av organisk tillväxt⁽⁴⁸⁾, stämde tydligt överens med de marockanska myndigheternas politiska mål inom fordonssektorn. Dessa mål, liksom målet att CITIC Dicastal ska genomföra "Made in China"-strategin genom att exportera designen, byggplanen, den viktigaste utrustningen, tillverkningsprocessen och ledningssättet från Kina till Marocko, bekräftas av andra presskällor⁽⁴⁹⁾. Som nämnts ovan är fordonssektorn samtidigt också ett av de prioriterade områdena för Kinas globaliseringsstrategi inom ramen för "Belt and Road"-initiativet. Till följd av detta nämns i genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet, som bygger på samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet, fordonssektorn som en prioritering för de bilaterala industriella samarbetsprojekten inom ramen för initiativet.
- (175) Efter besöket av Marockos högsta representant 2016 (se skäl 148), och efter det att samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet hade undertecknats, genomförde de marockanska myndigheterna således sina inhemska politiska mål med hjälp av ramen enligt de bilaterala avtalen. Detta uppnåddes genom det investeringsavtal som undertecknades mellan CITIC Dicastal och de marockanska myndigheterna, vilket innebar att CITIC Dicastal fick rätt till inhemskt stöd från de marockanska myndigheterna för sitt projekt i Marocko i utbyte mot förmånligt stöd från de kinesiska myndigheterna inom ramen för "Belt and Road"-initiativet.

⁽⁴⁸⁾ *Economic Herald*. "CITIC Dicastal, A new force for Chinese manufacturing to take off overseas", 15 juli 2019. Finns på <https://www.jingjidaokan.com> (besöktes senast den 18 januari 2025).

⁽⁴⁹⁾ *Economic Herald*. "CITIC Dicastal, A new force for Chinese manufacturing to take off overseas", 15 juli 2019. Finns på <https://www.jingjidaokan.com> (besöktes senast den 18 januari 2025). China Nonferrous Metals News. "Building a New Bridge of China-Africa Practical Cooperation – Citic Dicastal's North Africa Factory, 2023. Finns på <https://www.chinania.org.cn/html/hangyexinwen/guoneixinwen/2023/0602/53398.html> och <http://world.people.com.cn/n1/2023/0522/c1002-32691419.html> (besöktes senast den 10 januari 2025).

- (176) De marockanska myndigheterna begärde framför allt avsiktsförklaringar från kinesiska banker som bekräftade den kinesiska finansieringen som ett förhandskrav för investeringen i Marocko, mot bakgrund av artikel 7.4 c i investeringsavtalet. Detta ingick i CITIC Dicastals garantier och åtaganden enligt artikel 7.6 b i investeringsavtalet. Om CITIC Dicastal inte skulle efterleva dessa åtaganden skulle det leda till att avtalet automatiskt sades upp enligt artikel 22.1 i det avtalet. Med tanke på hur pass viktigt detta förhandskrav var verifierade de marockanska myndigheterna uttryckligen att detta krav var uppfyllt, vilket framgår av utvärderingsrapporten. I detta avseende begärde de marockanska myndigheterna ytterligare information om de avsiktsförklaringar som ursprungligen hade tillhandahållits för bedömningen för att bekräfta att den finansiering som krävdes från de kinesiska myndigheterna för investeringsprojektet hade anslagits. Det faktum att projektet slutligen genomfördes bekräftar att CITIC Dicastal fullgjorde sina skyldigheter att tillhandahålla kinesisk finansiering i enlighet med investeringsavtalet och dess bilagor. Det finns således en påvisbar koppling mellan de marockanska myndigheternas åtgärder och det finansiella stöd som de kinesiska myndigheterna beviljat investeringen i Marocko: om inte de kinesiska myndigheterna hade tillhandahållit det finansiella stödet skulle de marockanska myndigheterna inte ha godkänt investeringen i Marocko. Dessa åtgärder som har vidtagits av de marockanska myndigheterna visar otvetydigt att de endast tillät att investeringsprojektet ägde rum och gav CITIC Dicastals investeringsprojekt det nödvändiga tillståndet på grund av det erforderade finansiella stöd som tillhandahölls från de kinesiska myndigheternas finansinstitut. Utan ett sådant tillstånd från de marockanska myndigheterna skulle CITIC Dicastals investeringsprojekt, med de kinesiska myndigheternas finansiella stöd, inte ha varit möjligt.
- (177) Såsom betonas i skäl 97 använde kommissionen, eftersom de marockanska myndigheterna inte överlämnade samförståndsavtalet från 2017, genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet och flera andra bilaterala samarbetsdokument, ett antal relevanta offentligt tillgängliga uppgifter till stöd för sin bedömning på grundval av artikel 28 i grundförordningen. Kommissionen noterade att genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet har kopplingar till samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet från 2017 och till 2016 års gemensamma uttalande om upprättande av ett strategiskt partnerskap mellan Marocko och Kina.
- (178) För det första bekräftar de tillgängliga uppgifterna om genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet att samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet och de bilaterala förbindelserna mellan länderna bland annat upprättades inom ramen för Marockos ekonomiska uppstartsplan och industristrategi, och inom ramen för Kinas "Belt and Road"-initiativ, vilket framhålls i skäl 154 ovan. Detta visar att de marockanska myndigheternas mål var att locka till sig kinesiska investeringar i landet i utbyte mot stöd.
- (179) För det andra visar tillgängliga uppgifter att genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet även specifikt hänvisar till bilindustrin ⁽⁵⁰⁾.
- (180) För det tredje, när det gäller finansiellt stöd, syftar genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet till att ge åtkomst till den kinesiska finansieringsramen inom ramen för "Belt and Road"-initiativet, vilket redan har tagits upp i skäl 155. Denna ram omfattar de vägledande principerna för finansiering av utvecklingen av "Belt and Road"-initiativet ⁽⁵¹⁾. Enligt offentligt tillgängliga uppgifter bör de länder som ansluter sig till dessa vägledande principer "gemensamt sända en positiv signal om att stödja och finansiera utvecklingen av 'Belt and Road'-initiativet". De "stöder kanaliseringen av finansiella medel till förmån för realekonomin i de berörda länderna och regionerna, där områden som [...] samarbete om industrikapacitet prioriteras, [...]", och de uppmuntras att "samordna sin stödpolitik och sina finansieringsarrangemang". De "värdesätter den vägledande roll som spelas av offentliga medel i planeringen och uppförandet av större projekt" och "uppmuntrar politiska finansinstitut och exportkreditinstitut i de berörda länderna att fortsätta att erbjuda politiskt finansiellt stöd till utvecklingen av Belt and Road-initiativet". Slutligen räknar de med att "affärsbanker, aktiefonder samt försäkrings-, leasing- och garantibolag kommer att tillhandahålla medel och andra finansiella tjänster för utvecklingen av Belt and Road-initiativet". Detta visar att de marockanska myndigheterna godkände det förmånliga finansiella stöd som de kinesiska myndigheterna tillhandahöll det kinesiskt-marockanska projektet inom ramen för "Belt and Road"-initiativet.
- (181) Till sist, såsom förklaras i skälen 91 och 92 ovan, begärde kommissionen mer information från de marockanska myndigheterna om de särskilda övervakningsmekanismer som hade inrättats, men de marockanska myndigheterna lämnade ingen information om detta.

⁽⁵⁰⁾ "MOROCCO: First North African Belt and Road Agreement Signed with China". Finns på <https://research.hktdc.com/en/article/OTYyNTgwNjYx> (besöktes senast den 5 februari 2025).

⁽⁵¹⁾ "Guiding Principles on Financing the Development of the Belt and Road". Finns på <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/13757.html> (besöktes senast den 10 januari 2025).

- (182) Kommissionen ansåg att de tillgängliga uppgifterna i ärendehandlingarna, på grundval av artikel 28 i grundförordningen, bekräftar att det bilaterala samarbetet mellan Marocko och Kina, som i synnerhet sanktionerades genom samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet från 2017, genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet och det gemensamma uttalande som de två ländernas ledare undertecknade vid den tidpunkten, inrättades för att genomföra Marockos förmånliga industri- och utvecklingspolitik och den motsvarande kinesiska förmånspolitik som genomförs inom ramen för "Belt and Road"-initiativet och "Made in China"-strategin. Fordonssektorn, inklusive tillverkningen av aluminiumhjul, gynnades särskilt av denna förmånspolitik. De tillgängliga uppgifterna bekräftar vidare att de marockanska myndigheterna hade för avsikt att locka kinesiska tillverkare till stora industriprojekt inom fordonssektorn och att förmånlig finansiering från både den marockanska och den kinesiska sidan skulle användas för att genomföra de gemensamma projekten med framgång. I linje med den bevisning som inhämtades under undersökningarna om glasfibermaterial respektive kallvalsade platta produkter av rostfritt stål drog kommissionen slutsatsen att de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna också hade inrättat en administrativ apparat för att underlätta ett framgångsrikt genomförande av de projekt som omfattas av det bilaterala samarbetet, via utbetalningar av subventioner och handelslättnader, vilket inbegrep CITIC Dicastals investering. De marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna förde därmed ett nära samarbete för att fastställa de särskilda rättsliga och ekonomiska särdrag som gjorde det möjligt för de kinesiska myndigheterna att direkt överföra alla faciliteter som hörde till Kinas "Belt and Road"-initiativ till CITIC Dicastals verksamhet i frizoner som skapats för att locka till sig dessa investeringsprojekt.
- (183) Den bilaterala samarbetsramen genomfördes sedan i praktiken av de marockanska myndigheterna genom undertecknandet av investeringsavtalet mellan CITIC Dicastal, som agerade för de kinesiska myndigheternas räkning, och de marockanska myndigheterna. Såsom redan nämnts i skäl 161 ingick CITIC Dicastal detta avtal med de marockanska myndigheterna på de kinesiska myndigheternas vägnar. I utbyte mot CITIC Dicastals tillhandahållande av kapital inom ramen för "Belt and Road"-initiativet gav de marockanska myndigheterna CITIC Dicastals närstående enhet DMA rätt till marockanskt investeringsstöd inom ramen för industriutvecklings- och investeringsfonden samt ytterligare incitament. I detta sammanhang noterade kommissionen också att CITIC Dicastals affärsplan, som bifogats investeringsavtalet och därmed har godkänts av de marockanska myndigheterna, tydligt hänvisar till den bilaterala samarbetsramen och till den kompletterande karaktären hos den marockanska och kinesiska stödpolitiken. I kapitlet om projektets bakgrund anges att projektet är förenligt med de marockanska myndigheternas nationella politik inom ramen för den industriella accelerationsplanen för att locka till sig utländska investeringar inom fordonsindustrin, och att projektet samtidigt genomförs i enlighet med den nationella strategin för det kinesiska "Belt and Road"-initiativet och med "Made in China 2025". Det hänvisas också särskilt till det gemensamma uttalandet från 2016 och till samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet från 2017.
- (184) Kommissionen fokuserade sedan på de särskilda finansieringsarrangemangen för CITIC Dicastals investeringsprojekt, utöver de faktorer som anges i skäl 176. I artikel 7.4 i investeringsavtalet finns en detaljerad kapitalplan för det nya marockanska dotterbolaget, som inbegriper betalningsvillkor, en tidsplan för att öka aktiekapitalet inom en viss tidsram och möjligheten att täcka resterande investeringsbehov genom andra finansieringsmetoder, såsom bankkrediter. I artikel 7.6 klargörs att CITIC Dicastal är bundet av artikeln om kapitalisering av det rörelsedrivande företaget och villkoren för att öka och minska det rörelsedrivande företags aktiekapital. Enligt samma bestämmelser går det bara att minska aktiekapitalet om de marockanska myndigheterna inte invänder, med tanke på dess befogenhet att "övervaka" att kraven i investeringsavtalet uppfylls (särskilt artikel 7.4 b). CITIC Dicastal åtog sig också att förse de marockanska myndigheterna med handlingar och dokument som motiverade ökning och betalning av aktiekapitalet. I artikel 25 föreskrivs att en styrkommitté som inrättas av de marockanska myndigheterna ska övervaka genomförandet av projektet. På datumet för det industriella idrifttagandet måste CITIC Dicastal lämna en rapport till denna kommitté, som certifieras av en extern revisor och sammanfattar de finansiella faktorer som styrker att motsvarande kapacitetsinvestering har slutförts. Ytterligare rapporteringsskyldigheter anges också i avtalet.
- (185) I den investeringsplan som bifogats avtalet klargörs dessutom att CITIC Dicastal kommer att finansiera projektet genom en kombination av banklån och självfinansiering. Dessa finansiella aspekter analyserades och utvärderades också av de marockanska myndigheterna, vilket framgår av deras utvärderings- och godkännanderapporter för att godkänna investeringsprojektet och som tillhandahållits av de marockanska myndigheterna. De marockanska myndigheterna var därmed fullt delaktiga i alla steg av kapitalinvesteringen och godkände de finansiella aspekterna av investeringen som CITIC Dicastal lämnat in.

- (186) I detta sammanhang lockade de marockanska myndigheterna således de kinesiska myndigheterna och CITIC Dicastal att investera i Marocko genom att bland annat erbjuda inhemska subventioner. I utbyte förväntade sig de marockanska myndigheterna att de kinesiska myndigheterna skulle tillhandahålla teknisk know-how och förmånlig finansiering i form av kapitalinvesteringar inom ramen för finansieringen av "Belt and Road"-initiativet, och de inledde ett nära bilateralt samarbete med de kinesiska myndigheterna. Till följd av detta lyckades de marockanska myndigheterna säkra det specifika projektet inom fordonssektorn för produktion av aluminiumhjul genom investeringen i CITIC Dicastals närstående enhet DMA, och gynnades därmed av de kinesiska myndigheternas förmånliga finansiering samt den know-how som detta företag bidrog med. De marockanska myndigheterna lyckades locka till sig denna investering även till följd av CITIC Dicastals angivna mål att undvika de antidumpningsåtgärder som EU infört på exporten av aluminiumhjul⁽⁵²⁾, samt till följd av CITIC Dicastals behov av att uppnå organisk tillväxt på de utländska marknaderna (se även skäl 174).
- (187) Alla faktorer som nämns ovan visar att det finns en påvisbar koppling mellan de marockanska myndigheternas behov av att locka till sig investeringar och kapital från Kina för att fullgöra sin inhemska politik för att utveckla fordonssektorn, genom tillhandahållandet av det finansiella bidraget från de kinesiska myndigheterna i form av förmånlig finansiering i utbyte mot fördelarna med dessa särskilda ekonomiska zoner som de marockanska myndigheterna hade skapat, och att företagen i slutändan kunde exportera till unionens marknad genom att undvika de antidumpningstullar som redan gällde för aluminiumhjul med ursprung i Kina sedan januari 2023, samtidigt som de kunde uppnå tillväxt utomlands.
- (188) På grundval av alla dessa faktorer och på grundval av artikel 28 i grundförordningen drog kommissionen därför slutsatsen att de marockanska myndigheterna genom sina åtgärder gjorde det möjligt för CITIC Dicastal att dra nytta av de kinesiska myndigheternas förmånliga finansiering inom ramen för "Belt and Road"-initiativet. Såsom domstolen har noterat kan en "subvention [...] ha formen av en utländsk investering från ett visst tredjelands offentliga myndigheter i ett eller flera företag etablerade i ett annat tredjeland. Detta under förutsättning att dessa myndigheters agerande ger skäl att anse att de har beviljat detta eller dessa företag ett finansiellt bidrag, antingen genom ett formellt beslut eller genom att i praktiken låta dem få del av bidraget"⁽⁵³⁾. På grund av den samarbetsram som upprättats mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna, utfärdandet av de tillstånd som erfordras för att genomföra investeringsprojektet i Marocko, särskilt när det gäller att bevilja tillträde till de särskilda ekonomiska zoner som de marockanska myndigheterna har skapat för detta ändamål, mekanismerna för att säkerställa att de kinesiska myndigheterna tillhandahåller finansiellt stöd och befogenheten att övervaka efterlevnaden av investeringsavtalet när det gäller variationer i CITIC Dicastals aktiekapital, bör tillhandahållandet av ett sådant finansiellt stöd till CITIC Dicastals verksamhet i Marocko tillskrivas de marockanska myndigheterna.
- (189) Såsom förklaras särskilt i skäl 176 bedömde de marockanska myndigheterna noggrant att CITIC Dicastals åtaganden och skyldigheter hade uppfyllts, inklusive finansieringsaspekten. Godkännandet från de marockanska myndigheternas gemensamma utvärderingskommitté med ansvar för det slutliga godkännandet av projektet i juli 2018 bekräftar detta, eftersom den utvärderingsrapport som nämns i skäl 176 lades fram och utgjorde en integrerad del av beslutet om godkännande. Bland slutsatserna bekräftar protokollet uttryckligen att projektet skulle dra nytta av Dicastal-koncernens industriella know-how och att ett "styrkt bidrag till den nationella strategi som antagits inom fordonssektorn och, mer specifikt, till framdrivningsekosystemet" skulle ges. Slutsatsen bekräftade således att CITIC Dicastals projekt hade rätt till statligt stöd, även från de kinesiska myndigheternas källor, och att detta uttryckligen erkändes av de marockanska myndigheterna. De marockanska myndigheterna har förbehållit sig ytterligare rättigheter för att kontinuerligt kunna övervaka att projektet genomförs korrekt för att uppnå landets nationella mål. I artikel 25 i investeringsavtalet föreskrivs framför allt att det ska inrättas en styrkommitté bestående av företrädare för de marockanska myndigheterna för att övervaka industriprojektet och genomförandet av villkoren i investeringsavtalet. Dessa konkreta åtgärder som har vidtagits av de marockanska myndigheterna och/eller dessa rättigheter för de marockanska myndigheterna att vidta konkreta åtgärder för att säkerställa att investeringsprojektet genomförs korrekt, vilket inbegriper att den kinesiska förmånliga finansieringen tillhandahålls för att finansiera utvecklingen och projektet, visar tydligt att dessa finansiella bidrag som erhållits av CITIC Dicastal och/eller DMA för detta projekt bör tillskrivas de marockanska myndigheterna.

⁽⁵²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/99 av den 11 januari 2023 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och om slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/99/oj (EUT L 10, 12.1.2023, s. 1).

⁽⁵³⁾ Domstolens dom av den 28 november 2024, Hengshi Egypt Fiberglass Fabrics SAE och Jushi Egypt for Fiberglass Industry SAE, de förenade målen C-269/23 P och C-272/23 P, ECLI:EU:C:2024:984, punkt 84.

3.5.1.1. Synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter

- (190) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade de marockanska myndigheterna att WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder inte föreskriver någon möjlighet att utjämna gränsöverskridande subventioner eftersom det genomför artikel VI.3 i Gatt, som hänvisar till subventioner som beviljats i ursprungslandet eller exportlandet. De marockanska myndigheterna pekade också på rapporten från 1959 från expertgruppen om antidumpnings- och utjämningsstullar, som även nämner "den bestämmelse i artikel VI som tillåter att utjämningsstullar införs för att väga upp för effekterna av subventioner, oavsett om de beviljas i produktions- eller exportlandet" ⁽⁵⁴⁾.
- (191) De marockanska myndigheterna anförde också att det i artikel 1.1 a 1 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder anges att en subvention föreligger om ett finansiellt bidrag beviljas från en regering eller en offentlig myndighet inom en medlems territorium. Utöver begreppen "regering" och "offentlig myndighet" föreskrivs i artikel 1.1 a 1 iv att subventioner också kan beviljas av privata organ som anförtratts eller ålagts uppgifter av en medlems regering. De marockanska myndigheterna drog slutsatsen att artikel 1.1 a 1 innehåller en uttömmande förteckning, eftersom det endast är dessa tre typer av enheter som kan tillhandahålla finansiella bidrag som utgör en subvention.
- (192) Till stöd för denna teori anförde de marockanska myndigheterna att det i artikel 2.1 och 2.2 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder också anges att en subvention kan anses vara "selektiv" när den beviljas företag inom "det utbetalande landets jurisdiktion". Enligt internationell rätt är "jurisdiktion" i regel ett territoriellt begrepp, vilket innebär att jurisdiktionen i princip inte kan utövas av en stat utanför dess territorium förutom genom en uttrycklig tillåtlig bestämmelse om motsatsen. WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder skulle därför inte omfatta subventioner som beviljas av en medlem utanför dess territorium till företag utanför dess jurisdiktion, och detta skulle hur som helst inte vara en selektiv subvention.
- (193) Kommissionen noterade att den tolkning som de marockanska myndigheterna föreslagit avvisades av domstolen i de förenade målen C-269/23 P och C-272/23 P. Kommissionen avvisade därför dessa påståenden.
- (194) Kommissionen noterade vidare att de marockanska myndigheterna konsekvent hänvisade till "gränsöverskridande subventioner". Kommissionen påminde om att detta koncept (gränsöverskridande subventioner), som de marockanska myndigheterna upprepade gånger hänvisar till, inte existerar. De subventioner som avses i detta ärende är sådana som innebär att finansiella bidrag tillhandahålls av en utländsk regering, dvs. de kinesiska myndigheterna, till enheter som är etablerade i ett annat land där produktionen och exporten av den berörda produkten äger rum, dvs. Marocko. Det finansiella stöd som de kinesiska myndigheterna har tillhandahållit tillskrivs de marockanska myndigheterna i egenskap av exportlandets regering. Ett sådant stöd blir i detta fall ett finansiellt bidrag från de marockanska myndigheterna. I enlighet med skäl 167 bedöms dessa finansiella bidrag, när de väl har tillskrivits de marockanska myndigheterna, mot bakgrund av andra relevanta faktorer för att fastställa om det föreligger en utjämningsbar subvention i detta exportland som innebär en förmån för det företag som bedriver produktion inom dess territorium. Den felaktiga benämningen "gränsöverskridande subventioner", som de marockanska myndigheterna envisas med att använda, ger en felaktig bild av kommissionens rättsliga kvalificeringar och bedömningar av de finansiella bidragen inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. Detta begrepp och koncept är felaktigt och existerar inte, och återspeglar inte det som kommissionen har utjämnat i undersökningen. Alla argument från de marockanska myndigheternas sida som grundar sig på denna felaktiga beskrivning av det relevanta rättsliga begreppet är därför rättsligt felaktiga och kan avvisas enbart på denna grund. Dessa påståenden avvisas hur som helst på grundval av slutsatsen i skäl 193.
- (195) De marockanska myndigheterna hävdade vidare att kommissionen hade fastställt en diskriminerande presumtion om att länder som deltar i "Belt and Road"-initiativet inte kan undvika initiativets särdrag, såsom dess förmånliga finansiella stöd och andra former av stöd. Enligt de marockanska myndigheterna anser kommissionen att alla länder som deltar i "Belt and Road"-initiativet är medvetna om att detta samarbete med Kina kommer att innebära finansiering från kinesiska institut på icke-marknadsmässiga villkor. Kommissionen skulle därför systematiskt anse att kinesiska utländska projekt omfattas av denna teori, även om det inte förekommer något särskilt samarbete med anknytning till projektet i fråga, vilket är fallet med DMA. Detta ger i grund och botten kommissionen befogenhet att motverka all kinesisk finansiering i ett exportland förutsatt att det går att visa att exportlandet deltar i "Belt and Road"-initiativet.

⁽⁵⁴⁾ Dokument L/978, antaget den 13 maj 1959 (bilaga A.4), punkt 11.

- (196) DMA hävdade att kommissionen drog ofördelaktiga slutledningar när den konstaterade att det förekom ett samarbete mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna när det gäller DMA.
- (197) De marockanska myndigheterna underströk också att de inte lockade till sig kinesiska investeringar i landet i utbyte mot stöd. I detta avseende skiljer sig situationen enligt de marockanska myndigheterna mycket från kommissionens tidigare undersökningar om gränsöverskridande subventioner.
- (198) I ärendet om egyptiska glasfiberfilament identifierade kommissionen ett särskilt samarbetsavtal mellan Egypten och Kina (*avtalet om Suez zon för ekonomiskt samarbete och handel*), som uttryckligen föreskriver kinesisk förmånlig finansiering till det aktuella investeringsprojektet i Egypten. I ärendet om kallvalsade platta produkter av rostfritt stål från Indonesien konstaterade kommissionen att Indonesien hade godkänt ett investerings- och finansieringsavtal med China-ASEAN Investment Cooperation Fund (CAF) för att utveckla det berörda investeringsprojektet i Indonesien. I det nu aktuella ärendet finns det inget arrangemang där medel från kinesiska banker eller andra finansinstitut överförs direkt, och det finns inte heller något som tyder på att de marockanska myndigheterna deltog i eller gick med på någon överföring av medel till DMA. De marockanska myndigheterna har aldrig nämnt "Belt and Road"-initiativet som ett villkor för eller skäl till CITIC Dicastals investering i Marocko. Vidare har de marockanska myndigheterna inte framfört några önskemål om kinesiska subventioner inom ramen för "Belt and Road"-initiativet till stöd för CITIC Dicastals investeringar i landet.
- (199) När det gäller påståendena om att införandet av antisubventionsåtgärder mot den finansiering som tillhandahållits inom ramen för "Belt and Road"-initiativet är diskriminerande eftersom de relevanta beviskraven inte är uppfyllda höll kommissionen inte med. Villkoren och beviskraven för att styrka att ett finansiellt bidrag från en utländsk regering tillskrivs regeringen i ursprungslandet eller exportlandet har fastställts av domstolen i de förenade målen C-269/23 P och C-272/23 P, såsom beskrivs i skälen 166–167. För detta ändamål ansåg domstolen att man på grundval av ett ursprungs- eller exportlands agerande kan visa att ett finansiellt bidrag från utländska myndigheter (i detta fall Kina) kan tillskrivas de offentliga myndigheterna i ursprungs- eller exportlandet (i detta fall Marocko) ⁽⁵⁵⁾. Domstolen bekräftade vidare att en subvention kan ha formen av en utländsk investering från ett tredjelands offentliga myndigheter i företag som ligger i ett annat tredjeland. Detta är situationen i detta förfarande, där de kinesiska myndigheterna direkt eller indirekt har kanaliserat medel inom ramen för "Belt and Road"-initiativet till en utländsk investering i Marocko som CITIC Dicastal utfört via DMA. När det gäller beviskraven ansåg domstolen att agerandet från de offentliga myndigheterna i tredjelandet, dvs. Kina, gör det möjligt att dra slutsatsen att de i enlighet med sitt avtalade samarbete med de marockanska myndigheterna beviljade finansiella bidrag till det företag som utförde investeringen i den utländska jurisdiktionen, dvs. CITIC Dicastal och DMA ⁽⁵⁶⁾. Detta beviskrav uppfylls tydligt utifrån alla argument och bevis som tas upp i avsnitten 3.4 och 3.5. Tvärtemot vad DMA hävdar drog inte kommissionen i detta avseende några "ofördelaktiga slutledningar", utan förlitade sig på all bevisning i ärendehandlingarna, och fyllde de återstående luckorna även på grundval av slutsatser i enlighet med artikel 28 i grundförordningen, eftersom de marockanska myndigheterna inte alls samarbetade i dessa frågor.
- (200) De marockanska myndigheternas hänvisning till ärendena rörande glasfiberfilament från Egypten och kallvalsade platta stålprodukter av rostfritt stål från Indonesien är inte avgörande, eftersom de respektive omständigheterna skiljer sig åt och samarbetsvillkoren mellan de kinesiska myndigheterna och respektive exportland också skiljer sig åt. Kommissionens slutsatser i varje enskilt ärende baseras på specifika fakta och omständigheter i varje enskilt ärende. Såsom kommissionen har styrkt visar fakta och bevis i detta ärende tydligt att villkoren och den bilaterala ramen mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna samt dessa länders respektive inhemska förmånspolitik stödde slutsatsen att de kinesiska myndigheternas beviljande av finansiellt stöd till CITIC Dicastals projekt i Marocko kunde tillskrivas de marockanska myndigheterna, vilket är helt i linje med de beviskrav som fastställts av domstolen i de förenade målen C-269/23 P och C-272/23 P.
- (201) De marockanska myndigheterna och DMA gjorde också gällande att kommissionen inte kunde bevisa att DMA-projektet var ett resultat av det bilaterala samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. De marockanska myndigheterna påpekade att det vid den tidpunkt då DMA etablerades och fick kapital inte fanns något bilateralt samarbete mellan Marocko och Kina inom fordonsindustrin eller "Belt and Road"-initiativet, och att de kinesiska myndigheterna inte beviljade DMA någon förmånlig finansiering, emedan de bilaterala avtal som avses i skäl 142 är av allmän karaktär och inte specifikt kräver att DMA ska etableras. DMA anförde att det inte hänvisas till företaget självt eller till aluminiumhjulprojekt i allmänhet i samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet, som undertecknades i november 2017, dvs. efter undertecknandet av den stiftelseurkund genom vilken företaget grundades i september 2017, och som företaget lämnade som bilaga till sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter.

⁽⁵⁵⁾ Se mål C-269/23 P, punkt 77.

⁽⁵⁶⁾ Se mål C-269/23 P, punkt 84.

- (202) De marockanska myndigheterna hävdade vidare, genom att jämföra respektive investeringsavtal som ingåtts med CITIC Dicastal och Hands 8, att de i allt väsentligt var identiska och att Hands 8 i själva verket hade gynnats av ett investeringsbidrag från de marockanska myndigheterna, men att CITIC Dicastal inte tog emot ett sådant bidrag enligt investeringsavtalet. DMA tillade i detta avseende att uttalandet i investeringsavtalet om att "Folkrepubliken Kina, genom CITIC Dicastal-koncernen, önskar främja sin globala närvaro genom att genomföra ett industriprojekt i Konungariket Marocko" hade tolkats felaktigt. Företaget hävdade att CITIC Dicastals beslut att investera i Marocko grundades på kommersiella överväganden och strategiska affärs mål.
- (203) De marockanska myndigheterna och DMA hävdade vidare att undersökningen visade att det absolut inte finns några kinesiska banker, andra finansinstitut eller kinesiska statliga förvaltningsorgan som stödde etableringen av DMA i Marocko. Detta skulle visa att DMA är en rent privat investering från CITIC Dicastals sida, och att inga offentliga organ är inblandade eller tillhandahåller stöd.
- (204) I investeringsavtalet hänvisades det inte till några finansiella åtaganden från de kinesiska myndigheternas sida. I detta avseende hävdade DMA att de avsiktsförklaringar som avses i skäl 175 inte innehöll några finansieringsåtaganden från de kinesiska myndigheterna eller kinesiska banker eller finansinstitut. Företaget lämnade i detta avseende in en skriftlig försäkran under ed från DMA:s generaldirektör, som påstods vara bekant med innehållet i dessa dokument.
- (205) De särskilda finansieringsarrangemang som anges i investeringsavtalet (se skäl 183) har inte heller fått stöd från de kinesiska myndigheterna. I detta avseende upprepade DMA att CITIC Dicastal övertog ägandet av DMA först i slutet av 2023.
- (206) Finansieringen av CITIC Dicastals investering genom en kombination av banklån och självfinansiering enligt den investeringsplan som bifogats investeringsavtalet påstås hänvisa till marockanska, inte kinesiska, banker.
- (207) De marockanska myndigheterna och DMA hävdade också att uttalandena från tjänstemän, såsom de som gjordes under invigningen av DMA, var ceremoniella och syftade till att främja bilaterala förbindelser, och att de inte utgör några konkreta bevis för ett direkt statligt samarbete i samband med uppförandet av anläggningen.
- (208) Vidare konstaterade de marockanska myndigheterna att kommissionen tillämpade tillgängliga uppgifter på ett sätt som är oförenligt med artikel 12.7 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Enligt de marockanska myndigheterna valde kommissionen godtyckligt ut fakta som är bestraffande till sin natur och grundade sina slutsatser enbart på icke-faktabaserade och spekulativa antaganden.
- (209) Slutligen hävdade DMA att det faktum att de marockanska myndigheterna inte hade beviljat DMA investeringsbidraget inom ramen för industriutvecklings- och investeringsfonden motsade alla påståenden om att det förekom ett samarbete mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna, och att det faktum att CITIC Dicastal blev ägare till DMA först i slutet av 2023 innebär att företaget inte kunde ha genomfört någon politik till förmån för "Belt and Road"-initiativet i Marocko.
- (210) När det gäller de marockanska myndigheternas och DMA:s påståenden att det inte fanns några bevis för att de marockanska myndigheterna specifikt riktade finansieringen enligt "Belt and Road"-initiativet till detta projekt och att investeringsavtalet hade feltolkats och praktiskt taget var identiskt med det avtal som undertecknades med den andra exporterande producenten, Hands 8, höll kommissionen inte med. Återigen visar den bevisning som beskrivs i avsnitten 3.4 och 3.5 att CITIC Dicastal hade fått rätt av de kinesiska myndigheterna att få finansiella bidrag inom ramen för "Belt and Road"-initiativet och annan kinesisk politik för dess utländska investeringar i Marocko inom ramen för det bilaterala samarbetet mellan de två myndigheterna, vilket till fullo uppfyller de beviskrav som fastställts av domstolen i de förenade målen C-269/23 P och C-272/23 P. De marockanska myndigheternas påstående kunde därför avvisas redan på denna grund.

- (211) Det noteras vidare att den omfattande bristen på samarbete från de marockanska myndigheternas sida, som vägrade att lämna in praktiskt taget alla handlingar som rörde detaljerna kring det bilaterala samarbetet, fick kommissionen att dra slutsatsen att detta samarbete tydligt hindrade undersökningen av denna fråga. All bevisning och alla slutsatser i avsnitten 3.4 och 3.5 visar dock också att detta påstående är grundlöst, eftersom de marockanska myndigheterna var fullt medvetna om att den förmånliga finansieringen inom ramen för "Belt and Road"-initiativet var ett viktigt verktyg för att finansiera de marockanska myndigheternas förmånspolitik, inbegripet inom fordonssektorn, där CITIC Dicastal-projektet var den största kinesiska investeringen i Marocko. I vilket fall som helst noterade kommissionen att bland de skriftliga bevis som den utgick från när det gäller samarbetet mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna har samförståndsavtalet om respektive genomförandeplanen för "Belt and Road"-initiativet namnet på detta initiativ i sina titlar, vilket visar att detta var deras huvudsyfte och att finansiering från "Belt and Road"-initiativet var avgörande för att de marockanska myndigheterna skulle kunna förverkliga sin sektors- och utvecklingspolitik. Alla dessa undersökningsresultat har bekräftats ytterligare i efterhand av texten till det faktiska samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet, som DMA lämnade in i samband med dess synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter (se även skälen 212 och 215). Det faktum att tillgången till kinesisk finansiering till fullo ingick i överenskommelsen och att de marockanska myndigheterna kände till detta bekräftas av två olika marockanska handels- och utrikesministrar, vilket beskrivs i skälen 155 och 160, det senare när det särskilt gäller DMA-projektet, samt av den kinesiska webbplatsen för "Belt and Road"-initiativet (se skäl 154).
- (212) Dessutom ansåg kommissionen att det var ganska talande att det var DMA självt och inte de marockanska myndigheterna som slutligen lämnade in samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet till ärendehandlingarna som ny bevisning i samband med dess synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter. Samförståndsavtalet är ett avtal mellan myndigheter som beskriver samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna, bland annat för att genomföra "Belt and Road"-initiativet i Marocko. De marockanska myndigheterna vägrade specifikt att lämna in avtalet till kommissionen eftersom det innehöll konfidentiella statliga uppgifter, och eftersom de behövde de kinesiska myndigheternas samtycke för att lämna in avtalet, vilket enligt uppgift saknades. Det faktum att DMA hade tillgång till samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet och slutligen lämnade in det bevisar återigen att företaget måste ha erhållit det eftersom dess projekt ägde rum inom ramen för det nära samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna inom ramen för "Belt and Road"-initiativet, vilket också framgår av den korshänvisning som finns i investeringsavtalets affärsplan (se även skäl 215). En annan slutsats av det faktum att DMA hade tillgång till samförståndsavtalet är att CITIC Dicastal faktiskt agerade som ett offentligt organ vid genomförandet av "Belt and Road"-initiativet för Marockoprojektet, eftersom företaget också undertecknade det på de kinesiska myndigheternas vägnar. Skulle CITIC Dicastal, ett DMA närstående företag, inte ha varit ett offentligt organ och ett direkt uttryck för de kinesiska myndigheterna, så skulle CITIC Dicastal inte ha haft tillgång till ett sådant konfidentiellt avtal mellan myndigheter som samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet. Alla dessa faktorer bekräftar, i motsats till vad de marockanska myndigheterna och DMA hävdar, att DMA:s marockanska projekt helt och hållet var ett led i samarbetet mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna och inom ramen för "Belt and Road"-initiativet och de marockanska myndigheternas politik, och att CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ för genomförandet av projektet via dess närstående enhet DMA.
- (213) När det gäller jämförelsen mellan investeringsavtalet med DMA respektive med Hands 8 finns det två avgörande skillnader som de marockanska myndigheterna och DMA utelämnar när de hävdar att avtalens ordalydelse i allt väsentligt är densamma eller feltolkad. För det första undertecknade CITIC Dicastal, såsom förklaras i skäl 161, investeringsavtalet som ett ombud för de kinesiska myndigheterna, som helt klart låg bakom avtalet. Den specifika ordalydelsen i avtalet med CITIC Dicastal, dvs. "Folkrepubliken Kina, genom CITIC Dicastal-koncernen ..." finns inte någonstans i avtalet med Hands 8, som undertecknade avtalet på sina egna vägnar och inte på myndighetens vägnar.
- (214) För det andra är det visserligen sant att investeringsavtalet med CITIC Dicastal inte hänvisar till "Belt and Road"-initiativet i sin huvudtext, men den affärsplan som bifogats avtalet och som därmed utgör en integrerad del av avtalet innehåller ett särskilt avsnitt om genomförandet av "Belt and Road"-initiativet och politiken för "Made in China 2025", till skillnad från investeringsavtalet med Hands 8 och dess bilagor. I denna bilaga hänvisas det också särskilt till samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet från november 2017 och till den marockanska kungens statsbesök 2016, och den åtföljande förklaringen om att upprätta ett strategiskt samarbete mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna. Kommissionen noterade också att det, i motsats till DMA:s påståenden, finns två versioner av samförståndsavtalet mellan de marockanska myndigheterna och CITIC Dicastal, den första som undertecknades i september 2017, och den andra (slutliga) i november 2017, dvs. exakt samtidigt som samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet. Tidpunkterna för samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet och de skriftliga bevisen för investeringen i DMA skiljer sig således inte åt.

- (215) För det tredje kan det faktum att samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet verkligen är en katalysator för finansiellt stöd, och inte bara en allmän redogörelse för bilateralt samarbete, nu också bekräftas av dokumentets faktiska innehåll. DMA lämnade slutligen in samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet till ärendehandlingarna i sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter. I detta samförståndsavtal betonas att det bland annat har som mål att stödja projekt som rör investeringar i ytterligare kinesisk produktionskapacitet inom ramen för "Belt and Road"-initiativet, och att finansinstitut i de samarbetsvilliga länderna uppmuntras att ge finansiellt stöd till sådana projekt. Av sekretesskäl har DMA och de marockanska myndigheterna meddelats de specifika citaten ur den text som ligger till grund för detta skäl i ett särskilt utlämnande av uppgifter.
- (216) För det fjärde beskrivs de mer detaljerade slutsatser och bevis som visar hur de kinesiska bankerna, genom att agera som offentliga organ, och de kinesiska myndigheterna tillhandahöll finansiering inom ramen för "Belt and Road"-initiativet specifikt för DMA-projektet, utförligt i avsnitten 3.4 och 3.5, och utvecklas vidare i detta avsnitt. När det särskilt gäller de avsiktsförklaringar som nämns i skäl 176 ovan noterar kommissionen att företaget inte lämnade in någon av de ursprungliga förklaringarna och att de uppgifter som lämnades av de marockanska myndigheterna uttryckligen hänvisade till finansiering från kinesiska banker (inte marockanska banker), samtidigt som DMA:s skriftliga försäkran under ed hänvisar till vissa företag som är involverade i kapitaltillskottet till DMA, är dessa därför inte relevanta. Kommissionen vill också betona att det enda lånet från en marockansk bank beviljades först 2023, dvs. fem år efter det att DMA hade etablerats.
- (217) För det femte, när det gäller uttalandena från offentliga tjänstemän, som också anges i samma avsnitt och i detta avsnitt, är de inte bara ceremoniella utan betraktas som relevanta bevis på deras ställning som tjänstemän vid de marockanska myndigheterna. Tillsammans med den övriga bevisning som kommissionen har övervägt är de därför relevanta för undersökningsresultaten i dessa frågor, särskilt på grundval av artikel 28 i grundförordningen i ett sammanhang där de marockanska myndigheterna inte alls samarbetade i fråga om denna aspekt av undersökningen.
- (218) När det slutligen gäller påståendet att de marockanska myndigheterna faktiskt betalade ut det investeringsbidrag som föreskrivs i investeringsavtalet endast till Hands 8 och inte till CITIC Dicastal, är det enda skälet till detta att CITIC Dicastal inte uppfyllde vissa villkor för att få ett sådant bidrag. Denna omständighet visar snarare att CITIC Dicastal egentligen inte behövde investeringsbidraget från de marockanska myndigheterna, förmodligen eftersom den betydande förmånliga finansiering som erhållits i Kina inom ramen för "Belt and Road"-initiativet redan var tillräcklig för att täcka investeringsbehoven. Dessa faktorer visar också att de kinesiska myndigheterna var en kompletterande partner för ett framgångsrikt genomförande av de marockanska myndigheternas inhemska industripolitik till följd av den finansiering som fanns tillgänglig inom ramen för "Belt and Road"-initiativet, till skillnad från Sydkorea, som inte erbjöd sådan liknande förmånlig finansiering. Dessa påståenden avvisades därför.
- (219) De marockanska myndigheterna ifrågasatte också kommissionens slutsatser om de marockanska myndigheternas och de kinesiska myndigheternas gemensamma tillsyn över inrättandet och utvecklingen av DMA, till exempel genom den styrkommitté som inrättats av de marockanska myndigheterna för att övervaka genomförandet av projektet, samt om CITIC Dicastals roll som ombud för de kinesiska myndigheterna och om att betrakta företaget som ett offentligt organ.
- (220) Eftersom de marockanska myndigheterna inte samarbetade förlitade sig kommissionen på relevant bevisning i ärendehandlingarna på grundval av artikel 28 i grundförordningen. Den styrkommitté som nämns i investeringsavtalet är ett av de gemensamma organ som inrättats för att övervaka att investeringsprojektet genomförs korrekt, vilket visar att det bilaterala samarbetet följdes upp proaktivt och genomfördes under statlig tillsyn. Dessutom hänvisar samförståndsavtalet om "Belt and Road"-initiativet också till bilaterala samarbetsmekanismer för att övervaka och samordna genomförandet av de gemensamma program som omfattas av samförståndsavtalet. Detta utgjorde, tillsammans med övriga tillgängliga uppgifter som kommissionen förlitade sig på, en relevant faktor för undersökningsresultaten i avsaknad av ytterligare samarbete. Detta argument avvisades därför.

3.5.2. *Förmånlig finansiering från en regering eller ett offentligt organ inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna*

3.5.2.1. *Förmånlig finansiering till DMA för investeringsprojektet i Marocko*

(221) Kommissionen konstaterade att CITIC Dicastals projekt i Marocko gynnades av stöd från de kinesiska myndigheterna. Bevisningen visade att CITIC Dicastal mellan 2017 och 2023 erhöll bidrag från de kinesiska myndigheterna samt förmånliga lån från kinesiska finansinstitut (inklusive närstående banker) som agerat som offentliga organ. Dessa medel anslogs (åtminstone delvis) till CITIC Dicastals projekt i Marocko. I stället för att medlen gavs direkt till DMA, den utsedda byggherren för Marockoprojektet på CITIC Dicastals vägnar, fann kommissionen avgörande bevisning för att CITIC Dicastal, genom att agera som ett offentligt organ, kanaliserade medlen från de kinesiska myndigheterna via flera närstående enheter. CITIC Dicastal tillhandahöll framför allt lån till Dicastal HK, som därefter tillhandahöll DMA lån på 100 miljoner euro. CITIC Dicastal ökade också under 2018–2020⁽⁵⁷⁾ kassaflödet för Changsha Dicastal, en affärspartner och därmed CITIC Dicastal närstående som direkt stödde DMA:s verksamhet genom att tillhandahålla utrustning, eller indirekt via en annan CITIC Dicastal närstående enhet (Dicastal Asia), som ägde DMA och försåg DMA med flera lån och kapitaltillskott. Dessutom använde sig CITIC Dicastal av Wisdom för att tillhandahålla DMA ytterligare lån och billiga insatsvaror. I januari 2024, när Marockoprojektet löpte på framgångsrikt, övertog CITIC Dicastal ägandet av Dicastal Asia och blev därmed den enda aktieägaren i DMA. Kommissionen drog därför slutsatsen att DMA gynnades av finansiella bidrag från CITIC Dicastal via dess närstående enheter.

3.5.2.1.1. *Bidrag och förmånlig finansiering från de kinesiska myndigheterna och från kinesiska banker och finansinstitut till CITIC Dicastal*

(a) **Källor till externa medel**

(222) Såsom förklaras i avsnitt 3.5.1 visade de relevanta dokumenten som rör investeringsprojektet tydligt att CITIC Dicastal fick den finansiering som behövdes för att genomföra Marockoprojektet inom ramen för "Belt and Road"-initiativet samt den övriga förmånspolitik som de kinesiska myndigheterna genomfört. Den tillgängliga bevisningen visade särskilt att CITIC Dicastal under perioden 2017–2023 tog emot ett antal bidrag från olika kinesiska myndigheter, bland annat för investeringar och utrikeshandel⁽⁵⁸⁾. Bevisningen visade också att CITIC Dicastal under perioden 2017–2023 direkt eller indirekt erhöll stora förmånliga lån till mycket låga räntor från externa kinesiska banker och andra finansinstitut samt från de närstående företagen CITIC Bank och CITIC Finance⁽⁵⁹⁾.

(223) CITIC Dicastal tog direkt eller indirekt emot förmånliga lån från följande icke-närstående banker:

- Agricultural Bank of China.
- Bank of China.
- Bank of China (Hong Kong) Limited.
- Bank of Communications.
- China Construction Bank.
- China Development Bank.
- Industrial Bank (CIB).

⁽⁵⁷⁾ Reviderade rapporter för 2018–2023 från Changsha Dicastal som lämnats in som svar på kompletteringsförfrågan nr 1 och som inhämtades som bevis under kontrollen på plats; förteckningar över kortfristiga skulder och kundfordringar som lämnades in av Changsha Dicastal som svar på kompletteringsförfrågan nr 4.

⁽⁵⁸⁾ Tabell E-2.2.1.c. Lån som tillhandahållits som svar på kompletteringsförfrågan nr 3 och som granskades under kontrollen på plats, och en förteckning över alla lån som togs emot under perioden 2017–2022 som svar på kompletteringsförfrågan nr 4.

⁽⁵⁹⁾ Ibidem.

- China Merchants Bank.
- Export-Import Bank of China.
- Industrial and Commercial Bank of China.
- China Minsheng Bank.
- Mizuho Bank.
- Oversea-Chinese Banking Corporation Bank (OCBC Bank).
- Standard Chartered Bank (Hong Kong) Limited.
- Westpac Bank.

(224) Dessutom tog CITIC Dicastal emot lån från följande närstående banker/finansinstitut inom CITIC-koncernen:

- CITIC Bank.
- CITIC Finance Co., Ltd.

(225) Dessa banker och finansinstitut tillhandahöll omfattande medel som täckte värdet på investeringen i Marocko enligt åtagandet i investeringsavtalet flera gånger om. Den ungefärliga summan av dessa lån, som ställdes ut i flera valutor, uppgick till flera miljarder euro under perioden 2017–2023. Cirka en tredjedel av dessa lån var i euro. Denna valuta användes som referensvaluta i investeringsavtalet för investeringsprojektet i Marocko. Som framgår av avsnitten 3.4.3 och 3.5.1 genomförde CITIC Dicastal "Belt and Road"-initiativet genom att investera i Marocko. Mot bakgrund av omständigheterna i det aktuella ärendet är det därför rimligt att dra slutsatsen att CITIC Dicastal kanaliserade åtminstone en del av de betydande externa medel som erhöles från de kinesiska myndigheterna och kinesiska banker till DMA via sina närstående enheter, för att finansiera uppförandet av anläggningarna och de andra utlägg som omfattas av investeringsprojektet samt rörelsekapitalet för den marockanska verksamheten.

(226) När det gäller dessa förmånliga lån till CITIC Dicastal bedömde kommissionen huruvida de ovannämnda kinesiska bankerna och finansinstituterna, genom att agera som "offentliga organ", tillhandahöll CITIC Dicastal ett finansiellt bidrag, i den mening som avses i artiklarna 3.1 a och 2 b i grundförordningen, tolkat mot bakgrund av relevant rättspraxis från WTO.

(b) **Beviskrav**

(227) Enligt relevant rättspraxis från WTO ⁽⁶⁰⁾ är ett offentligt organ en enhet som "har eller utövar myndighetsbefogenheter". Ett fastställande som ett offentligt organ måste göras 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) bevisning som rör "den statliga politikens omfattning och innehåll när det gäller den sektor där den undersökta enheten bedriver sin verksamhet" och iii) bevisning för att staten utövar "meningsfull kontroll över en enhet och dess agerande". Vid ett fastställande som ett offentligt organ ska den undersökande myndigheten "utvärdera och ta vederbörlig hänsyn till alla relevanta egenskaper hos enheten" och undersöka alla typer av bevis som kan vara relevanta för denna utvärdering. I detta sammanhang bör den undvika att "fokusera uteslutande eller otillbörligt på någon enskild egenskap utan att ta vederbörlig hänsyn till andra egenskaper som kan vara relevanta".

⁽⁶⁰⁾ 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 och 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.

- (228) 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", och klassificeringen av och funktionerna hos enheter i WTO-medlemmarna i allmänhet. Vid fastställandet av 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.
- (229) Det finns många olika sätt på vilka staten i snäv bemärkelse kan ge en enhet befogenheter. Följaktligen kan olika typer av bevisning vara relevanta 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.
- (230) Bevisning för att en myndighet utövar en meningsfull kontroll över en enhet och dess agerande kan under vissa omständigheter 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. Som det dock medges i WTO:s rättspraxis ⁽⁶¹⁾ är det föga sannolikt att förekomsten av rent formella band mellan en enhet och staten 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 agerande, 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.
- (231) Tyngdpunkten vid ett fastställande som ett offentligt organ är inte huruvida det agerande som påstås ge upphov till ett finansiellt bidrag är logiskt kopplat till en identifierad "myndighetsuppgift". I detta avseende föreskriver beviskraven för fastställandet som ett offentligt organ enligt artikel 1.1 a 1 i WTO-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. Det relevanta fastställandet hänger snarare på om enheten ägnar sig åt ett sådant agerande och enhetens grundläggande egenskaper och förhållande till staten. Detta fokus på enheten, i motsats till det agerande 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 överlappningar när det gäller deras väsentliga egenskaper", dvs. att de båda är "statliga" till sin natur.
- (232) En enhets agerande eller praxis kan utan tvekan utgöra bevisning som är relevant för att fastställa om det rör sig om ett offentligt organ. En enhets agerande – 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. När det gäller kinesiska statsägda affärsbanker ansågs det till exempel i DS379 att relevant information för bedömningen av huruvida en enhet är ett offentligt organ omfattade sådan information som visade att i) "[d]e verkställande direktörerna vid de statsägda affärsbankernas huvudkontor var utsedda av staten och [att kommunistpartiet] har ett betydande inflytande på utnämningen" och att ii) statsägda affärsbanker "fortfarande saknar tillräckliga färdigheter när det gäller riskhantering och analytisk förmåga". Denna bevisning var inte begränsad till de statsägda affärsbankernas utlåningsverksamhet i sig, utan hänförde sig snarare till deras organisatoriska egenskaper, beslutskedjor och övergripande förhållande till de kinesiska myndigheterna. Således noterade överprövningsorganet i DS379 att även om det amerikanska handelsministeriet beaktade bevisning som hänförde sig till de statsägda affärsbankernas agerande ["vid beviljandet av lån"], så skedde detta inom ramen för undersökningen av de grundläggande egenskaperna hos dessa enheter och deras förhållande till de kinesiska myndigheterna. Dessa statsägda affärsbanker utövade myndighetsuppgifter på den kinesiska statens vägnar.

⁽⁶¹⁾ 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.

- (233) Dessutom fäste överprövningsorganet vikt vid att myndigheterna i fråga inte samarbetade under undersökningen. I DS379 bekräftade överprövningsorganet således det amerikanska handelsministeriets bedömning i undersökningen avseende CFS Paper att de statsägda affärsbankerna utgjorde "offentliga organ" på grundval av följande överväganden: i) Banksektorn i Kina ägs nästan till fullo av staten. ii) Enligt artikel 34 i lagen om kommersiell bankverksamhet åläggs bankerna att "bedriva sin utlåningsverksamhet utifrån behoven hos [den] nationella ekonomin och den sociala utvecklingen samt under vägledning av den statliga industripolitiken". iii) Dokumentationen tyder på att de 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" ⁽⁶²⁾.
- (234) Slutligen var det inte nödvändigt att de kinesiska myndigheterna kontrollerade varje försäljning av insatsvaror från de statsägda företagen till producenter i senare led i produktionskedjan för att dessa skulle betraktas som offentliga organ.

(c) **Kinesiska statsägda banker och finansinstitut som agerar som offentliga organ**

- (235) Kommissionen bedömde huruvida de kinesiska banker och finansinstitut som direkt eller indirekt finansierade CITIC Dicastal agerade som "offentliga organ" på grundval av de relevanta regler och den rättspraxis som sammanfattas ovan. Mer specifikt sökte kommissionen information om statligt ägande liksom formella indikationer på statlig kontroll över dessa enheter. Därefter fokuserade kommissionen på dessa bankers grundläggande egenskaper och funktioner och deras förhållande till de kinesiska myndigheterna, bland annat genom att analysera bevis på indirekt kontroll från statens sida, de kinesiska myndigheternas ingripande på marknaden för att uppnå vissa politiska mål, huruvida de kinesiska myndigheterna utövade meningsfull kontroll över deras utlåningspolicier och riskbedömning och huruvida dessa företag utövade myndighetsuppgifter på de kinesiska myndigheternas vägnar.
- (236) Såsom anges ovan vägrade de kinesiska myndigheterna att samarbeta i undersökningen. Kommissionen använde sig därför av den information som fanns tillgänglig för att bedöma huruvida de berörda kinesiska finansinstituterna agerade som offentliga organ genom att förlita sig på tillgängliga uppgifter. För detta ändamål grundade kommissionen sina slutsatser på tidigare undersökningar och andra relevanta faktorer.
- (237) Såsom nämns i avsnitten 3.4.1.2–3.4.1.5 i antisubventionsundersökningen om glasfibermaterial samt avsnitten 3.3.1.2–3.3.1.4 i undersökningen om glasfiberfilament förtecknade kommissionen särskilt de statsägda banker och andra finansinstitut som konstaterades vara offentliga organ. Denna förteckning innehåller de flesta av de banker och finansinstitut som förtecknas i skälen 223 och 224 och som tillhandahöll direkt eller indirekt finansiering till Dicastal-koncernen, eftersom de är kinesiska statsägda banker och/eller det finns formella indikationer på att de kinesiska myndigheterna utövar kontroll över dessa banker. Dessutom drog kommissionen i samma avsnitt i antisubventionsundersökningarna om glasfibermaterial och glasfiberfilament slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett normativt regelverk för alla banker och finansinstitut som är verksamma i Kina och som måste följas av chefer och övervakare, som har utsetts av de kinesiska myndigheterna och är ansvariga inför de kinesiska myndigheterna. Följaktligen använde sig de kinesiska myndigheterna av regelverket för att utöva meningsfull kontroll över agerandet hos alla statsägda banker och övriga banker och finansinstitut som är verksamma i Kina.
- (238) Utöver den allmänna rättsliga ram som fastställs i antisubventionsundersökningarna om glasfibermaterial och glasfiberfilament är hela den rättsliga bakgrunden för den bilaterala samarbetsram som beskrivs i avsnitt 3.4 samt den särskilda rättsliga, politiska och ekonomiska bakgrunden för den förmånspolitik som Kina genomför inom aluminiumhjulssektorn enligt beskrivningen i 3.5.2.1.3 tillämplig på den förmånliga finansiering som dessa finansinstitut tillhandahållit CITIC Dicastal.
- (239) På grundval av alla ovanstående fakta och bevis fastställde kommissionen att all kinesisk politik och alla statsägda banker som berördes, samt alla övriga kinesiska banker och finansinstitut som tillhandahållit finansiering till CITIC Dicastal, genomförde den rättsliga ram som anges ovan genom att utöva myndighetsuppgifter för aluminiumhjulssektorn. De var därför "offentliga organ" i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen jämförd med artikel 3.1 a i grundförordningen.

⁽⁶²⁾ 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.

- (240) Mer information om denna externa finansiering finns i avsnitten 3.4.3, 3.5.1 och 3.5.2.1.3. Eftersom CITIC Dicastal och mer allmänt CITIC-koncernen genomförde det marockanska investeringsprojektet inom ramen för "Belt and Road"-initiativet, och med tanke på de betydande investeringskraven för detta projekt och CITIC Dicastals särskilda situation, vilket förklaras i avsnitt 3.5.2.1.2, är det rimligt att dra slutsatsen att åtminstone en del av denna externa finansiering användes för att finansiera Marockoprojektet. CITIC Dicastal genomförde finansieringskraven inom ramen för investeringsavtalet i flera steg. Finansieringen tillhandahölls inte direkt till DMA, utan indirekt genom ett antal mellanliggande företag som kontrollerades av CITIC Dicastal, vilket beskrivs närmare nedan i avsnitt 3.5.2.1.2.

3.5.2.1.2. CITIC Dicastals tillhandahållande av förmånlig finansiering till DMA genom att agera som ett offentligt organ

(a) **CITIC Dicastals tillhandahållande av förmånlig finansiering genom dess närstående enheter**

- (241) Vid genomförandet av investeringsavtalet med de marockanska myndigheterna beslutade CITIC Dicastal att kanalisera den förmånliga finansieringen till DMA, det rörelsedrivande företag som inrättats för att genomföra Marockoprojektet, via följande fyra närstående enheter:

— Changsha Dicastal.

— Dicastal Asia.

— Dicastal HK.

— Wisdom.

- (242) På grund av den särskilda situation som rådde när investeringsavtalet genomfördes, såsom anges i följande skäl, tillhandahöll CITIC Dicastal inte de medel som krävdes för Marockoprojektet direkt till DMA. I stället valde företaget ett mer komplext arrangemang för detta ändamål, och medlen kanaliserades via dessa närstående enheter. Samtidigt säkerställde CITIC Dicastal en nära kontroll över flödet av dessa medel via dessa enheter, vilket också beskrivs nedan.

- (243) Efter det att investeringsavtalet undertecknades i juli 2018 genomförde CITIC Dicastal 2019 en omfattande översyn av aktieägarstrukturen. Trots att företaget inledningsvis var ett helägt (indirekt) dotterbolag till CITIC Group Corporation överfördes nästan 60 % av dess aktier till andra aktieägare 2019. Aktieöverföringen slutfördes först i slutet av 2020, vilket bekräftas i CITIC Dicastals senaste kapitalutvärderingsrapport. Företaget förblev ett icke helägt dotterbolag till CITIC Group Corporation och dess finansiella resultat konsolideras fortfarande i CITIC Group Corporations finansiella rapporter.

- (244) Med tanke på förändringarna i ägandet genomförde CITIC Dicastal inte investeringsprojektet i Marocko direkt. Företaget samarbetade i stället med flera affärspartner för att inleda projektet i enlighet med den tidsplan som fastställdes i investeringsavtalet.

- (245) DMA, den exporterande producenten i Marocko, grundades ursprungligen av Kerry Invest Pty Ltd., det företag som bidrog med 99 % av det ursprungliga egna kapitalet. Den enda aktieägaren i Kerry Invest var en tidigare direktör/sekreterare för CITIC Dicastal Australia Pty Ltd. (som upplöstes 2018).

- (246) Samtidigt kontaktade CITIC Dicastal Changsha Dicastal, dess affärspartner, vilket förklaras närmare i avsnitt 3.5.2.1.2 b, med ett förslag om att samarbeta om investeringsprojektet i Marocko. Detta resulterade i en affärsöversenskommelse med Changsha Dicastal, vilket bekräftades av CITIC Dicastals företrädare under kontrollbesöket i DMA:s lokaler. På denna grundval blev DMA ett indirekt dotterbolag till Changsha Dicastal via dess Hongkongbaserade dotterbolag Dicastal Asia, som inrättades i november 2018 för att fungera som en mellanhand för genomförandet av det marockanska investeringsprojektet.

- (247) I slutet av 2023, och för att formellt avsluta sitt ursprungliga investeringsprojekt i Marocko, övertog CITIC Dicastal formellt äganderätten till Dicastal Asia (via det Hongkongbaserade dotterbolaget Dicastal HK), och blev på så sätt DMA:s enda aktieägare⁽⁶³⁾. Därigenom "förvärvade" CITIC Dicastal även DMA:s utestående skulder till Changsha Dicastal för levererade kapitalvaror, vilket förklaras i avsnitt 3.5.2.1.2 b. Det förändrade ägarskapet registrerades den 30 januari 2024.
- (248) Bevisningen i ärendehandlingarna visar att CITIC Dicastal var DMA närstående och betraktades som investeraren bakom och projektägaren till investeringen i Marocko redan innan CITIC Dicastal till sist formellt blev ägare av DMA, vilket förklaras i skälen nedan.
- (249) För det första, såsom förklaras i avsnitt 3.4.3, inrättades DMA till följd av ett investeringsavtal som undertecknades av CITIC Dicastal, på de kinesiska myndigheternas vägnar, med de marockanska myndigheterna. I investeringsavtalet identifieras CITIC Dicastal som investerare och ledande partner i investeringsprojektet. Såsom också förklaras i avsnitten 3.4.3 och 3.5.1 anges i kapitalkravet i artikel 7 i investeringsavtalet att investeraren (CITIC Dicastal) åtar sig att tillhandahålla allt kapital och alla rösträtter i det rörelsedrivande företaget, att aktiekapitalet och rösträtterna kommer att innehas direkt av CITIC Dicastal, och att en kvarhållandeperiod på 15 år ska gälla för aktierna, med ett särskilt förfarande där de marockanska myndigheterna kan godkänna en eventuell tidig avyttring.
- (250) För det andra uppfattades CITIC Dicastal alltid av externa parter och/eller presenterade sig som den verkliga projektägaren. Detta framgick bland annat av utvärderingen av DMA:s låneansökan till Attijari International bank 2021, samt av analysen av CITIC Limiteds finansiella rapporter, som hänvisade till inledandet i juli 2019 av den första fasen av en ny produktionsanläggning i Marocko⁽⁶⁴⁾.
- (251) För det tredje hade DMA:s faktiska aktieägare under perioden 2018–2023, Changsha Dicastal, en överenskommelse med CITIC Dicastal om investeringen i Marocko (se skäl 246). Dessutom undertecknade Changsha Dicastal ett exklusivt tillverkningsavtal med CITIC Dicastal, vilket förklaras närmare i skälen 256 och 259, vilket gjorde företaget helt beroende av CITIC Dicastal som dess enda kund.
- (252) Slutligen undertecknade DMA ett exklusivt tillverkningsavtal med CITIC Dicastal, där företaget åtog sig att reservera hela sin produktionskapacitet för CITIC Dicastals produkter. Företaget gavs vidare rätt att använda och visa CITIC Dicastals logotyp på produkterna och i sina lokaler. Därmed blev CITIC Dicastal DMA:s enda direkta kund. Som enda ägare till de aluminiumhjul som producerades av DMA ansvarade CITIC Dicastal samtidigt för upphandlingsförfarandet för att sälja hjulen till biltillverkarna.
- (253) På grundval av dessa faktorer konstaterade kommissionen att DMA hade varit CITIC Dicastal närstående sedan det att företaget grundades, åtminstone enligt artikel 127.1 b eller 127.2 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 (*genomförandeakten till unionens tullkodex*)⁽⁶⁵⁾. Efter det formella övertagandet i november 2023, som beskrivs ovan, blev DMA också formellt CITIC Dicastal närstående enligt artikel 127.1 e i genomförandeakten till unionens tullkodex.
- (254) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att företaget inte var CITIC Dicastal närstående och att kommissionen dragit ofördelaktiga slutledningar när den konstaterade att CITIC Dicastal tillhandahöll finansiella bidrag till DMA.

⁽⁶³⁾ "CITIC Dicastal Co., Ltd.'s acquisition of Dicastal (Asia) Investment Holding Co., Ltd." Finns på https://scjgj.beijing.gov.cn/ztzl/jyzjzajgs/jyzjzjyajgs/202311/t20231103_3294853.html (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁶⁴⁾ CITIC Limited. 2019 Annual report. Finns på <https://www.citic.com/uploadfile/2020/0421/20200421062822309.pdf> (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁶⁵⁾ 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 en tullkodex för unionen. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj (EUT L 343, 29.12.2015, s. 558).

- (255) Kommissionen noterade att detta påstående från DMA var en ren utsaga som inte stöddes av någon bevisning. Såsom framgår av detta avsnitt grundades kommissionens slutsatser inte på ofördelaktiga slutledningar utan på ett antal objektiva fakta och på tillgänglig bevisning i ärendehandlingarna i enlighet med artikel 28 i grundförordningen. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(b) **Förmånlig finansiering till DMA via Changsha Dicastal**

- (256) Changsha Dicastal har ingen aktieägarrelation med CITIC Dicastal. Företaget har emellertid undertecknat ett exklusivt tillverkningsavtal med CITIC Dicastal, på grundval av vilket Changsha Dicastal använder hela sin produktionskapacitet för att producera aluminiumhjul under varumärket Dicastal. CITIC Dicastal åtar sig i sin tur att köpa Changsha Dicastals produktion för att sälja produkterna till sina slutkunder.
- (257) Såsom nämns i skäl 246 hade Changsha Dicastal dessutom en affärsöverenskommelse om investeringen i Marocko med CITIC Dicastal. I utbyte mot att samarbeta med de marockanska myndigheterna i fråga om att genomföra investeringsavtalet inom tidsramarna åtog sig CITIC Dicastal att "öka sitt stöd till Changsha Dicastal" på den inhemska kinesiska marknaden. Detta omsattes i en ökning av Changsha Dicastals kassaflöde. Företagets försäljningsmarginal ökade avsevärt under 2018–2020 jämfört med de marginaler som uppnåddes 2017 och efter 2020. Changsha Dicastal fick således ytterligare medel för att finansiera investeringsverksamheten i Marocko. År 2018 bokförde Changsha Dicastal en fordran gentemot CITIC Dicastal på en nivå som ungefär motsvarar det kapitaltillskott som överfördes via Dicastal Asia till DMA 2019 ⁽⁶⁶⁾.
- (258) Även om företagen inte var närstående genom aktieinnehav konstaterade kommissionen därför att de åtminstone var närstående som erkända kompanjoner i affärsverksamhet enligt artikel 127.1 b eller 127.2 i genomförandeakten till unionens tullkodex.
- (259) Eftersom CITIC Dicastal var dess enda kund enligt tillverkningsavtalet var CITIC Dicastal Changsha Dicastals enda inkomstkälla. I samband med den affärsöverenskommelse om investeringsprojektet som beskrivs ovan kunde CITIC Dicastal kontrollera Changsha Dicastals kassaflöde och påverka hur det styrdes och hur det användes.
- (260) Changsha Dicastal försåg DMA med majoriteten av den utrustning som användes vid tillverkningen av aluminiumhjul. Även om dessa inköp ägde rum under perioden 2018–2022, och en majoritet av utrustningen levererades 2020, hade mer än 90 % av anskaffningskostnaden inte reglerats i början av undersökningsperioden. Changsha Dicastal tillhandahöll således förmånlig, räntefri finansiering till DMA genom en försenad fakturabetalning för leveransen av utrustning.
- (261) Dessutom överförde Changsha Dicastal via sitt Hongkongbaserade dotterbolag Dicastal Asia ytterligare medel till DMA, vilket beskrivs närmare nedan.

(c) **Förmånlig finansiering till DMA via Dicastal Asia**

- (262) Dicastal Asia är ett direkt, helägt dotterbolag till Changsha Dicastal, som enbart bildades i syfte att genomföra investeringen i Marocko. Även om företaget är registrerat i Hongkong har det ingen personal i Hongkong, och dess räkenskaper förvaras inte heller där. Dess personal och räkenskaper finns i stället vid CITIC Dicastals huvudkontor i Qinhuangdao (Kina), vilket fastställdes vid kontrollbesöket 2024, dvs. efter det att CITIC Dicastal tog över DMA (via Dicastal HK och Dicastal Asia). Dicastal Asia bedrev ingen annan affärsverksamhet än att fungera som en mellanhand för investeringsprojektet i Marocko, där CITIC Dicastal var den yttersta investeraren. Dicastal Asias verksamhet konstaterades därför styras av CITIC Dicastals affärsmål i Marocko.
- (263) Kommissionen konstaterade därmed att Dicastal Asia var CITIC Dicastal närstående som dess erkända kompanjon i affärsverksamhet enligt artikel 127.1 b i genomförandeakten till unionens tullkodex och instruerades av CITIC Dicastal att tillhandahålla förmånlig finansiering till DMA.

⁽⁶⁶⁾ Reviderade rapporter för 2018–2023 från Changsha Dicastal som lämnats in som svar på kompletteringsförfrågan nr 1 och som inhämtades som bevis under kontrollen på plats; förteckningar över kortfristiga skulder och kundfordringar som lämnades in av Changsha Dicastal som svar på kompletteringsförfrågan nr 4.

- (264) Dicastal Asia gav DMA olika former av förmånlig finansiering som slutligen omvandlades till eget kapital.
- (265) DMA fick från och med den tidpunkt då det bildades finansiering genom lån från sex riskkapitalbolag. DMA redovisade dessa lån som skulder i sina räkenskaper. Under 2021 tog Dicastal Asia över dessa lån. Dicastal Asia använde en rad lån från Wisdom för att reglera de ursprungliga investerarnas fordringar.
- (266) Utöver de medel som erhöles från riskkapitalbolagen finansierades DMA också från och med den tidpunkt då företaget bildades med totalt sex lån från Dicastal Asia. Dicastal Asia finansierade dessa lån genom en ökning av Changsha Dicastals kapitaltillskott och genom ett lån från Changsha Dicastal.
- (267) När Dicastal Asia 2021 blev ensam ägare till DMA:s skuld till följd av de transaktioner som beskrivs i föregående skäl omvandlade det skulden till en ökning av dess kapitaltillskott till DMA.
- (268) Under 2021 tillhandahöll Dicastal Asia dessutom ett finansiellt lån till DMA. Lånet var räntefritt och DMA betalade tillbaka det lånade kapitalbeloppet först i slutet av 2023. Såsom förklaras ovan backades detta lån upp av den rad med lån som Dicastal Asia tog emot från Wisdom.

(d) **Förmånlig finansiering till DMA via Dicastal HK**

- (269) Dicastal HK är ett helägt dotterbolag till CITIC Dicastal, och är registrerat i Hongkong. I likhet med Dicastal Asia bekräftade kontrollbesöket på plats att företaget inte hade någon personal eller några räkenskaper i Hongkong, utan i Qinhuangdao, i CITIC Dicastals lokaler. Dicastal HK grundades innan CITIC Dicastal beslutade att investera i Marocko. Det användes tidigare av företaget för att investera i dotterbolag i Europa. Efter det att Marockoprojektet inleddes tillhandahöll det förmånlig finansiering till DMA i dess egenskap av huvudleverantör av aluminiumhjul till de europeiska biltillverkarna.
- (270) Kommissionen konstaterade därför att Dicastal HK var CITIC Dicastal närstående enligt artikel 127.1 e i genomförandeakten till unionens tullkodex, att företaget kontrollerades av CITIC Dicastal och att CITIC Dicastal instruerade det att förse DMA med förmånlig finansiering.
- (271) År 2020 tillhandahöll Dicastal HK DMA ett finansiellt lån i euro. Kapitalbeloppet återbetalades i sin helhet genom flera delbetalningar under undersökningsperioden. Dicastal HK fick i sin tur flera lån från CITIC Dicastal som täckte de medel som lånades ut till DMA.

(e) **Förmånlig finansiering till DMA via Wisdom**

- (272) DMA köpte majoriteten av allt aluminiumgöt, den huvudsakliga råvaran vid tillverkningen av aluminiumhjul, från Wisdom. Såsom förklaras i avsnitt 3.2.2 uppdagades under undersökningens gång ovanliga affärstransaktioner mellan Wisdom och Dicastal-koncernen. Kommissionen analyserade därför det potentiella förhållandet mellan Wisdom och koncernen. Såsom konstateras nedan noterade kommissionen på grundval av tillgängliga uppgifter att Wisdom var Dicastal-koncernen närstående.
- (273) När det gäller leveranser av aluminiumgöt debiterade Wisdom DMA ett pris som var betydligt lägre än priset på göt som köptes från en icke-närstående leverantör. Trots en överenskommen betalningstid på 90 dagar betalade DMA inte heller för de leveranser av aluminiumgöt som togs emot under 2023. Wisdom tillhandahöll således DMA finansiering genom förmånliga priser på aluminiumgöt och genom att skjuta upp indrivningen av betalningarna för respektive leverans.
- (274) Dessutom tillhandahöll Wisdom Dicastal Asia en rad lån till ett sammanlagt värde av tiotals miljoner euro, som slutligen användes för att öka DMA:s eget kapital och ge företaget ett finansiellt lån enligt beskrivningen i underavsnitt c ovan.
- (275) På grundval av dessa transaktioner, dokumenten i ärendehandlingarna och den bevisning som inhämtades under kontrollbesöken hos Dicastal-koncernen, vilket också förklaras i avsnitt 3.2.2, hade kommissionen skäl att tro att Wisdom är en närstående enhet till Dicastal-koncernen. I sin bedömning beaktade kommissionen följande faktorer.

- (276) Wisdom grundades i Hongkong i november 2019, med ett aktiekapital på 100 Hongkongdollar (cirka 12,50 euro). Företaget grundades av en ensam aktieägare, en kinesisk medborgare.
- (277) Såsom anges i avsnitt 3.2.2 konstaterade kommissionen att den kinesiska medborgare som agerade som ensam aktieägare i Wisdom var registrerad i Qinhuangdao, samma stad som CITIC Dicastals rättsliga säte. Dessutom visade det sig att Wisdom hade samma registrerade juridiska adress i Hongkong som de två Hongkongbaserade företagen i Dicastal-koncernen, dvs. Dicastal Asia och Dicastal HK.
- (278) Trots kommissionens upprepade försök att få mer information om Wisdoms verksamhet och dess rättsliga och ekonomiska förbindelser med DMA och Dicastal-koncernen, både från Wisdom självt och från Dicastal-koncernen, vägrade Wisdom att samarbeta i undersökningen och Dicastal-koncernen lämnade inte in alla de uppgifter som kommissionen begärt.
- (279) Inga argument från CITIC Dicastal lyckades förklarade hur och varför ett påstått icke-närstående företag med ett magert eget kapital på 12,50 euro genom försenade betalningar av fakturor för aluminiumgöt och icke uppburen ränta på lån i miljontals euro skulle finansiera en påstått icke-närstående koncern, eller hur ett sådant stort företag som CITIC Dicastal skulle kunna lita på denna leverantör för sådana stora götleveranser. När det gäller frågan om varför CITIC Dicastal rekommenderade Wisdom som DMA:s götleverantör hävdade företaget helt enkelt att CITIC Dicastal hade ett långsiktigt samarbete med Wisdoms ägare, som var en expert inom aluminiumbranschen.
- (280) Mot bakgrund av det förfarande för tillämpning av artikel 28 i grundförordningen som avses i avsnitt 3.2.2 hävdade CITIC Dicastal att företaget inte var Wisdom närstående och att de uppgifter som kommissionen begärde när det gäller Wisdom inte var nödvändiga.
- (281) När det gäller förhållandet hävdade CITIC Dicastal att de omständigheter som kommissionen åberopade inte fastställde något förhållande mellan Dicastal-koncernen och Wisdom på grundval av tillämplig unionsrätt, dvs. artikel 127 i genomförandeaften till unionens tullkodex. Enligt CITIC Dicastal bekräftade koncernföretagens reviderade rapporter och räkenskaper att Wisdom inte fanns med i koncernens bokföring som ett närstående företag.
- (282) Kommissionen tillbakavisade dessa påståenden. För det första, som CITIC Dicastal med rätta påpekade, är den rättsliga grunden för att fastställa ett förhållande i detta förfarande artikel 127 i genomförandeaften till unionens tullkodex. Det faktum att ett visst företag inte anges som en närstående enhet i Dicastal-koncernens reviderade rapporter och räkenskaper är irrelevant, eftersom den rättsliga grunden för denna rapportering och för konsolideringen i redovisningssyfte är respektive redovisnings- och revisionsregler i Hongkong eller i de kinesiska rättssystemen, snarare än artikel 127 i genomförandeaften till unionens tullkodex. Om och hur dessa redovisnings- och revisionsregler faktiskt genomförs och genomdrivs i Hongkong eller Kina, om ett företag underlåter att rapportera en enhet som närstående, kan dessutom även spela en praktisk roll med avseende på detta argument.
- (283) Kommissionen noterade vidare att den hade fastställt ett förhållande mellan de två grenarna av Dicastal-koncernen (en som genom ett aktieägarförhållande var kopplad till CITIC Dicastal, och den andra till Changsha Dicastal) på grundval av tillverkningsavtalet mellan CITIC Dicastal och Changsha Dicastal. Changsha Dicastals transaktioner med dess dotterbolag, å ena sidan, och med de företag som är knutna till CITIC Dicastal, å andra sidan, rapporterades varken i företagets reviderade rapporter eller räkenskaper som transaktioner med närstående parter.
- (284) Kommissionen har dessutom endast tillgång till uppgifter om transaktionerna mellan Wisdom och Dicastal-koncernens Changsha Dicastal-gren. Det kunde därför inte uteslutas att företaget hade koppling till Dicastal-koncernens CITIC:s Dicastal-gren via ett förhållande som byggde på en gemensam aktieägare, gemensam ledning eller familjeband mellan cheferna för och/eller ägarna av Wisdom och Dicastal-koncernens CITIC Dicastal-gren. Mot bakgrund av det som nämns ovan avvisade kommissionen dessa påståenden.

- (285) När det gäller de faktiska omständigheterna kring den grund som kommissionen utgick från för att anta att det förekom ett förhållande lämnade Dicastal-koncernen ytterligare uppgifter för att motbevisa påståendena om Wisdoms kostnadsfria tillhandahållande av råvaror och lån till Dicastal-koncernen. Dessa visade särskilt att DMA:s inköp av aluminium från Wisdom delvis betalades efter undersökningsperioden under 2024 och att lånet till Dicastal Asia också återbetalades efter undersökningsperioden, under 2024. Koncernen hävdade vidare att det var vanligt att flera företag som är registrerade i Hongkong delar en gemensam adress och att detta därför inte stödde teorin om ett förhållande mellan Dicastal-koncernen och Wisdom.
- (286) Kommissionen ansåg att de transaktioner som beskrivs ovan och en med andra företag gemensam registrerad adress räckte för att visa att det fanns ett förhållande mellan Wisdom och Dicastal-koncernen. Dessa uppgifter motiverade helt och hållet kommissionens begäran om ytterligare upplysningar från Dicastal-koncernen och Wisdom för att fastställa om dessa uppgifter kunde bekräftas genom ytterligare upplysningar, eftersom det inte gick att undersöka detta utan att Wisdom samarbetade. På grundval av detta avvisades dessa påståenden. Innehållet i dessa påståenden behandlas ytterligare nedan i detta avsnitt.
- (287) Dicastal-koncernen hävdade också att den gjorde sitt bästa för att vidarebefordra antisubventionsfrågeformuläret till Wisdom. Företaget besvarade dock inte detta. Kommunikationen mellan Dicastal-koncernen och Wisdom kunde inte heller yppas på grund av skäl som rör affärshemligheter och personlig integritet.
- (288) Kommissionen ansåg att den hade tillräckliga indikationer i ärendehandlingarna för att betrakta företagen som närstående. Oro över affärshemligheter och personlig integritet utgör inte giltiga skäl för att vägra att lämna ut handlingar och uppgifter till kommissionen som är relevanta för undersökningen, eftersom de helt och hållet skyddas genom skyddet av konfidentiell information i enlighet med artikel 29 i grundförordningen. Detta påstående avvisades därför.
- (289) När det gäller frågan om huruvida de uppgifter som kommissionen begärt var nödvändiga anförde Dicastal-koncernen att med tanke på det land som Wisdom var registrerat i, liksom ursprungslandet för de råvaror som levererades till DMA, var de uppgifter om Wisdom som kommissionen efterfrågade inte nödvändiga, eftersom undersökningen var begränsad till det påstådda samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. Eventuella finansiella bidrag utanför Marockos territorium eller samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna skulle därför inte omfattas av denna undersökning.
- (290) Kommissionen höll inte med. Det är vanligt att kinesiska företag etablerar dotterbolag i Hongkong, eftersom landet har ett gynnsamt affärsklimat för handel eller investeringar utomlands, t.ex. förmånligare bolagsskatt, tillgång till kapitalmarknader och en fritt konvertibel valuta. Företag som är registrerade i Hongkong bedriver i själva verket ofta sin verksamhet från sina moderbolags lokaler i Kina. Detta kunde också observeras i Dicastal-koncernen, där både CITIC Dicastal och Changsha Dicastal hade etablerat investeringsföretag i Hongkong. Såsom har bekräftats av kontrollerna på plats fanns dessa dotterbolags räkenskaper och personal hos CITIC Dicastals huvudkontor i Qinhuangdao. Dessutom bildade CITIC Group Corporation (CITIC Dicastals verkliga huvudman) själv ett företag, CITIC Limited, i Hongkong och överförde majoriteten av sina tillgångar till det registrerade företaget i Hongkong⁽⁶⁷⁾. Även om ursprunget för den levererade råvaran varken var kinesiskt eller marockanskt var det ändå Wisdom som finansierade DMA genom en avsevärt uppskjuten indrivning av betalningarna för leveranser av aluminiumgöt, och ett mycket lågt pris för dessa leveranser jämfört med marknadspriset. Wisdom var etablerat i Kina och genomförde den kinesiska förmånspolitik till förmån för tillverkare av aluminiumhjul, vilket förtydligas närmare nedan. Kommissionen ansåg därför att götets ursprung var irrelevant i detta avseende. Mot denna bakgrund avvisade kommissionen dessa påståenden.

⁽⁶⁷⁾ "About CITIC. Brief introduction." Finns på https://www.group.citic/en/About_CITIC/Brief_Introduction/ (besöktes senast den 8 januari 2025).

- (291) De marockanska myndigheterna förnekade kontinuerligt att de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna samarbetade med avseende på DMA, men stödde i sin egen inlägga Dicastal-koncernens synpunkter när det gäller nödvändigheten av att erhålla begärda uppgifter. I detta avseende hävdade de marockanska myndigheterna, med hänvisning till artikel 12.7 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder och artikel 28.1 i grundförordningen, att begreppet tillgängliga uppgifter endast kan tillämpas på uppgifter som den undersökande myndigheten har identifierat som nödvändiga. Vidare hävdade de marockanska myndigheterna att bördan, i linje med panelrapporten i ärendet *US – Supercalendered paper* ⁽⁶⁸⁾ och domstolens dom i målet *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) mot Giant (China) Co. Ltd.* ⁽⁶⁹⁾, ligger hos kommissionen att bevisa att vissa uppgifter är nödvändiga innan tillgängliga uppgifter används. De marockanska myndigheterna erinrade vidare om att kommissionen enligt punkt 7 i bilaga II till WTO:s antidumpningsavtal, som tillämpas på motsvarande sätt i samband med antisubventionsundersökningar, bör agera med särskild försiktighet när den väljer källorna till tillgängliga uppgifter. I detta sammanhang påpekade de marockanska myndigheterna att den undersökande myndigheten om möjligt bör använda uppgifter från andra oberoende källor eller uppgifter från andra berörda parter som tillgängliga uppgifter. De marockanska myndigheterna betonade också att Dicastal-koncernen lämnade ett antal svar på frågeformuläret, godtog kontrollbesök och samarbetade även i skedet efter kontrollbesöken. Slutligen varnade de marockanska myndigheterna kommissionen för att använda ofördelaktiga tillgängliga uppgifter mot bakgrund av det påstått bristande samarbetet, och påminde kommissionen om att, om den identifierar några nya subventionssystem, måste den rådfråga de marockanska myndigheterna innan undersökningen utvidgas till att omfatta sådana program.
- (292) Kommissionen beaktade till fullo dessa argument från de marockanska myndigheterna. Mot bakgrund av argumenten i skälen 286–290 avvisade kommissionen dessa påståenden eftersom de uppgifter som begärdes från Wisdom och Dicastal-koncernen var nödvändiga för undersökningen i enlighet med den lagstiftning och WTO-rättspraxis som de marockanska myndigheterna hänvisade till. Såsom anges närmare nedan förlitade sig kommissionen inte på "ofördelaktiga" tillgängliga uppgifter i sina slutsatser, utan använde på ett mycket återhållsamt sätt de tillgängliga uppgifterna i ärendehandlingarna. Dessa argument från de marockanska myndigheterna avvisades därför.
- (293) Mot bakgrund av alla överväganden och bevis som nämns ovan bekräftade kommissionen sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen för att fastställa huruvida Wisdom var närstående till Dicastal-koncernen och som sådant även CITIC-koncernen i enlighet med artikel 127 i genomförandeakten till unionens tullkodex. För detta ändamål förlitade sig kommissionen på ett antal tillgängliga uppgifter i sin bedömning och var tvungen att dra vissa slutsatser för att vid behov fylla de återstående luckorna.
- (294) För det första noterade kommissionen att Wisdom och de två Hongkongbaserade företag i Dicastal-koncernen som var involverade i Marockoprojektet, dvs. Dicastal Asia och Dicastal HK, var registrerade på samma adress i Hongkong.
- (295) Utöver de argument och den motbevisning som beskrivs i avsnitt 3.2.2 och i de föregående skälen hävdade CITIC Dicastal att skälet till att Wisdom, Dicastal Asia och Dicastal HK hade samma registrerade adress i Hongkong var att alla tre företag använde samma registreringsombud. De tre företagens adress motsvarade adressen till registreringsombudet i Hongkong.
- (296) Detta argument visade inte att företagen inte var närstående. Det faktum att de har samma ombud och samma adress kan också ses som ett tecken på ett förhållande i enlighet med artikel 28 i grundförordningen, eftersom det är vanligt för närstående parter att använda samma ombud och samma juridiska adress för att göra de administrativa förfarandena så effektiva som möjligt och samtidigt minimera de underliggande kostnaderna.
- (297) Undersökningen visade dessutom att Dicastal Asia och Dicastal HK inte hade någon personal i Hongkong, eftersom deras personal och räkenskaper snarare fanns hos CITIC Dicastals lokaler i Qinhuangdao, Hebeiprovinsen, Kina. Kommissionen hade därför skäl att dra slutsatsen att Wisdom inte heller bedrev sin verksamhet från Hongkong. Med hänsyn till att adressen till Wisdoms ägare och direktör också låg i Qinhuangdao, och eftersom varken Wisdom eller CITIC Dicastal samarbetade i denna fråga, ansåg kommissionen att även Wisdom bedrev sin verksamhet från Qinhuangdao.

⁽⁶⁸⁾ Panelrapport, *US – Supercalendered Paper*, punkt 7.174 och 7.175.

⁽⁶⁹⁾ Domstolens dom av den 14 december 2017, *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd.*, mål C-61/16 P, punkt 65.

- (298) En annan viktig faktor som visar förhållandet, vilket också förklaras ovan, är att CITIC Dicastal, trots den obetydliga kapitaliseringen av Wisdom, förlitade sig på Wisdom för leveranserna av de stora kvantiteter aluminiumgöt som var avgörande för dess driftskontinuitet i Marocko. Kommissionen ansåg att det är högst osannolikt att icke-närstående parter skulle ha ingått ett sådant viktigt avtal utan ytterligare garantier. Avtalet om leveranser av aluminiumgöt mellan Wisdom och DMA innehåller inga sådana garantier eller sanktioner, till exempel när det gäller underlåtenhet att leverera de mycket stora kvantiteter som avtalats. Även denna faktor visar därför tydligt på förhållandet mellan dessa enheter.
- (299) Som nämns ovan och i avsnitt 3.2.2 och som beskrivs närmare nedan tog Wisdom inte heller emot några betalningar från DMA för de omfattande leveranserna av aluminiumgöt förrän i slutet av undersökningsperioden, och Wisdom debiterade ett pris som var betydligt lägre än marknadspriset för detta göt. Dessutom tillhandahöll företaget betydande finansiering till Dicastal Asia, som inte hade återbetalats i slutet av undersökningsperioden.
- (300) Kommissionen ansåg att dessa faktorer tydligt visade att det fanns ett förhållande mellan Wisdom och CITIC Dicastal, åtminstone som juridiskt erkända kompanjoner i affärsverksamhet eller personer med affärsförbindelser, i enlighet med artikel 127 i genomförandeakten till unionens tullkodex. Om förhållandet mellan Wisdom och CITIC Dicastal hade varit på armlängds avstånd skulle CITIC Dicastal ha krävt ett avtal med utförliga garantier för att säkerställa att insatsvarorna levererades, samtidigt som Wisdom aktivt skulle ha försökt driva in betalningen för götleveranserna samt krävt straffavgifter för sena betalningar och ytterligare skadestånd för kontraktsbrott. Enligt avtalet om aluminiumleveranser mellan Wisdom och DMA finns det en tydligt fastställd betalningsfrist. Avtalet innehåller också en klausul om tvistlösning. Dessutom föreskrivs det att avtalet kan sägas upp. Wisdom vidtog inte någon av dessa åtgärder som tilläts enligt leveransavtalet med DMA till följd av att betalningar inte erlades för leveranser under lång tid. Om parterna hade varit icke-närstående, särskilt med tanke på de enorma kvantiteter som hade levererats och motsvarande belopp som stod på spel, skulle Wisdom ha vidtagit lämpliga åtgärder för att genomdriva avtalet genom att försöka driva in betalningarna, eventuellt säga upp avtalet och kräva skadestånd från DMA.
- (301) CITIC Dicastal hävdade att DMA:s inköp av aluminium från Wisdom delvis betalades 2024, efter undersökningsperioden, och att det lån som beviljades Dicastal Asia också återbetalades 2024. Kommissionen ansåg dock att dessa omständigheter inte förändrade det faktum att Wisdom och Dicastal-koncernen inte agerade som oberoende enheter som agerade på armlängds avstånd under normala marknadsförhållanden. En enkel återbetalning efter undersökningsperioden, utan att några andra straffavgifter eller någon kompensation begärts och betalats efter flera år av kontraktsbrott, ändrar inte på något sätt den faktiska situation som beskrivs i föregående skäl och som tydligt visar på förhållandet mellan parterna.
- (302) Dessutom var det pris för aluminiumgöt som Wisdom debiterade DMA betydligt lägre än det pris som icke-närstående leverantörer tog ut för direkta leveranser av aluminiumgöt, vilket beskrivs i mer detalj nedan. På grund av det bristande samarbetet drog kommissionen slutsatsen att man bara kunde motivera Wisdoms agerande med att företaget var CITIC Dicastal närstående. En icke-närstående leverantör skulle ha försökt maximera priset och den motsvarande vinsten från försäljningen av aluminiumgöt. Eftersom priset på denna råvara är kopplat till London Metal Exchanges internationella pris och denna råvara handlas globalt finns det ingen annan rimlig förklaring i ärendehandlingarna än förhållandet mellan dessa enheter för att förklara dessa prisskillnader.
- (303) Ännu en faktor som stöder slutsatsen om förhållande är att avtalet om leverans av aluminiumgöt mellan Wisdom och DMA är exakt detsamma som avtalet mellan CITIC Dicastal och DMA. Båda avtalen innehåller exakt samma artiklar och nästan identiska villkor (utom prissättningsmekanismen), och har till och med samma formatering. Kommissionen jämförde dessa avtal med avtalet om aluminiumgöt från en verkligt icke-närstående leverantör till DMA, och detta var helt annorlunda, både i fråga om villkor och formatering. Därför bekräftade även denna faktor förhållandet mellan Wisdom och CITIC Dicastal.

- (304) På grundval av alla dessa uppgifter som finns tillgängliga i ärendehandlingarna drog kommissionen slutsatsen att Wisdom är en närstående enhet till CITIC Dicastal i enlighet med artikel 127 i genomförandeakten till unionens tullkodex. Wisdom är åtminstone närstående som en juridiskt erkänd kompanjon i affärsverksamhet i enlighet med artikel 127.1 b i genomförandeakten till unionens tullkodex och/eller som en person med affärsförbindelser i enlighet med artikel 127.2 i samma förordning. Kommissionen drog också slutsatser på grundval av uppgifterna ovan om att det också föreligger ett rättsligt förhållande i enlighet med artikel 127.1 d, e, f eller g i genomförandeakten till unionens tullkodex.
- (305) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att Wisdom, i egenskap av närstående enhet till CITIC Dicastal, var mycket nära involverat i det framgångsrika genomförandet av Marockoprojektet och agerade som en mellanhand för att indirekt tillhandahålla ett finansiellt bidrag i likhet med de tre andra närstående enheter som CITIC Dicastal använde för att kanalisera förmånlig finansiering till DMA.
- (306) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att kommissionen hade dragit ofördelaktiga slutledningar om förhållandet mellan CITIC Dicastal och Wisdom. Företaget upprepade åter igen sina påståenden om förhållandet mellan CITIC Dicastal och Wisdom, som beskrivs i skälen 281, 285, 287 och 289. Företaget hävdade dessutom att kommissionens slutsatser om förekomsten av ovanliga affärstransaktioner, förhållandet mellan CITIC Dicastal och Wisdom och användningen av tillgängliga uppgifter i detta avseende var ogrundade och oberättigade.
- (307) Enligt DMA var inrättandet av Wisdom i november 2019 och ingåendet av ett köpeavtal i mars 2020, som gjorde att Wisdom blev den huvudsakliga leverantören av aluminiumgöt till DMA, i linje med normala affärsmetoder.
- (308) När det gäller de obetalda fakturorna för leveranser av aluminiumgöt hävdade DMA att det hade visat att detta berodde på en tvist om götpriset. Enligt DMA löstes tvisten i slutet av 2023. Efter det att ett nytt avtal hade undertecknats, som baserades på lösningen av tvisten, reglerade DMA i huvudsak alla skulder under 2024. När det gäller det faktum att götpriset understeg marknadspriset hävdade DMA att dess leverantör gjorde en chansning med prissättningsformeln. Efter att ha insett att formeln inte fungerade begärde Wisdom att köpeavtalet skulle omförhandlas. DMA hävdade att kommissionen ignorerade de fakta som beskrivs i detta skäl.
- (309) DMA upprepade att den gemensamma registrerade adressen med två andra företag i Dicastal-koncernen inte nödvändigtvis visar på ett förhållande, eftersom många företag har samma registrerade adress. DMA hävdade också att det faktum att ägaren till Wisdom har en adress i samma stad som CITIC Dicastals säte inte implicerar att det finns någon direkt koppling mellan de två företagen. Parten hävdade dessutom att den inte kände till ägarens adress och att kommissionens påstående inte stöddes av några uppgifter i undersökningens ärendehandlingar. DMA ifrågasatte inte det faktum att den faktiska adress som Wisdom bedriver sin verksamhet från skilde sig från den registrerade adressen.
- (310) DMA hävdade att CITIC Dicastal rekommenderade Wisdom som leverantör av aluminiumgöt till DMA baserat på den expertis som Wisdoms ägare besatt inom aluminiumbranschen och deras långvariga samarbete, vilket är vanligt förekommande inom näringslivet. Enligt DMA undergrävde detta agerande inte företagets oberoende.
- (311) Slutligen bör Dicastal-koncernens vägran att lämna ut ytterligare uppgifter om Wisdom och dess förhållande med företaget och/eller dess ägare inte tolkas som ett medgivande av eventuella missgärningar. Enligt DMA härrör vägran att samarbeta i fråga om koncernens förhållande med Wisdom från företagets rätt att skydda känslig affärsinformation och känsliga finansiella uppgifter.
- (312) Kommissionen avvisade de påståenden som anges i skälen 306–311. För det första invände kommissionen mot påståendet att den skulle ha dragit ofördelaktiga slutledningar. Eftersom Wisdom och Dicastal-koncernen inte samarbetade när det gäller kontakterna dem emellan analyserade kommissionen helt enkelt tillgängliga uppgifter och drog slutsatser på grundval av dem. Även om de enskilda undersökningsresultaten kanske inte utgör bevis för ett befintligt förhållande mellan CITIC Dicastal och Wisdom, när de beaktas separat, ledde de tillsammans till de slutsatser som beskrivs i skäl 304. Kommissionen hade dessutom redan behandlat de flesta av de enskilda påståendena i skälen 275–303.

- (313) De ogrundade förklaringar om obetalda fakturor för aluminiumgöt som anges i skäl 308 kan inte uppväga bevisningen i ärendehandlingarna. Det kompletterande avtal som ska ha undertecknats för att lösa prissättningstvisten gällde endast ordrar som lades mellan oktober och december 2023, som motsvarade fakturor som utfärdades i november och december 2023. Detta förklarade därför inte varför fakturor som utfärdats så tidigt som i september 2022 inte heller hade betalats. Påståendena att undertecknandet av ett avtal för en majoritet av det göt som behövdes med ett företag som hade grundats bara några månader tidigare är en vanlig affärsmetod, och att avtalet följde på rekommendationer från CITIC Dicastal på grundval av dess långvariga samarbete med Wisdoms ägare, kunde dessutom inte underbyggas med någon saklig bevisning i ärendehandlingarna, eftersom Wisdom inte samarbetade alls och Dicastal-koncernen vägrade att lämna ut någon information om vad för slags förbindelser den hade med Wisdoms ägare och hur länge dessa hade varat. I vilket fall som helst, om det kan antas att påståendet i skäl 310 ovan var sakligt korrekt, bekräftar det endast slutsatserna om det nära förhållandet mellan Wisdom och Dicastal-koncernen. Slutligen, såsom förklaras i skäl 79, var adressen till Wisdoms ägare offentlig och fanns tillgänglig via Hongkongs företagsregister.

(f) **Slutsats**

- (314) Ovanstående bevisning och uppgifter visar att CITIC Dicastal från och med 2017 fick stöd i Kina av de kinesiska myndigheterna i form av bidrag och förmånliga lån från de kinesiska myndigheterna och från kinesiska banker och finansinstitut som agerade som offentliga organ. Denna externa finansiering tillhandahölls inom ramen för de kinesiska myndigheterna förmånspolitik, bland annat "Belt and Road"-initiativet. CITIC Dicastal undertecknade på de kinesiska myndigheternas vägnar 2018 ett investeringsavtal med de marockanska myndigheterna för att genomföra projektet om att bygga en anläggning för att tillverka aluminiumhjul inom ramen för det nära samarbetet mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna. DMA var den enhet som etablerades i Marocko för att genomföra projektet. På grund av CITIC Dicastals särskilda situation vid tidpunkten för genomförandet tillhandahöll företaget DMA den finansiering som krävdes enligt investeringsavtalet för genomförandet av Marockoprojektet via de förmedlande enheterna Changsha Dicastal, Dicastal Asia, Dicastal HK och Wisdom, och kontrollerade att dessa enheter verkligen skulle kanalisera medlen till DMA. CITIC Dicastal var från och med det att investeringsavtalet undertecknades projektledare och garant för finansieringen, trots att företaget inte omedelbart blev formell ägare till DMA genom förvärv av dess aktier. Företaget beslutade att finansiera projektet via dessa mellanhänder genom att åtminstone delvis använda den finansiering som direkt eller indirekt erhöles från kinesiska banker och finansinstitut. CITIC Dicastal agerade därför som överlåtaren av det finansiella bidraget eftersom CITIC Dicastal under genomförandet av projektet fortsatte att kontrollera att de medel som tillhandahölls mellanhänderna i slutändan skulle överföras till DMA för ett framgångsrikt slutförande av projektet. Som ett sista steg efter dessa finansieringsformer slutförde CITIC Dicastal formellt förvärvet av DMA:s aktier i början av 2024 och uppfyllde därmed sina åtaganden gentemot de marockanska myndigheterna som projektägare enligt investeringsavtalet.
- (315) De specifika transaktioner som medför förmånlig finansiering beskrivs nedan i avsnitt 3.5.2.2, men undersökningen behövde fastställa huruvida CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ i den mening som avses i artiklarna 3.1 a och 2 b i grundförordningen när företaget indirekt (via sina närstående enheter) tillhandahöll DMA de finansiella bidragen.
- (316) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att Dicastal-koncernen under undersökningens gång tillhandahöll omfattande bevis för att all finansiering som de kinesiska myndigheterna tillhandahöll de kinesiska enheterna i Dicastal-koncernen inte var och inte ens kunde ha varit avsedd för "Belt and Road"-initiativet, Marocko eller DMA.
- (317) I detta avseende hänvisade företaget till a) en inläga från Changsha Dicastal som förklarade att företaget använde sina egna medel för att genomföra investeringen i Marocko, b) ett bevis som inhämtades under kontrollbesöket på plats hos DMA och som förklarade arrangemangen mellan CITIC Dicastal och Changsha Dicastal med avseende på Marockoprojektet och c) Changsha Dicastals låneavtal som kontrollerades på plats och som visade att låntagaren inte hade rätt att använda medlen för en investering utomlands.
- (318) Enligt DMA hade kommissionen fel när den påstod att CITIC Dicastal via en rad närstående enheter kanaliserade medel från de kinesiska myndigheterna till DMA. Företaget hävdade vidare att slutsatsen att CITIC Dicastal finansierade Changsha Dicastal genom ökade försäljningsintäkter saknar grund i undersökningens handlingar. DMA beskrev också kommissionens slutsatser om tillhandahållande av förmånlig finansiering via billiga lån och insatsvaror från Wisdom som ren spekulation.

- (319) Kommissionen avvisade de påståenden som anges i skälen 316–318. Såsom förklaras i skäl 81 beaktade kommissionen Changsha Dicastals inlägga om de finansieringskällor som användes för investeringen i Marocko. På samma sätt beaktade kommissionen informationen i respektive bevis från kontrollbesök och Changsha Dicastals låneavtal. I detta avseende hävdade kommissionen aldrig att Changsha Dicastal använde något av de mottagna lånen direkt för investeringen i Marocko. Såsom förklaras i skälen 221, 257, 259 och 371 finansierades investeringen indirekt av CITIC Dicastal genom ökade försäljningsintäkter. I motsats till vad DMA hävdade drogs dessa slutsatser på grundval av uppgifter från Changsha Dicastals reviderade rapporter och förteckningar över kortfristiga skulder och kundfordringar från både Changsha Dicastal och CITIC Dicastal, såsom förklaras i skäl 221, som även innehåller hänvisningar till de dokument som kommissionen använt.

3.5.2.1.3. CITIC Dicastals agerande som ett offentligt organ

- (320) Såsom förklaras i avsnitt 3.5.2.1.1 erhöll CITIC Dicastal extern förmånlig finansiering från de kinesiska myndigheterna och/eller andra kinesiska finansinstitut. Därefter kanaliserade företaget detta finansiella stöd till DMA via dess närstående rättsliga enheter Changsha Dicastal, Dicastal Asia, Dicastal HK och Wisdom, och kontrollerade att finansieringsflödet skulle användas för investeringsprojektet i Marocko. CITIC Dicastal agerade, som projektansvarig för investeringsprojektet tillsammans med de marockanska myndigheterna, därför som överlåtare av det finansiella bidraget till DMA. I undersökningen bedömdes därför huruvida CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ i den mening som avses i artiklarna 3.1 a och 2 b i grundförordningen när det tillhandahöll finansiering till DMA för dess marockanska verksamhet via de närstående rättsliga enheterna. De relevanta reglerna och rättspraxisen för denna bedömning sammanfattas i avsnitt 3.5.2.1.1 b.
- (321) Först undersökte kommissionen det eventuella statliga ägandet och andra formella tecken på statlig kontroll av CITIC Dicastal, samt dess rättsförhållande till DMA.
- (322) CITIC Dicastal ingår i CITIC-koncernen. CITIC-koncernens kontrollnivå i tidigare led utgörs av CITIC Group Corporation, ett kinesiskt, statligt ägt företag som bildades efter godkännande av statsrådet och som finansierades av finansministeriet på statsrådets vägnar⁽⁷⁰⁾. Detta är den part som ytterst kontrollerar ett stort antal närstående enheter⁽⁷¹⁾ (CITIC-koncernen). Företagets huvudsakliga tillgång är ett innehav på 58,13 % i CITIC Limited. Sedan det att CITIC-koncernen inrättades 1979 har den varit en föregångare inom Kinas ekonomiska reform. Koncernen investerar i områden med långsiktig potential och i områden som följer de nationella prioriteringarna⁽⁷²⁾.
- (323) CITIC Limited äger 42 % av CITIC Dicastal via CITIC Industrial Investment Group Corp., Ltd. (CIIG).
- (324) Dessutom ägs 26 % av CITIC Dicastals aktier av Aluminum Alliances Limited, ett företag som är registrerat i Hongkong. Enligt uppgifterna i Hongkongs företagsregister är företagets direktörer Liu Erh Fei och Asia Capital Investment Limited. Liu Erh Fei är grundare av och VD för Asia Investment Capital, Asia Investment Funds förvaltningsinstitut. Asia Investment Fund är en private equity-fond som har inrättats i Hongkong av det kinesiska finansministeriet efter godkännande av statsrådet och av andra kvalificerade inhemska och utländska institutionella investerare. Fonden följer principerna om en "marknadsorienterad, internationaliserad och professionell verksamhet, baserad i Kina, som vänder sig mot Asien och tittar ut mot världen"⁽⁷³⁾.

⁽⁷⁰⁾ CITIC. "Corporate Governance and Risk Management". Finns på https://www.group.citic/en/About_CITIC/Governance_Risk/ (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁷¹⁾ CITIC Group Corporation hade fler än 2 000 dotterbolag i september 2024. Finns på <https://www.group.citic/uploadfile/2022/1121/子公司名单.pdf> (besöktes senast den 10 januari 2025).

⁽⁷²⁾ "Announcement of continuing connected transactions", 20 november 2023, s. 13. Finns på <https://tools.euroland.com/tools/Pressreleases/GetPressRelease/?ID=4425436&lang=en-GB&companycode=hk-cpf&v=> (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁷³⁾ Finns på <http://www.cvca.org.cn/home/rwxx/rwxx.html?page=liuerfei> (besöktes senast den 9 januari 2025).

- (325) CITIC Group Corporations vision är att bygga upp ett enastående konglomerat med ett bestående rykte och "anpassa sitt uppdrag efter nationella mål och bidra till en nationell vitalisering" ⁽⁷⁴⁾.
- (326) CITIC Group Corporation och olika koncernföretag följer aktivt de nationella riktlinjer och mål som är direkt relevanta för produktionen av aluminiumhjul. Koncernens tjänstemän välkomnade varmt de nya idéer och mål som generalsekreterare Xi Jinping presenterade i sin rapport till kommunistpartiets 20:e nationella kongress på den 19:e centralkommitténs vägnar. De var eniga om att koncernen borde "bidra med sina styrkor till att bygga upp ett modernt socialistiskt land på ett allsidigt sätt och främja en omfattande vitalisering av den kinesiska nationen med en modernisering i kinesisk stil" eftersom den "alltid hade varit solidarisk med partiet och fortsätter att driva landets sakfrågor". En gren i Myanmar betonade att "det gemensamma bygget av 'Belt and Road' har blivit en populär internationell offentlig produkt och plattform för internationellt samarbete". En annan företrädare för en partiavdelning i ett av koncernföretagen förklarade att "det är nödvändigt att integrera de nya kraven och arrangemangen från kommunistpartiets 20:e nationella kongress i företagsutvecklingsstrategin, ge försäkringsbranschen fullt spelrum som en ekonomisk 'stötdämpare' och social 'stabilisator' och axla nya ansvarsområden och anta nya åtgärder för att bidra till det gemensamma väståndet" ⁽⁷⁵⁾.
- (327) Undersökningen visade att kommunistpartiet utövade kontroll och påverkade företagens beslut genom flera nuvarande eller tidigare styrelseledamöter i CITIC-koncernens olika företag, däribland CITIC Dicastal. Ordföranden för CITIC Dicastal, Zhu Zhihua, tjänstgjorde också som partisekreterare i företaget ⁽⁷⁶⁾. Den tidigare biträdande generaldirektören, Gao Xiuying, företrädde kommunistpartiets ständiga kommitté i CITIC Dicastals styrelse ⁽⁷⁷⁾. En annan direktör i CITIC Dicastal, Zhang Jian, som företrädde sin aktieägare CIIG, var också sekreterare för partikommittén vid CIIG ⁽⁷⁸⁾. Partikommitténs sekreterare för CITIC Bank, Fang He Ying, tjänstgjorde som bankens ordförande och verkställande direktör samt biträdande generaldirektör för CITIC Group Corporation ⁽⁷⁹⁾.
- (328) Kommunistpartiets inflytande på företagen i CITIC-koncernen framgår också av deras bolagsordning och omsätts i företagens affärsverksamhet.
- (329) CITIC Dicastals bolagsordning upprättades för att säkerställa företagets efterlevnad av bland annat kommunistpartiets arbetsordning. CITIC Dicastals bolagsordning kräver att det inrättas en kommunistpartiorganisation vid företaget för att stärka kommunistpartiets övergripande ledarskap, styra företagets riktning och hantera företagets övergripande situation. Dessutom föreskrivs det i bolagsordningen att en partikommitté ska inrättas vid företaget, vars ledamöter får ingå i styrelsen, tillsynsstyrelsen och företagets ledning. En av partikommitténs uppgifter är att analysera och diskutera företagets viktigaste företagsledningsfrågor. Dessa analyser och denna diskussion ska fungera som ett förberedande arbete för styrelsen och ledningen när de ska fatta beslut i viktiga frågor. Bolagsordningen kräver att styrelsen lyssnar på partikommitténs yttranden i samband med viktiga affärsbeslut och affärsfrågor. Direktörerna ska utöva de rättigheter som företaget ger dem med vederbörlig diskretion, omsorg och noggrannhet för att säkerställa att företagets affärsverksamhet följer nationella lagar och andra författningar samt olika slags *nationell ekonomisk politik*.

⁽⁷⁴⁾ CITIC. "Brief introduction". Finns på https://www.group.citic/en/About_CITIC/Brief_Introduction/ (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁷⁵⁾ "Forge ahead courageously on the new journey of great rejuvenation - the report of the 20th National Congress of the Communist Party of China has aroused warm response in CITIC Group." Finns på https://www.citic.com/html/2022/News_1021/2589.html (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁷⁶⁾ CITIC Dicastal förde strategiska samtal med BYD och bjöds in att delta i BYD:s konferens för dess viktigaste leverantörer till fordon som drivs med ny energi. Finns på <https://www.dicastal.com/Index/Detail/index/cid/070213/id/338> (besöktes senast den 19 januari 2025).

⁽⁷⁷⁾ Gao Xiuying, tidigare ledamot i den ständiga kommittén för kommunistpartiets kommitté vid CITIC Dicastal Co., Ltd., kastades ut från partiet och avskedades från sitt uppdrag. Finns på <https://www.chinanews.com.cn/gn/2024/12-13/10335966.shtml> (besöktes senast den 19 januari 2025).

⁽⁷⁸⁾ "Zhang Jian - personal profile." Finns på https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCI_CorpManagerInfo.php?stockid=000998&Pcode=30383454&Name=%D5%C5%BC%E1 (besöktes senast den 19 januari 2025).

⁽⁷⁹⁾ "China CITIC Bank - Directors." Finns på <https://www.citicbank.com/about/survey/directorate/> (besöktes senast den 19 januari 2025). "CITIC Group - Group leadership - Group Party Committee." Finns på https://www.group.citic/html/About_CITIC/Directors_Senior/ (besöktes senast den 19 januari 2025). "CITIC Group - Group leadership - Senior Management." Finns på https://www.group.citic/html/About_CITIC/Directors_Senior/ (besöktes senast den 19 januari 2025).

- (330) Xi Jinpings rapport har fått genomslag även i CITIC Dicastal: "Liu Xinghua, propagandakommittémedlem i partiavdelningen vid 'fyrfabriken' och aluminiumhjullinje 6, sade att [CITIC Dicastal] borde se Xi Jinpings tanke om den kinesiska formen av socialism för en ny era som ett 'tankens fyrstorn', systematiskt se över och fördjupa [sin] förståelse och leda 'fyrfabriken' för att uppnå en högkvalitativ utveckling. Kamrat Dai Wenhui, sekreterare för partigrenen vid avdelningskontoret för aluminiumhjullinje 2, sade i samband med diskussionen om 'stark tillverkning och god kvalitet' att tillverkning är den nationella ekonomins livlina. [Företaget] måste upprätthålla begreppet 'kvalitet är Dicastals leverne' och bidra till att bygga upp en stark tillverkning och god kvalitet genom att stärka den viktigaste tekniska forskningen inom tillverkningen av utrustning och främja intelligent tillverkning på alla sätt." ⁽⁸⁰⁾
- (331) CITIC Bank var en av de närstående enheter som tillhandahöll CITIC Dicastal finansiella medel. Denna enhet kontrolleras även den ytterst av CITIC Group Corporation via CITIC Corporation Limited, CITIC Limited och CITIC Financial Holdings, dess direkt kontrollerande aktieägare, som 2023 hade ett innehav på 64 % i CITIC Bank ⁽⁸¹⁾.
- (332) Enligt dess bolagsordning ⁽⁸²⁾ ska CITIC Bank inrätta en kommunistpartiorganisation, utföra kommunistpartiets aktiviteter, följa och stärka kommunistpartiets övergripande ledarskap och ge partikommittén en ledande roll när det gäller att fastställa riktningen, hantera den övergripande situationen och säkerställa genomförandet. Bankens direktörer ska utöva de rättigheter som beviljats av banken på ett försiktigt, samvetsgrant och omsorgsfullt sätt för att säkerställa att bankens affärsverksamhet uppfyller kraven i nationella lagar och andra författningar samt i olika slags *nationell ekonomisk politik*, bland annat sådan politik som rör produktionen av aluminiumhjul.
- (333) Bevisen ovan visar på att det finns övertygande, formella indikationer på att de kinesiska myndigheterna kontrollerar CITIC Dicastal, bland annat genom formella indikationer på nära kontroll över andra enheter inom CITIC-koncernen som deltar i investeringsprojektet i Marocko. Denna kontroll utövas via de kinesiska myndigheternas ägar- och beslutsstruktur och beslutsprocess och/eller kommunistpartiets närvaro i dessa olika företags verksamhet för att säkerställa att den statliga politik som är direkt relevant för tillverkningen av aluminiumhjul genomförs på rätt sätt. På denna grundval kan man dra slutsatsen att CITIC Dicastal genomför de kinesiska myndigheternas politik.
- (334) Utöver det statliga ägandet och andra formella indikationer på kontroll från de kinesiska myndigheternas sida analyserade kommissionen om CITIC Dicastal innehar, utövar eller har överlåtits myndighetsbefogenheter. I detta avseende inriktades undersökningen på förhållandet mellan CITIC Dicastal och de kinesiska myndigheterna, de rättsliga och ekonomiska förhållanden som råder i Kina och huruvida denna enhet faktiskt utövar myndighetsuppgifter, med beaktande av alla fakta och omständigheter, särskilt omfattningen av och innehållet i de kinesiska myndigheternas politik inom aluminiumhjulssektorn.
- (335) När det gäller den rådande kinesiska rättsliga, politiska och ekonomiska miljö där CITIC Dicastal är verksamt har kommissionen inhämtat bevis som visar att de kinesiska myndigheterna har ett genomgripande inflytande på de viktigaste rättsliga och ekonomiska aspekterna av företagets ekonomi ⁽⁸³⁾. När det mer specifikt gäller aluminiumhjulssektorn konstaterade kommissionen att den är föremål för betydande statliga ingripanden genom omfattande förmånspolitik som genomförs via planer, riktlinjer, direktiv och andra policydokument som utfärdats på alla förvaltningsnivåer, samt att de kinesiska myndigheterna behåller en betydande grad av ägande och kontroll i de företag som är verksamma inom denna sektor ⁽⁸⁴⁾.

⁽⁸⁰⁾ Ibidem.

⁽⁸¹⁾ China CITIC Bank. Årsrapport 2023, s. 176 och 178. Finns på https://www.citicbank.com/about/investor_1011/financialaffairs/report/2023/202404/P020240429732182698660.pdf (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁸²⁾ Bolagsordning för China CITIC Bank Co., Ltd. Finns på <https://www.citicbank.com/about/survey/regulation/202110/P020240730610518853121.pdf> (besöktes senast den 9 januari 2025).

⁽⁸³⁾ Se arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar, *Significant distortions in the economy of the People's Republic of China for the purposes of trade defence investigations* (inte översatt till svenska), SWD(2017) 483 final/2, 20.12.2017. Finns på https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/december/tradoc_156474.pdf.

⁽⁸⁴⁾ Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/99 av den 11 januari 2023 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina till följd av en översyn vid giltighetens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036, EUT L 18, 19.1.2023, s. 66, i synnerhet avsnitt 3.3.1, skälen 41–70.

- (336) Det finns ytterligare tre faktorer som stöder slutsatsen att CITIC Dicastal utövar myndighetsuppgifter.
- (337) Den första finns i det investeringsavtal som undertecknades med de marockanska myndigheterna den 26 juli 2018. Som redan framgår av skälen 159–161 och 183 hänvisar avtalet till det bilaterala samarbetet mellan Marocko och Kina. I led D i ingressen hänvisas det mer talande till "CITIC Dicastal-koncernen" som en ledande tillverkare av aluminiumhjul och uppges därefter att Kina agerar genom CITIC Dicastal-koncernen. Detta understryker att CITIC Dicastal och dess koncern som helhet, med tanke på dess specialiserade know-how inom tillverkningen av aluminiumhjul, särskilt har valts ut av de kinesiska myndigheterna för att utföra och genomföra de övergripande statliga politiska målen för "Belt and Road"-initiativet genom denna investering i Marocko inom ramen för det bilaterala samarbetet mellan de båda länderna.
- (338) Den andra faktorn är att CITIC-koncernen, som omfattar CITIC Dicastal och DMA, formellt har utsetts av de kinesiska myndigheterna för att genomföra "Belt and Road"-initiativet och den utåtriktade politiken, och att det investeringsavtal som den undertecknade med de marockanska myndigheterna den 26 juli 2018, "Marockoprojektet", anses vara "i enlighet med" Belt and Road-initiativet. Redan 2017 betonade CITIC-koncernen⁽⁸⁵⁾ att den hade genomfört den "utåtriktade strategin" och att den hade gjort storskaliga investeringar inom ramen för "Belt and Road"-initiativet. CITIC-koncernen förklarade att den skulle fortsätta att aktivt delta i uppbyggnaden av initiativet genom att i högre grad bidra till att främja den gemensamma utvecklingen i Kina och länder och regioner längs vägen. Bland de "sju samarbetscirklar" som beskrevs för att genomföra initiativet nämnde CITIC-koncernen synergicirkeln med flera nationella ministerier och kommissioner, med statligt ägda företag samt med lokala myndigheter och statligt ägda företag. I detta sammanhang stödde CITIC Bank redan 2017 "Belt and Road"-initiativet, via samtidig investering och finansiering, med stora belopp som tillhandahölls i form av finansieringsstöd och via en särskild "Belt and Road"-fond.
- (339) I en artikel om CITIC Dicastal som publicerades i juli 2019 (se även skäl 174)⁽⁸⁶⁾ hänvisar företaget dessutom till den statliga politik som aktivt främjar anpassningen och uppgraderingen av industristrategin, och det anger att CITIC Dicastal fortsätter att främja den utåtriktade strategin och bygger produktionsbaser utomlands. Denna källa visar också de nära kopplingarna och engagemanget mellan CITIC Group Corporations högsta ledning (dvs. ordföranden och generaldirektören) och CITIC Dicastals utveckling och verksamhet. När det gäller Marockoprojektet uppmuntrade ledarna för CITIC Group Corporation CITIC Dicastal att kopiera dess inhemska affärsmodell i Marocko, inklusive "kontrollerade marknadsresurser för att driva på investeringar i socialt kapital". Denna modell skulle tillämpas utomlands i Marocko för första gången på grundval av dess åtagande att bli ett nationellt "Belt and Road"-projekt.
- (340) Den tredje faktor som visar att CITIC Dicastal har myndighetsbefogenheter bygger på det faktum att ett antal kinesiska planer och policydokument uttryckligen nämner CITIC Dicastal som ett av de företag som har valts ut för att genomföra "Belt and Road"-initiativet och främja utvidgningen av Kinas internationella kapacitet. Främjandet av CITIC Dicastals investeringsprojekt i Marocko nämns uttryckligen i 2020 års genomförandeplan för Qinhuangdao, i avsnitt 6 om tillverkning av utrustning inom ramen för initiativet⁽⁸⁷⁾.
- (341) När det gäller förmånlig finansiering, utöver allt det som nämns i avsnitt 3.5.1, nämns i ett tillkännagivande från 2018 från Hebeiprovinnsen om genomförandet av "Belt and Road"-initiativet och främjandet av internationellt kapacitetssamarbete, i avsnitt 6 om främjande av tillverkningen av utrustning, särskilt CITIC Dicastal och Marocko som mottagare av investeringsbidrag⁽⁸⁸⁾.

⁽⁸⁵⁾ CITIC-koncernen: "Implementing national strategies and comprehensively deploying the 'Belt and Road'." Finns på <https://www.foundation.citic/icms/null/null/ns:LHQ6LGY6LGM6MmM5Y2Q1OGU1ZWM2ODE4YzAxNWY1MTU3YzUyMDAwY2lscDosYTosbTo=/show.vsm1> (besöktes senast den 10 januari 2025).

⁽⁸⁶⁾ CITIC Dicastal, "A new force for Chinese manufacturing to take off overseas", den redaktionella delen av tidningen, 15.7.2019. Finns på <https://www.jingjidaokan.com>.

⁽⁸⁷⁾ Se 2020 års genomförandeplan för Qinhuangdao om aktivt deltagande i uppförandet av "Belt and Road" och främjande av internationellt samarbete om produktionskapacitet. Finns på <http://fgw.qhd.gov.cn/home/details?code=MTk0MTkzNzM4Mzk2&pcode=MA%CE%B3%CE%B3&id=461926> (besöktes senast den 10 januari 2025).

⁽⁸⁸⁾ Tillkännagivande från det allmänna kontoret vid Hebeiprovinssens lokala myndighet om utfärdande av genomförandeplanen för ett aktivt deltagande i uppförandet av "Belt and Road" och främjande av internationellt samarbete om produktionskapacitet, 2018/110. Finns på <http://fgcx.bjcourt.gov.cn:4601/law?fn=lar1478s159.txt> and <https://law.esnai.com/mview/189605> (besöktes senast den 18 januari 2025).

- (342) I januari 2020 undertecknades dessutom ett strategiskt samarbetsavtal⁽⁸⁹⁾ mellan CITIC-koncernen och Sinosure, där CITIC Banks partikommittésekreterare och -ordförande närvarade, liksom Sinosures partikommittémedlem och biträdande generaldirektör. CITIC Bank var den första bank i aktiebolagsform som undertecknade ett sådant avtal med Sinosure, med tanke på deras mångåriga förhållande. Finansieringen översteg 20 miljarder US-dollar. Detta avtal visade att dessa företag är fast beslutna att gemensamt genomföra den nationella strategin och hjälpa företag att "bli globala". Detta samarbete återspeglades av Hebei-grenen vid Sinosure, som särskilt nämnde stöd till "Belt and Road"-initiativet till förmån för CITIC Dicastals projekt⁽⁹⁰⁾. Även Hebei-grenen för Export-Import Bank of China uppgav särskilt att den stödde och finansierade CITIC Dicastal.⁽⁹¹⁾
- (343) När det gäller CITIC Bank och CITIC Finance förlitade sig kommissionen hur som helst, för analysen av om det rör sig om offentliga organ, på undersökningsresultaten för övriga kinesiska banker och finansinstitut som direkt eller indirekt finansierar CITIC Dicastal, såsom beskrivs i avsnitt 3.5.2.1.1, eftersom de i lika hög grad är tillämpliga på CITIC Bank och CITIC Finance. På denna grundval drog kommissionen slutsatsen att CITIC Bank och CITIC Finance agerade som ett offentligt organ i den mening som avses i artiklarna 3.1 a och 2 b i grundförordningen när de tillhandahöll finansiering till CITIC Dicastal.
- (344) Sammanfattningsvis drog kommissionen, på grundval av den bevisning som beskrivs i detta avsnitt, slutsatsen att CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ i den mening som avses i artikel 3.1 a jämförd med artikel 2 b i grundförordningen när företaget tillhandahöll DMA de finansiella bidragen via de närstående enheterna. De relevanta bevisen visade att det fanns formella indikationer på statligt ägande och statlig kontroll av CITIC Dicastal via de kinesiska myndigheternas och/eller kommunistpartiets direkta eller indirekta ägande av aktiekapitalet och/eller deltagande i den styrelse som fattade de relevanta affärsbesluten, och att CITIC Dicastal via Marockoprojektet genomförde de kinesiska myndigheternas politik, dvs. "Belt and Road"-initiativet. Ovanstående bevisning visade därtill att den relevanta rättsliga, politiska och ekonomiska miljö i Kina som CITIC Dicastal är verksamt i, både i allmänhet och särskilt inom aluminiumhjulssektorn, uppvisar en betydande statlig närvaro genom förmånspolitik och planer som avsevärt inverkar på de normala marknadskrafterna. Dessutom visade den relevanta bevisningen tydligt att CITIC Dicastal har anförtratts myndighetsbefogenheter eftersom företaget utövar myndighetsuppgifter, då CITIC Dicastal och andra enheter inom samma koncern historiskt har genomfört den förmånspolitik som antagits av de kinesiska myndigheterna. När det gäller CITIC Dicastal och dess investeringsprojekt i Marocko står det klart att det rör sig om att genomföra det kinesiska "Belt and Road"-initiativet, den "utåtriktade" politiken och "Made in China"-strategin, liksom annan kinesisk förmånspolitik till stöd för aluminiumhjulssektorn, bland annat inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna.
- (345) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter inkom de marockanska myndigheterna, trots att de uppgav att de inte hade rätt att lämna synpunkter på företag i tredjeländer och hur de styrs, ändå med synpunkter på kommissionens slutsatser. De marockanska myndigheterna hävdade helt enkelt att utifrån deras erfarenheter hade CITIC Dicastal uppfört den marockanska anläggningen som en privat investering utan koppling till de kinesiska myndigheterna, och betonade än en gång att det saknades bevis för att det förekom en bilateral samarbetsram genom undertecknandet av investeringsavtalet mellan CITIC Dicastal, agerande för de kinesiska myndigheternas räkning, och de marockanska myndigheterna.
- (346) Kommissionen noterade att detta är ett rent påstående till följd av de marockanska myndigheternas erkännande att de inte har rätt att lämna synpunkter på utländska företag. Kommissionen behövde därför inte behandla påståendet, inte heller mot bakgrund av de materiella motbevis i denna fråga som beskrivs ovan.
- (347) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att kommissionens slutsatser inte innehöll tillräcklig bevisning för att CITIC Dicastal var ett offentligt organ.

⁽⁸⁹⁾ 2020 års strategiska avtal mellan CITIC och Sinosure. Finns på https://www.group.citic/html/2020/News_1123/2317.html (besöktes senast den 10 januari 2025).

⁽⁹⁰⁾ "Policy-based export insurance credit strongly supports the 'six stability' and 'six guarantees' work of our province", 2021. Finns på <https://dfjr.hebei.gov.cn> (besöktes senast den 18 januari 2025).

⁽⁹¹⁾ "The Hebei Branch of the Export-Import Bank of China is making every effort to implement the special loan plan to help stabilize the basic foreign trade situation." Finns på http://www.eximbank.gov.cn/info/jgdt/202102/t20210208_25738.html (besöktes senast den 10 januari 2025).

- (348) På samma sätt som i skälen 345 och 346 noterade kommissionen att den inte behövde behandla DMA:s synpunkter på slutsatserna om att CITIC Dicastal var ett offentligt organ, eftersom de utgjorde ett rent påstående utan några materiella argument.

3.5.2.2. Slutsatser från undersökningen

- (349) Mot bakgrund av slutsatserna ovan, om att CITIC Dicastal för det första fick finansiellt stöd från de kinesiska myndigheterna direkt och via kinesiska finansinstitut agerande som offentliga organ, och för det andra att CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ genom att kanalisera de kinesiska myndigheternas finansiella stöd till DMA:s projekt i Marocko, undersökte kommissionen följande specifika transaktioner som hade koppling till finansieringen av projektet och som har skett till förmån för DMA:

- Kapitalökning.
- Finansiella lån.
- De facto-lån med koppling till förvärv av kapitalvaror.
- De facto-lån med koppling till inköp av råvaror.
- Tillhandahållande av råvaror till förmånliga priser.

(a) **Kapitalökning**

- (350) Som beskrivs i skälen 264–266 ökade DMA:s registrerade aktiekapital i november 2021 påtagligt. Denna ökning finansierades på följande sätt:

- År 2019 fick DMA sex lån från sitt kinesiska moderbolag Dicastal Asia. DMA betalade aldrig tillbaka dessa lån och betalade inte heller motsvarande ränta. Lånen kapitaliserades 2021.
- Samtidigt övertog Dicastal Asia DMA:s skulder till sex kinesiska riskkapitalbolag och lade till dem till DMA:s eget kapital.

- (351) Dicastal Asia använde medel som tillhandahållits av dess enda aktieägare Changsha Dicastal i form av en ökning av eget kapital och ett lån, och av det närstående företaget Wisdom i form av ett lån, enligt vad som anges i skälen 261, 265, 266 och 274. Den yttersta kinesiska källan till denna finansiering, som kanaliserades via Changsha Dicastal, Wisdom och Dicastal Asia, var CITIC Dicastal. Vid tidpunkten för bildandet av det marockanska dotterbolaget och under perioden därefter erhöll CITIC Dicastal självt medel från sina närstående koncerninterna finansiella enheter, samt från flera andra statsägda kinesiska banker och finansinstitut (se skälen 222–226).

(1) *Finansiellt bidrag*

- (352) På grundval av undersökningsresultaten i avsnitt 3.5.2.1 drog kommissionen slutsatsen att CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ i den mening som avses i artiklarna 3.1 a i och 2 b i grundförordningen när företaget tillhandahöll de finansiella bidrag som beskrivs ovan till DMA via närstående enheter.

- (353) Detta program utgör därför ett finansiellt bidrag, i form av en direkt överföring av medel i den mening som avses i artikel 3.1 a i från de kinesiska myndigheterna, som kan tillskrivas de marockanska myndigheterna inom ramen för samarbetet mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna.

- (354) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att det inte var något finansiellt bidrag från de kinesiska myndigheterna eller något offentligt organ som låg bakom kapitalökningen. Företaget hävdade att det helt enkelt flyttade medel från ett konto till ett annat.

- (355) DMA vidhöll dessutom att kommissionens fakta var felaktiga eftersom företaget inte bara kapitaliserade de medel som tagits emot från Dicastal Asia, utan även de medel som tagits emot från sex icke-närstående offshorebolag, och att det inte fanns några bevis i ärendehandlingarna för att dessa sex företag skulle delta i "Belt and Road"-initiativet. Dessutom hävdade DMA att kommissionen inte kunde visa att lånen från Dicastal Asia kom från de kinesiska myndigheterna eller från CITIC Dicastal.

- (356) Kommissionen instämde inte i de påståenden som anges i skälen 354 och 355. Den redovisningsmässiga behandlingen av dessa transaktioner (omklassificering från lån/kortfristiga skulder till aktieägares eget kapital) förändrade inte det faktum att DMA i sak befriades från sin skyldighet att reglera det utestående saldot för kortfristiga skulder och betala tillbaka lånen. I stället omvandlades dessa skulder till företagets eget kapital.
- (357) Det är inte heller relevant i detta fall huruvida de sex offshorebolagen deltog i "Belt and Road"-initiativet eller inte. Det var inte bolagen som skrev av DMA:s skuld, utan DMA:s direkta enda aktieägare Dicastal Asia. Såsom förklaras i skälen 350 och 351 reglerade Dicastal Asia först DMA:s skuld till offshorebolagen med medel från CITIC Dicastal som kanaliserades via Changsha Dicastal och Wisdom. Efter att ha tagit över dessa skulder använde företaget dem för att öka sitt kapitaltillskott till det marockanska företaget, i stället för att göra anspråk på medlen från DMA.

(2) *Förmån*

- (358) DMA:s skulder i form av lån från Dicastal Asia och kortfristiga skulder till sex borgenärer omvandlades till eget kapital men återbetalades aldrig direkt eller indirekt genom utdelningar. Kommissionen betraktade därför de kapitaliserade skulderna som en skuld som CITIC-koncernen efterskänkt DMA.
- (359) Programmet ger en förmån motsvarande den skuld som skrevs av. Eftersom den avskrivna skulden hade formen av ett kapitaltillskott måste förmånen dock fördelas över en längre period. Kommissionen fördelade därför en del av den totala förmån som motsvarade den avskrivna andelen av det totala värdet på företagets huvudsakliga tillgångar, dvs. dess utrustning, till undersökningsperioden.
- (360) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter klagade DMA på att det var oklart i vilken form det finansiella bidraget och/eller förmånen hade tagits emot, eftersom kommissionen hänvisade till en direkt överföring av medel i skäl 353, en skuldefterskänkning i skäl 358 och en avskriven skuld i skäl 359.
- (361) När det gäller beräkningen av förmånen hävdade företaget att ingen skuld avskrevs eftersom den kapitaliserades, och att det därför var fel att tilldela förmånen till undersökningsperioden baserat på avskrivningen av utrustning.
- (362) Kommissionen noterade att oavsett om transaktionerna beskrevs som skuldefterskänkning eller en avskriven skuld, utgjorde de en direkt överföring av medel, vilket bekräftades av panelen i ärendet Korea – Commercial Vessels ⁽⁹²⁾. Såsom förklaras i skäl 356 skrevs DMA:s skuld i slutändan av eftersom företaget genom sin kapitalisering befriades från skyldigheten att återbetala den. Kommissionen avvisade följaktligen påståendena i skälen 360 och 361.

(3) *Selektivitet*

- (363) Dessa bidrag är selektiva eftersom de omfattas av de kinesiska myndigheternas och de marockanska myndigheternas bilaterala investeringsavtalsram (se avsnitt 3.4). Detta system är i synnerhet selektivt i enlighet med artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom det är begränsat till ett specifikt företag inom fordonssektorn i enlighet med den marockanska förmånspolitik som beskrivs i avsnitt 3.3, och det är också regionalt selektivt eftersom företaget är etablerat i en industriell accelerationszon, vilket också tas upp i bl.a. avsnitt 3.3.
- (364) Efter det särskilda utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att det inte fanns några bevis för att de finansiella bidragen var selektiva för DMA eller fordonssektorn, eller att de hade lämnats inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna.
- (365) Kommissionen konstaterade att detta påstående var ogrundat. Såsom anges i skäl 363 drog kommissionen slutsatser på grundval av specifik bevisning som visade på sektorsspecifik och regional selektivitet. Kommissionen avvisade därför dessa påståenden.

⁽⁹²⁾ Panelrapport, Korea – Commercial Vessels, punkt 7.411–7.413.

(4) *Slutsats*

- (366) Följande subventionsnivåer har fastställts för detta subventionssystem under undersökningsperioden för den samarbetsvilliga exporterande producenten:

Kapitalökning inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna

Företagets namn	Finansiellt stöd	Subventionsnivå
DMA	Kapitaliserade lån	1,29 %
DMA	Kapitaliserade skulder	1,10 %

(b) **De facto-lån med koppling till kapitalvaror och lån**

- (367) DMA tog emot två finansiella lån från närstående företag åren 2020 och 2021 (se skälen 268 och 271).
- (368) Under 2020 tillhandahöll Dicastal HK DMA ett lån som återbetalades i sin helhet i slutet av undersökningsperioden. Dicastal HK finansierades självt genom lån från dess enda aktieägare, CITIC Dicastal, såsom beskrivs i skäl 271. Värdet på dessa lån översteg vida värdet på det lån som Dicastal HK beviljade DMA.
- (369) Under 2021 tillhandahöll Dicastal Asia DMA ett lån som återbetalades i sin helhet i slutet av undersökningsperioden. Som förklaras i skälen 268 och 274 erhöll Dicastal Asia för att finansiera lånet en rad lån från Wisdom, som värdemässigt täckte det belopp som lånades ut till DMA.
- (370) Såsom beskrivs i skäl 260 erhöll DMA dessutom ett de facto-lån, eftersom Changsha Dicastal försåg DMA med produktionsutrustning till ett värde av mer än 90 % av det totala värdet av all utrustning som köptes in. Leveranserna ägde rum mellan 2018 och 2022. DMA återbetalade dock inte denna utrustning i tid. I början av undersökningsperioden hade DMA fortfarande en utestående skuld från dessa transaktioner som motsvarade 70 % av deras totala värde. Företaget betalade för en del av den levererade utrustningen under undersökningsperioden, vilket minskade det utestående värdet till 50 % av det totala värdet på de tillgångar som förvärvats från Changsha Dicastal i slutet av undersökningsperioden.
- (371) Såsom beskrivs i skäl 257 kunde Changsha Dicastal finansiera sitt bidrag till investeringsprojektet i Marocko genom det ökade kassaflödet från sina transaktioner med CITIC Dicastal.
- (372) Följaktligen kunde alla dessa finansiella flöden spåras tillbaka till den kinesiska verkliga huvudmannen, CITIC Dicastal, som själv fick medel från sina närstående koncerninterna finansiella enheter samt från flera andra statsägda kinesiska banker och finansinstitut, såsom anges i skälen 222–226.

(1) *Finansiellt bidrag*

- (373) På grundval av undersökningsresultaten i avsnitt 3.5.2.1 drog kommissionen slutsatsen att CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ när det tillhandahöll DMA det finansiella bidraget via dess närstående enheter. CITIC-koncernens finansinstitut och de statsägda bankerna och finansinstituten befanns också ha agerat som offentliga organ när de tillhandahöll lån till CITIC Dicastal.
- (374) Det finansiella bidraget genom tillhandahållandet av förmånlig finansiering i form av lån och ett de facto-lån till DMA innebar en direkt överföring av medel i den mening som avses i artikel 3.1 a i.
- (375) Dessa finansiella bidrag från CITIC Dicastal agerande som ett offentligt organ via dess närstående enheter kan tillskrivas de marockanska myndigheterna inom ramen för deras bilaterala samarbete med de kinesiska myndigheterna, i enlighet med slutsatserna i avsnitt 3.4.

- (376) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att begreppet "de facto-lån" varken fanns i grundförordningen eller i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Under alla omständigheter menade företaget att Changsha Dicastal under kontrollbesöket på plats visade att DMA inte hade några skulder till Changsha Dicastal. Changsha Dicastal agerade i stället som ett ombud och det utestående saldot utgjorde en kredit som beviljats av de faktiska leverantörerna av utrustningen. I detta sammanhang upprepade företaget att det motsatte sig tillämpningen av artikel 28 i grundförordningen, eftersom vägran att tillhandahålla en fysisk förteckning över de ursprungliga leverantörerna av utrustningen som ett bevis under kontrollen på plats inte hindrade kommissionen från att kontrollera de uppgifter som var nödvändiga för denna undersökning (se även skälen 112, 116 och 118).
- (377) Vidare hävdade DMA att det inte finns några bevis för att vare sig de kinesiska myndigheterna eller CITIC Dicastal hade tillhandahållit Dicastal Asia och Dicastal HK lån. Enligt DMA visar CITIC Dicastals räkenskaper och finansiella rapporter tydligt att företaget inte tillhandahöll några lån till Changsha Dicastal, Dicastal Asia eller Dicastal HK, och att det dessutom inte gjorde några betalningar till Dicastal Asia.
- (378) När det gäller begreppet "de facto-lån" noterade kommissionen att den endast använde denna terminologi för att skilja dessa respektive transaktioner från finansiella lån, där långgivaren på grundval av ett låneavtal överför faktiska finansiella medel till låntagarens bankkonto. I det aktuella fallet utgör de facto-lånet en likvärdig situation där leverantören av utrustningen, genom att inte driva in eller skjuta upp indrivningen av betalningarna, tillhandahöll DMA medel som företaget annars inte skulle ha tillgång till.
- (379) När det gäller den kredit som inte ska ha tillhandahållits av Changsha Dicastal påminde kommissionen om att eftersom Changsha Dicastal vägrade att tillhandahålla förteckningen över sina förmodade leverantörer av de maskiner som levererats till DMA kunde kommissionen inte undersöka vilka enheter som bar bördan av den utestående skulden och under vilka omständigheter och på vilka villkor denna förmodade kredit beviljades. I motsats till den information som Changsha Dicastal lämnat under kontrollen på plats identifieras i de av DMA överlämnade avtalen om inköp av utrustning tydligt Changsha Dicastal som säljaren och definieras dess skyldigheter att utforma, tillverka, leverera, installera och sälja utrustningen till DMA samt tillhandahålla utbildning på plats. I egenskap av säljare tillhandahåller Changsha Dicastal också alla garantier som baseras på avtalen.
- (380) När det gäller att de kinesiska myndigheterna eller CITIC Dicastal har tillhandahållit finansiering till Changsha Dicastal, Dicastal Asia eller Dicastal HK hänvisade kommissionen till de transaktioner som identifieras i skälen 257, 268, 271 och 274, som visade hur CITIC Dicastal kanaliserade medel avseende de transaktioner som beskrivs i skälen 367–370 via sina närliggande enheter till DMA. Kommissionen noterade särskilt att CITIC Dicastal tillhandahöll lån till Dicastal HK, vilket motsäger de synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter som lämnades av DMA. Dessa uppgifter lämnades av Dicastal HK självt och kontrollerades på plats.
- (381) Kommissionen avvisade följaktligen påståendena i skälen 376 och 377.

(2) *Förmån*

- (382) Dessa metoder innebär en förmån som motsvarar skillnaden mellan den ränta som DMA betalade för lånet och det belopp som skulle ha betalats för ett jämförbart kommersiellt lån.
- (383) För att fastställa en referensränta beaktade kommissionen lånets startdatum, löptid och valuta, samt företagets kreditvärdighet.
- (384) De två finansiella lånen ställdes ut i euro. Även om fakturorna för den utrustning som levererats av Changsha Dicastal ställdes ut i renminbi yuan gjordes betalningarna i euro. Kommissionen ansåg därför att de facto-lånet var utställt i euro.
- (385) För att bedöma företagets kreditvärdighet och långsiktiga solvensrisk använde sig kommissionen av balanslikviditeten och skuldsättningsgraden.

- (386) Balanslikviditeten mäter företagets förmåga att uppfylla kortfristiga förpliktelser och representerar förhållandet mellan omsättningstillgångar och kortfristiga skulder. Under 2019, 2020 och 2023 låg DMA:s balanslikviditet under 1, vilket innebär att företaget under dessa år inte skulle ha kunnat uppfylla sina kortfristiga förpliktelser genom att likvidera sina omsättningstillgångar. Situationen var mer gynnsam under 2021 och 2022, då balanslikviditeten steg över 1. Om man inte tar med varulagren i beräkningen av kortsiktig likviditet (kassalikviditeten), då de inte omedelbart kan omvandlas till kontanta medel, låg värdet dock under 1 även år 2021, och knappt över 1 år 2022.
- (387) Skuldsättningsgraden mäter företagets förmåga att uppfylla sina långfristiga skuldförbindelser. Denna indikator visade att situationen var mycket dålig. Skuldsättningsgraden översteg 2 under 2019 och 2020, dvs. innan en stor andel av företagets skulder kapitaliserades (se skälen 264–266 och 350). Efter kapitalökningen fortsatte de långsiktiga finansiella åtagandena att överstiga det egna kapitalet. Skuldsättningsgraden var högre än 5 2021–2022, och högre än 3 under 2023.
- (388) Med tanke på de likviditets- och solvensproblem som beskrivs i skälen 385–387 ansåg kommissionen därför att företaget uppvisade en bräcklig finansiell situation och hade en hög riskprofil för potentiella långgivare och investerare.
- (389) På denna grundval använde kommissionen sig av ICE BofA Euro High Yield Index, som spårar resultatet för företagsskulder i euro med låg kreditvärdighet som emitterats offentligt på de inhemska euromarknaderna eller eurobondmarknaderna. Eftersom lånen och de facto-lånen tillhandahölls av kinesiska enheter för ett utländskt projekt i Marocko ansåg kommissionen att landrisken också borde beaktas. Kommissionen justerade därför räntan på grundval av ICE BofA Euro High Yield Index för landrisken enligt OECD:s bedömning.
- (390) Startdatumet för de två finansiella lånen beaktades vid fastställandet av referensräntan, eftersom båda lånen hade fast ränta. Lånens löptid beaktades vid beräkningen av premien utifrån landriskbedömningen.
- (391) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att kommissionen inte hade förklarat beräkningen av förmånen på ett tillfredsställande sätt, eller tydligt förklarat grunden för beräkningen av förmånen i samband med de facto-lånet.
- (392) DMA hävdade vidare att kommissionen inte hade tagit hänsyn till de betalningsvillkor som överenskommits i avtalen om förvärv av utrustningen i fråga. Kommissionen hade framför allt inte tagit hänsyn till att det överenskommits att betalningarna skulle göras i flera delbetalningar, där en större del av anskaffningsvärdet skulle betalas först inom 270 dagar efter det att utrustningen hade installerats och tagits i drift. Kommissionen borde därför säkerställa att endast utrustning för vilken förfallodagen redan hade löpt ut inkluderades i beräkningen av förmånen.
- (393) När det gäller referensräntan anförde företaget att den referensränta som kommissionen använde inte rörde lån och därmed inte uppfyllde kraven i artikel 14 b i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Företaget påstod dessutom att det inte kunde få tillgång till källuppgifterna och på så sätt bekräfta att de var korrekta. DMA hävdade att kommissionen borde använda IMF:s penningmarknadsräntor för Marocko, som på ett korrekt sätt skulle återspegla de räntor som erbjuds av Marockos kommersiella institut.
- (394) Företaget hävdade därtill att kommissionens slutsatser om DMA:s skuldsättningsgrad och Marockos landrisk var ogrundade. Företaget hävdade att beräkningarna av skuldsättningsgraden inte hade lämnats ut och att de var obegripliga. Enligt DMA är OECD:s landriskbedömning irrelevant för lån eftersom den avser ”parters landriskklassificeringar enligt överenskommelsen om riktlinjer för statsstödda exportkrediter”.
- (395) Slutligen anförde företaget att den förmån som följer av utestående kortfristiga skulder för utrustning inte borde kostnadsföras enbart under undersökningsperioden, utan fördelas över utrustningens genomsnittliga livslängd.
- (396) Kommissionen avvisade de påståenden som anges i skälen 391–395.

- (397) För det första förklarades beräkningen av förmånen i samband med de facto-lånet i allmänna ordalag i skälen 382–384, och DMA erhöll en detaljerad beräkning i bilaga 2-3.3.2 till det företagsspecifika utlämnandet av uppgifter.
- (398) För det andra var betalningsvillkorens verkningar oväsentliga i det aktuella ärendet. Med undantag för en importtransaktion som stod för mindre än 0,9 % av det utestående saldot i början av undersökningsperioden levererades alla maskiner under sådana perioder att förfallodagen för den sista delbetalningen löpte ut före undersökningsperiodens början.
- (399) För det tredje höll kommissionen inte med om DMA:s bedömning av den valda referensräntans överensstämmelse med kraven i artikel 14 b i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Referensräntan motsvarade avkastningen på företagsskulder med hög risk, dvs. hur mycket en långivare som lånar ut pengar till ett företag med en sådan riskprofil tjänade, uttryckt i euro, vilket på så sätt speglar valutan för DMA:s lån och DMA:s investeringsriskprofil. Kommissionen bekräftade att länken till källan till de referensränteuppgifter som lämnades i det företagsspecifika utlämnandet av uppgifter fungerade korrekt. Den ledde till startsidan för Federal Bank of St. Louis⁽⁹³⁾, där företaget kunde söka efter den specifika referensräntan med hjälp av den kod som anges i bilaga 2 (bladet "Benchmark-EUR loans") till det företagsspecifika utlämnandet av uppgifter. Kommissionen undersökte också de IMF-penningmarknadsräntor för Marocko som DMA föreslog som en lämpligare referensränta. Kommissionen fann att penningmarknadsräntan motsvarar utlåningsräntan⁽⁹⁴⁾ mellan banker och därför inte är lämplig som referensränta.
- (400) För det fjärde noterade kommissionen att beräkningarna av kreditvärdighetsindikatorerna meddelades DMA i bilaga 2-3.2 till det företagsspecifika utlämnandet av uppgifter. Kalkylbladet innehåller formlerna för beräkning av varje indikator, en tabell med de uppgifter som använts för beräkningen och källorna till dessa uppgifter (reviderade rapporter och skattedeklarationer). Resultaten för varje indikator presenterades också i en sådan form att de gjorde det möjligt för företaget att följa varje steg i beräkningen. När det gäller landriskpremien ansåg kommissionen att den var lämplig eftersom lånen, i likhet med exportkrediter, tillhandahölls för ett projekt utomlands.
- (401) Slutligen klargjorde kommissionen att förmånen i samband med det utestående saldot för kortfristiga skulder för utrustning inte utjämnades mot utrustningens fulla anskaffningsvärde. I stället betraktades endast den ränta som skulle ha betalats under undersökningsperioden för ett sådant lån i form av uppskjuten indrivning av betalningar som en förmån inom ramen för detta program. Förmånen var således selektiv för undersökningsperioden och behövde inte fördelas ytterligare över en längre period.

(3) *Selektivitet*

- (402) Dessa bidrag är också selektiva eftersom de omfattas av de kinesiska myndigheternas och de marockanska myndigheternas bilaterala investeringsavtalsram (se avsnitt 3.4). Dessa system är i synnerhet selektiva i enlighet med artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lånen och de facto-lånen är begränsade till ett specifikt företag inom fordonsektorn i enlighet med den marockanska förmånspolitik som beskrivs i avsnitt 3.3, och de är också regionalt selektiva eftersom företaget är etablerat i en industriell accelerationszon, vilket också tas upp i bl.a. avsnitt 3.3.
- (403) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att kommissionens analys av selektivitet var otillräcklig.
- (404) Kommissionen noterade att detta var ett rent påstående som inte stöddes av någon bevisning. På grundval av de faktorer som visar på sektorsspecifik och regional selektivitet (se skäl 402) bekräftade kommissionen sina slutsatser.

⁽⁹³⁾ Federal Bank of St. Louis. Finns på <https://fred.stlouisfed.org> (besöktes senast den 7 februari 2025).

⁽⁹⁴⁾ International Financial Statistics. *Country Notes*, s. 113. Finns på <https://www.elibrary.imf.org/display/book/9781455217588/9781455217588.xml> (besöktes senast den 7 februari 2025).

(4) *Slutsats*

- (405) Följande subventionsnivåer har fastställts för detta subventionssystem under undersökningsperioden för den samarbetsvilliga exporterande producenten:

De facto-lån med koppling till kapitalvaror och lån inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna

Företagets namn	Finansiellt stöd	Subventionsnivå
DMA	De facto-lån med koppling till kapitalvaror	5,44 %
DMA	Lån från Dicastal Asia och Dicastal HK	0,51 %

- (406) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter ställde sig de marockanska myndigheterna bakom DMA:s påståenden och konstaterade att DMA och dess dotterbolag hade visat att vart och ett av de finansiella bidrag som de kinesiska myndigheterna beviljat de kinesiska närstående företagen i Kina inte hade varit avsedda för "Belt and Road"-initiativet, Marocko eller DMA, vilket också skulle bevisas av Changsha Dicastals inlägga om att det investerade egna medel i DMA:s kapital. De drog därefter slutsatsen att det var uppenbart fel av kommissionen att slå fast att CITIC Dicastal, agerande som ett offentligt organ, kanaliserade de kinesiska myndigheternas medel via flera närstående enheter. Slutligen hävdade de marockanska myndigheterna att det inte fanns någon bevisning i ärendehandlingarna för att den ökade försäljningen till Changsha Dicastal stödde DMA, och för att CITIC Dicastal använde Wisdom för att förse DMA med ytterligare lån och billiga insatsvaror.
- (407) Kommissionen noterade att dessa argument från de marockanska myndigheterna var rena påståenden som inte underbyggdes. Kommissionen behövde därför inte behandla dem. Kommissionen tog hur som helst upp alla DMA:s argument i sak i dessa frågor och avvisade dem.

(c) **Direkt överföring av medel med koppling till tillhandahållande av aluminiumgöt**

- (408) DMA anskaffade aluminiumgöt, den viktigaste råvaran vid produktionen av aluminiumhjul, från ett fåtal närstående och icke-närstående leverantörer. Såsom beskrivs i skälen 105, 106, 272 och 273 var Wisdom, ett företag som konstaterades vara Dicastal-koncernen närstående (se avsnitt 3.5.2.1), DMA:s huvudsakliga leverantör, eftersom ungefär 75 % av allt aluminiumgöt köptes från företaget under undersökningsperioden. DMA undertecknade ett avtal med Wisdom om dessa stora mängder aluminiumgöt i mars 2020, endast fyra månader efter det att Wisdom hade bildats.
- (409) Wisdom försåg DMA med aluminiumgöt inom ramen för två förmånliga villkor.
- (410) För det första hade DMA, trots en betalningsfrist på nittio dagar som tydligt fastställts i avtalet mellan Wisdom och DMA, fram till slutet av undersökningsperioden inte betalat Wisdom alls för något göt som köptes mellan december 2022 och slutet av undersökningsperioden. Wisdom vidtog inte heller några åtgärder enligt avtalets bestämmelser om tvistlösning för att erhålla dessa betalningar och sa heller inte upp avtalet.
- (411) För det andra var det pris som Wisdom tog ut av DMA artificiellt och betydligt lägre än det pris som debiterades direkt av andra utländska icke-närstående leverantörer av aluminiumgöt som också producerade råvaran och levererade stora mängder till DMA. Kommissionen ansåg att dessa prisskillnader tydligt påverkades av förhållandet till Wisdom, och att de stora skillnaderna mot andra icke-närstående leverantörers pris inte kunde förklaras av andra faktorer, såsom avtalets löptid eller de berörda kvantiteterna.

(1) *Finansiellt bidrag*

- (412) Mot bakgrund av slutsatserna i skäl 305 drog kommissionen slutsatsen att CITIC Dicastal använde Wisdom som en mellanhand för att kanalisera det förmånliga stöd som de kinesiska myndigheterna tillhandahöll Marockoprojektet.

- (413) CITIC Dicastal fick i sin tur medel från sina närstående koncerninterna finansiella enheter samt från flera andra statsägda kinesiska banker och finansinstitut (se skälen 153–158).
- (414) På grundval av undersökningsresultaten i avsnitt 3.5.2.1 drog kommissionen slutsatsen att CITIC Dicastal agerade som ett offentligt organ när det tillhandahöll DMA det finansiella bidraget via dess närstående enheter. CITIC-koncernens finansinstitut och de statsägda bankerna och finansinstituterna befanns också ha agerat som offentliga organ när de tillhandahöll lån till CITIC Dicastal.
- (415) Det finansiella bidraget genom tillhandahållandet av förmånlig finansiering i form av ett de facto-lån till DMA via Wisdom innebar en direkt överföring av medel i den mening som avses i artikel 3.1 a i. Det finansiella bidraget motsvarade den utestående skulden från obetalda fakturor för aluminiumgöt efter förfallodagen. Wisdom försåg dessutom DMA med aluminiumgöt genom att ta ut ett betydligt lägre pris för det aluminiumgöt som levererades.
- (416) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att företaget inte fick något finansiellt bidrag i form av en direkt överföring av medel, utan att det endast tog emot aluminiumgöt.
- (417) Företaget hävdade vidare att det inte fanns något förhållande mellan CITIC Dicastal och Wisdom. Det fanns därför inga bevis för finansiellt bidrag och selektivitet.
- (418) DMA hävdade också att Wisdom inte gav det några förmånliga villkor med avseende på det göt som levererats. DMA påstås ha använt de obetalda fakturorna för att hindra Wisdom från att höja det pris som hade överenskommit i avtalet. I detta avseende påpekade DMA att i linje med det omförhandlade avtalet ökade priset i november och december 2023. Under denna period var det högre än det pris som betalades för det aluminiumgöt som tillhandahölls av ALBA. DMA hävdade dessutom att företaget hade betalat nästan alla utestående fakturor under 2024.
- (419) DMA hävdade vidare att det inte fanns några bevis för att CITIC Dicastal kanaliserade det förmånliga stödet från de kinesiska myndigheterna till DMA. Företaget hävdade särskilt att kommissionen hade kontrollerat CITIC Dicastals samtliga kortfristiga skulder och kundfordringar under perioden 2017–2023 och därmed kunde ha bekräftat att inga medel överfördes till Wisdom. Enligt DMA finns det inte heller några bevis för att Wisdom erhöll förmånlig finansiering från de kinesiska myndigheterna.
- (420) När det gäller den form av förmånlig finansiering som utjämnas inom ramen för detta subventionssystem hävdade DMA att begreppet ”de facto-lån” varken fanns i grundförordningen eller i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, och att kommissionen därför borde ha dragit slutsatsen att det inte rörde sig om något finansiellt bidrag.
- (421) Kommissionen avvisade de påståenden som anges i skälen 416–420.
- (422) För det första bestod det finansiella bidraget i form av en direkt överföring av medel, såsom förklaras i skälen 409–411, av att Wisdom tillhandahöll förmånliga priser för aluminiumgötet och att Wisdoms sköt upp indrivningen av betalningarna långt efter den betalningsfrist som hade överenskommit i avtalet.
- (423) För det andra behandlas undersökningsresultaten och slutsatserna om förhållandet mellan CITIC Dicastal och Wisdom samt Dicastal-koncernens synpunkter i denna fråga i skälen 275–313.
- (424) För det tredje tog kommissionen upp förklaringen av de lägre priser som Wisdom debiterat i skäl 313.
- (425) För det fjärde har kommissionen redan tagit upp skälen till att Wisdom inte nämns i CITIC Dicastals reviderade rapporter och räkenskaper i skälen 274–313, särskilt i skälen 283 och 284. Kommissionen höll inte heller med om att den ska ha kontrollerat CITIC Dicastals samtliga kortfristiga skulder och kundfordringar för perioden 2017–2023. I detta avseende hade kommissionen begärt och tagit emot förteckningar över CITIC Dicastals kortfristiga skulder och kundfordringar med koppling till transaktioner med Changsha Dicastal.
- (426) Slutligen tog kommissionen upp begreppet ”de facto-lån” i skäl 378.

(2) *Förmån*

- (427) De metoder som beskrivs i skälen 408–411 innebär en förmån som motsvarar
- skillnaden mellan den ränta som DMA betalade för de facto-lånet och det belopp som skulle ha betalats för ett jämförbart kommersiellt lån, och
 - skillnaden mellan det pris som DMA betalade för det aluminiumgöt som köptes från Wisdom och marknadspriset för en jämförbar råvara levererad av en icke-närstående leverantör.
- (428) När det gäller de facto-lånet beaktade kommissionen, för att fastställa en referensränta för beräkningen av förmånen, lånets löptid, dess valuta och företagets kreditvärdighet.
- (429) Vid beräkningen av förmånen inbegrep kommissionen inköpstransaktioner utförda 2022 vars betalningar var utestående under undersökningsperioden. För dessa transaktioner fastställdes lånets löptid till ett helt år. För inköp som fakturerades 2023 beaktades endast de som hade en förfallodag under 2023. Lånets löptid för dessa transaktioner beräknades som skillnaden mellan förfallodagen och årets slut. Trots att endast delar av dessa lån återbetalades efter undersökningsperioden behandlade kommissionen också de belopp för vilka det inte har lämnats några bevis för återbetalning efter undersökningsperioden som ett de facto-lån, och inte som en direkt överföring av hela beloppet i form av en efterskönt skuld.
- (430) Det pris som Wisdom tog ut för leveransen av aluminiumgöt var i US-dollar. Kommissionen ansåg därför att de facto-lånet var utställt i US-dollar.
- (431) Såsom förklaras i skälen 385–388 hade DMA en högriskprofil för potentiella långivare och investerare. Kommissionen använde därför som referensränta den förväntade räntan på obligationer som emitterats av företag med kreditbetyget B (enligt uppgifter från Bloomberg). Av de skäl som förklaras i skäl 389 justerades referensräntan ytterligare för landrisken enligt OECD:s bedömning.
- (432) Eftersom de facto-lånet var fördelat över två år ansåg kommissionen att lånet hade en löptid på två år när den fastställde referensräntan och beräknade landriskpremien.
- (433) När det gäller skillnaden i inköpspris vid beräkningen av förmånen jämförde kommissionen det genomsnittliga inköpspris som DMA betalade för det aluminiumgöt som levererades av Wisdom under undersökningsperioden med det genomsnittliga inköpspris som DMA betalade för aluminiumgöt som levererades av den andra största icke-närstående leverantören under undersökningsperioden.
- (434) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att den referensränta som användes för de facto-lånet stred mot artikel 14 b i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, och hänvisade till sina argument om "de facto-lån med koppling till kapitalvaror och lån" enligt beskrivningen i skäl 393.
- (435) När det gäller metoden för beräkning av förmånen i samband med det förmånliga priset på aluminiumgöt hävdade företaget att kommissionen borde utesluta leveranser som mottogs i november och december 2023, eftersom det hade visats att de priser som Wisdom tog ut var högre än de priser som ALBA tog ut.
- (436) När det gäller referenspriset på aluminiumgöt hävdade DMA att kommissionen överträdde artikel 14 d i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, enligt vilken ersättningens "riktighet ska avgöras genom en jämförelse mellan rådande marknadsvillkor för varorna och tjänsterna i fråga" i inköpslandet, när den utgick från importpriset på det aluminiumgöt som levererats av ALBA. Enligt företaget kunde kommissionen inte visa att priserna på importerat aluminium motsvarade de rådande villkoren i Marocko.
- (437) Slutligen anförde företaget att den förmån som fastställts för detta program inte borde fördelas över företagets totala omsättning i sin helhet. Eftersom det aluminiumgöt som köpts från Wisdom endast utgjorde en del av allt göt som förvärvats under undersökningsperioden, borde kommissionen endast ha fördelat motsvarande del av den beräknade förmånen.

- (438) Kommissionen avfärdade de påståenden som anges i skälen 434–437.
- (439) För det första behandlade kommissionen företagets påståenden om referensräntan i skäl 399. Även när det gäller referensräntan för lån denominerade i US-dollar lämnade kommissionen ut källuppgifterna till företaget i bilaga 2 (bladet "Benchmark-USD loans") till det företagsspecifika utlämnandet av uppgifter. Den förväntade räntan på obligationer som emitterats av företag med kreditbetyget B är en lämplig proxyvariabel för den ränta som ett företag med hög riskprofil skulle behöva betala om det ville låna medel i US-dollar.
- (440) För det andra fastställde kommissionen subventioneringen för en specifik undersökningsperiod. För den perioden undersökte kommissionen de vägda genomsnittliga priser som togs ut av Wisdom och ALBA. Kommissionen ansåg att företagets begäran om att genomföra jämförelsen på grundval av en kortare period var ogrundad.
- (441) För det tredje ansåg kommissionen att importpriset på det aluminiumgöt som levererades av ALBA var en lämplig proxyvariabel för de inhemska marockanska priserna på göt, eftersom det importerade götet måste konkurrera med priset på råvaror som köptes in på den inhemska marknaden.
- (442) Slutligen ansåg kommissionen att den hade agerat med försiktighet när den fördelade förmånen över företagets totala omsättning. Det går inte att bestrida DMA åtnjöt hela värdet av den förmån som fastställts för detta program, inte bara den del som motsvarar andelen aluminiumgöt som Wisdom levererat av den totala kvantitet göt som köptes in under undersökningsperioden. Det kan tvärtemot hävdas att eftersom götet endast användes för att tillverka en del av den totala kvantitet aluminiumhjul som producerades under undersökningsperioden, borde det totala värdet endast ha fördelats över motsvarande andel av den totala omsättningen.

(3) *Selektivitet*

- (443) Dessa bidrag är också selektiva eftersom de omfattas av de kinesiska myndigheternas och de marockanska myndigheternas bilaterala investeringsavtalsram (se avsnitt 3.4). Dessa system är i synnerhet selektiva i enlighet med artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom de facto-lånet och den direkta överföringen av medel genom den förmånliga prissättningen av aluminiumgöt är begränsade till ett specifikt företag inom fordonssektorn i enlighet med den marockanska förmånspolitik som beskrivs i avsnitt 3.3, och de är också regionalt selektiva eftersom företaget är etablerat i en industriell accelerationszon, vilket också tas upp i bl.a. avsnitt 3.3. Framför allt tillhandahöll Wisdom genom enheten Dicastal Asia DMA lån för att använda dem som investeringar i denna.

(4) *Slutsats*

- (444) Följande subventionsnivåer har fastställts för detta subventionssystem under undersökningsperioden för den samarbetsvilliga exporterande producenten:

Direkt överföring av medel med koppling till tillhandahållande av aluminiumgöt inom ramen för samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna

Företagets namn	Finansiellt stöd	Subventionsnivå
DMA	De facto-lån med koppling till tillhandahållandet av insatsvaror	2,03 %
DMA	Förmånspris för insatsvaror	15,65 %

3.6. Direkt överföring av medel från de marockanska myndigheterna

3.6.1. Bidrag som tillhandahållits inom ramen för industriutvecklings- och investeringsfonden

- (445) Klaganden hävdade att marockanska exporterande producenter gynnades av bidrag från industriutvecklings- och investeringsfonden inom ramen för de investeringsavtal som undertecknades av företagen i fråga och de marockanska myndigheterna.

(a) **Rättslig grund**

- (446) Industriutvecklings- och investeringsfonden är en offentlig investeringsfond som ger sina mottagare bidrag, vilken ursprungligen inrättades av Marockos regering enligt ramlag nr 18-95 om upprättande av investeringsstadgan⁽⁹⁵⁾ och som benämndes "Fonds de promotion des investissements" genom 1995 års finanslag och dess efterföljande ändringar⁽⁹⁶⁾. Under 2015 döptes fonden om till "Fonds de Développement Industriel et des Investissements", för att understryka dess industriella inriktning. Syftet med industriutvecklings- och investeringsfonden är att konsolidera landets industriella verksamhet samt att modernisera och utveckla dess förmåga att ersätta importerade produkter.
- (447) Industriutvecklings- och investeringsfonden förvaltas direkt av de marockanska myndigheterna, nämligen av regeringschefen, finansministern och industriministern, i enlighet med artikel 1 i dekret nr 2-14-715 om genomförande av 2015 års finanslag⁽⁹⁷⁾.

(b) **Slutsatser från undersökningen**

- (448) Industriutvecklings- och investeringsfonden är ett statligt instrument som tillhandahåller investeringsstöd i form av bidrag till investerare. De typer av transaktioner som ingår i industriutvecklings- och investeringsfondens tillämpningsområde beskrivs som "finansiering av industriell utveckling", där "staten står för kostnaderna för de förmåner som beviljas investerare inom ramen för investeringsavtalsordningen" och de "utgifter som krävs för att främja och stödja investeringar".
- (449) För att kunna dra nytta av industriutvecklings- och investeringsfonden måste ett projekt klassificeras som ett "strategiskt projekt" eller "strukturprojekt" av de marockanska myndigheterna inom ramen för den industriella accelerationsplanen (2014–2020). Fordonssektorn är en av de strategiska industrisektorer som stöds genom den industriella accelerationsplanen, vilket betonas i avsnitt 3.3 ovan. En förmån förutsätter också att ett investeringsavtal undertecknas mellan de marockanska myndigheterna och investeraren inom ramen för lagen om investeringsstadgan. Dessutom måste ett investeringsprojekt för att vara stödberättigat uppfylla minst ett av följande fem kriterier som fastställs i investeringsstadgan: i) Beloppet måste vara högre än eller lika med 200 miljoner marockanska dirham (dvs. 18,5 miljoner euro) under tre år. ii) Investeringsprojektet ska genomföras i någon av de provinser eller prefekturer som anges i dekret nr 2-98-520 (av den 30 juni 1998)⁽⁹⁸⁾. iii) Det ska göra det möjligt att skapa minst 250 stabila arbetstillfällen under tre år. iv) Det ska säkerställa tekniköverföring. v) Det ska bidra till skyddet av miljön.
- (450) Industriutvecklings- och investeringsfonden tillhandahåller finansiella bidrag i form av bidrag till utvalda investerare, med en årlig budget på 3 miljarder marockanska dirham (dvs. 280 miljoner euro). Följande förmåner finns tillgängliga inom ramen för fonden:
- Bidrag till materiella och immateriella investeringar, som får täcka upp till 30 % av det totala investeringsbeloppet exklusive skatter (inklusive förvärv av markarrende upp till 20 % av markkostnaden; kostnader för tekniskt stöd; utgifter för forskning och utveckling, innovation osv.).
 - Ett exporttillväxtbidrag på upp till 10 % av den ökade omsättning som följer av exportförsäljning.
 - Ett årligt bidrag för importsubstitution: företag som ingår i ett ekosystem som har överfört minst 60 % av sina inköp av insatsvaror som ursprungligen gjordes utomlands till industriella leverantörer i Marocko kan få ett årligt bidrag för importsubstitution på upp till 2 % av dessa inköp.

⁽⁹⁵⁾ "Dahir n° 1-95-213 du 14 jourmada II 1416 (8 novembre 1995) portant promulgation de la loi-cadre n° 18-95 formant charte de l'investissement".

⁽⁹⁶⁾ "Décret n° 2-00-895 du 6 kaada 1421 (31 janvier 2001) pris pour l'application des articles 17 et 19 de la loi-cadre no 18-95 formant charte de l'investissement"; "Décret n° 2-15-625 modifiant le décret n° 2-00-895 du 6 kaada 1421 (31 janvier 2001) pris pour l'application des articles 17 et 19 de la loi-cadre n° 18-95 formant charte de l'investissement"; "Décret n° 2-04-847 du 8 ramadan 1425 (22 octobre 2004) complétant le décret n° 2-00-895 du 6 kaada 1421 (31 janvier 2001) pris pour l'application des articles 17 et 19 de la loi-cadre n° 18-95 formant charte de l'investissement".

⁽⁹⁷⁾ "Decree n° 1-14-195 24 December 2014 promulgating the finance law n° 100-14 for the fiscal year 2015."

⁽⁹⁸⁾ Al Hociema, Berkane, Jerada, Nador, Oujda-Amgad, Taounate, Taourirt, Taza, Tétouan, Chefchaouen, Larache, Tanger Assilah, Beni Makada, Tata, Smara, Boujdour, Guelmim, Oued Dahab, Tan Tan.

- (451) Båda de exporterande producenter av aluminiumhjul som undersöktes undertecknade ett bilateralt investeringsavtal med den marockanska staten. Båda projekten betecknas också av de marockanska myndigheterna som "strategiska" för landet inom ramen för den industriella accelerationsplanen och har skapat omkring 1 200 arbetstillfällen i DMA och 1 300 arbetstillfällen i Hands 8 ⁽⁹⁹⁾.
- (452) Investeringsavtalen för båda företagen omfattade endast investeringsbidragsdelen av systemet. Exporttillväxtbidrag och bidrag för importsubstitution begärdes inte av de exporterande producenterna. Det fastställdes dessutom att DMA, trots att båda företagen hade rätt till bidraget, inte uppfyllde vissa formella kriterier i avtalet och därför ännu inte hade ansökt om investeringsstöd under undersökningsperioden. Endast Hands 8 hade redan fått en del av investeringsstödet i enlighet med villkoren i det investeringsavtal som undertecknades mellan Hands Corporation (moderbolaget) och de marockanska myndigheterna.

(c) **Finansiellt bidrag**

- (453) Detta bidragsprogram tillhandahåller ett finansiellt bidrag i form av en direkt överföring av medel från de marockanska myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a i grundförordningen. De marockanska myndigheterna utbetalade till Hands 8 ett finansiellt bidrag för etapp 1 av investeringsprojektet, motsvarande 30 % av de totala investeringarna i enlighet med det ändrade investeringsavtalet. Denna utbetalning omfattade perioden 2020–2023.

(d) **Förmån**

- (454) Det finansiella bidraget innebär en förmån som motsvarar bidragsbeloppet.
- (455) Eftersom de relaterade förmåner som investeringsavtalet gav upphov till avser tillgångar beräknades förmånen för undersökningsperioden genom att bidragsbeloppet fördelades utifrån avskrivningsperioden för de tillgångar som investeringarna avsåg, således 30 år för mark och byggnader och 7–10 år för maskiner.

(e) **Selektivitet**

- (456) Systemet är selektivt enligt artikel 4.2 a i grundförordningen eftersom det är begränsat till utvalda investerare för den industriella verksamhet som bedrivs av ett slutmottagande företag inom fordonssektorn i enlighet med den marockanska förmånspolitik som beskrivs i avsnitt 3.3. Det är också regionalt selektivt eftersom företaget är etablerat i en industriell accelerationszon, vilket också tas upp i bl.a. avsnitt 3.3.

(f) **Slutsats**

- (457) Följande subventionsnivå har fastställts för denna subvention under undersökningsperioden för de samarbetsvilliga exporterande producenterna:

Bidrag som tillhandahållits inom ramen för industriutvecklings- och investeringsfonden

Företagets namn	Subventionsnivå
Hands 8	1,57 %

3.6.2. *Bidrag som tillhandahållits inom ramen för Hassan II-fonden*

- (458) Hassan II-fonden för ekonomisk och social utveckling inrättades för första gången 1999 och finansierades genom privatiseringen av statsägda företag. År 2002 omvandlades Hassan II-fonden genom lag nr 36-01 till ett offentligt organ ("établissement public") som en separat juridisk person. Fonden har inget aktiekapital, utan finansieras helt och hållet genom Marockos statsbudget.

⁽⁹⁹⁾ Ministeriet för industri och handel. "The Chinese group CITIC Dicastal and the Moroccan State sign an investment agreement for an industrial project in the automotive sector", juli 2018. Finns på <https://www.mcinet.gov.ma/en/content/chinese-group-citic-dicastal-and-moroccan-state-sign-investment-agreement-industrial-project> (besöktes senast den 17 december 2024).

- (459) I artikel 1 i lag nr 36-01 anges att marockanska staten har tillsynsbefogenheter över fondens verksamhet och dess övergripande förvaltning. Dessutom är den marockanska premiärministern ordförande och har flest röster i fondens högsta ledningsorgan, det vill säga förvaltningsrådet, som övervakar fondens alla verksamheter. Förvaltningsrådet består också av statliga myndigheter och direktören för Marockos nationella centralbank, Bank Al-Maghrib. Enligt artikel 6 har förvaltningsrådet de yttersta kontroll- och tillsynsbefogenheterna över bland annat urvalskriterierna för stödberättigade projekt och de faktiska finansieringsbesluten och utbetalningen av medel.
- (460) Syftet med Hassan II-fonden är att tillhandahålla finansiellt stöd (i form av investeringar i eget kapital, förskott, återbetalningspliktiga lån eller icke återbetalningspliktiga finansiella bidrag) till ekonomiska och finansiella utvecklingsprogram, främjande av sysselsättning genom mikrolån och alla projekt som bidrar till att främja investeringar och sysselsättning.
- (461) Enligt den nationella pakten för industriell utveckling, som senare ersattes av den industriella accelerationsplanen, erbjuder Hassan II-fonden stöd till tre sektorer (fordonsindustrin, flygteknikindustrin och elektronikindustrin). När det gäller fordonssektorn deltog fonden i tillhandahållandet av starta eget-bidrag, finansiering av yrkesutbildning och inrättande av en integrerad industriplattform, dvs. de industriella accelerationszoner där de samarbetsvilliga exportörerna etablerades. Det konstaterades att Hassan II-fonden hade ett kapitalintresse i de två industriella accelerationszonerna och även beviljade stöd för utvecklingen av infrastruktur i dessa frizoner.
- (462) Mot bakgrund av att Hassan II-fonden genomför de marockanska myndigheternas politik för ekonomisk och social utveckling, att dess finansiering ytterst tillhandahålls av de marockanska myndigheterna och att dess beslutsfattande ytterst kontrolleras av de marockanska myndigheterna, drog kommissionen slutsatsen att Hassan II-fonden är ett offentligt organ i den mening som avses i WTO:s rättspraxis⁽¹⁰⁰⁾.
- (463) Det faktum att de marockanska myndigheterna via Hassan II-fonden kontrollerade det pris som de industriella accelerationszonerna debiterade för mark och att Hassan II-fonden tillhandahöll bidrag för utvecklingen av infrastruktur omsattes i det förmånliga pris som de samarbetsvilliga exporterande producenterna betalade för marken. Dessa transaktioner analyserades inom ramen för subventionssystemet för tillhandahållande av mark mot för låg ersättning i avsnitt 3.8.

3.6.3. Förmånlig finansiering

- (464) Klaganden hävdar att banksektorn tillhandahåller ett integrerat och konkurrenskraftigt finansieringserbudande inom ramen för ett partnerskapsavtal mellan staten och banksektorn, som har åtagit sig att stödja industriella företag (konkurrenskraftiga räntor, stöd till omstrukturering, stöd till internationalisering osv.). Innehållet i partnerskapsavtalet mellan staten och banksektorn är inte offentligt, men landets ledande bankinstitution – Attijariwafa bank – nämner att ett sådant finns på sin webbplats⁽¹⁰¹⁾. Bankerbjudandet, som kallas "Plan Automotive", avser "finansieringslösningar samt kompletterande mekanismer i partnerskap med 'Caisse Centrale de Garantie', 'Maroc PME' och industri- och handelsministeriet". Enligt klaganden tyder förekomsten av denna "Plan Automotive" på att ekonomiska resurser och tjänster såsom lån eller garantier ställs till mottagarens förfogande på vissa villkor som påverkas av staten, som en namngiven part i partnerskapsavtalet.

(a) Rättslig grund

- (465) Den rättsliga grunden för den förmånliga finansieringen till en av de samarbetsvilliga exporterande producenterna är partnerskapsavtalet av den 14 juli 2015 mellan industri- och handelsministeriet, den marockanska sammanslutningen för bilindustri och bilhandel (*Amica*) och Attijariwafa bank-koncernen (*AWB-koncernen*) (*partnerskapsavtalet*). Avtalet undertecknades inom ramen för den industriella accelerationsplanen 2014–2020 och motsvarande prestationsbaserade avtal för fordonssektorn.

⁽¹⁰⁰⁾ 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 och 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.

⁽¹⁰¹⁾ Attijariwafa bank, "Offre dédiée". Finns på <https://www.attijariwafabank.com/fr/profil/grande-entreprise-pme/plans-dedies> (besöktes senast den 17 december 2024).

(b) Slutsatser från undersökningen

- (466) I det prestationsbaserade avtal för fordonssektorn som undertecknades inom ramen för den industriella accelerationsplanen 2014–2020 hänvisas det till ett avtal som undertecknades den 14 juli 2015 mellan ekonomi- och finansministeriet, industri- och handelsministeriet, AWB-koncernen, Banque Centrale Populaire och Banque Marocaine du Commerce Extérieur för att stödja och bistå aktörerna inom fordonssektorn. Innehållet i avtalen är inte offentligt, och de marockanska myndigheterna gjorde inte heller dokumentet tillgängligt för kommissionen i sina svar eller under kontrollförfarandet.
- (467) Eftersom efterfrågade uppgifter saknades ansåg kommissionen att den inte hade fått tillgång till avgörande och nödvändiga uppgifter avseende denna aspekt av undersökningen. Kommissionen underrättade därför de marockanska myndigheterna om en eventuell tillämpning av artikel 28.1 i grundförordningen och om användning av tillgängliga uppgifter avseende dessa frågor.
- (468) Som svar lämnade de marockanska myndigheterna endast in det partnerskapsavtal av den 14 juli 2015 som hade undertecknats med AWB-koncernen. Detta partnerskapsavtal hänvisar uttryckligen till de marockanska myndigheternas industriella accelerationsplan och motsvarande utvecklingsprojekt för bilekosystemet. Det framhåller också AWB-koncernens åtagande att stödja företag som är verksamma inom fordonssektorn genom lämpliga finansieringserbjudanden och stödinitiativ, och hänvisar till de politiska målen i avtalet, nämligen "parternas delade ambition att agera gemensamt för att stärka landets industriella bas och framväxten av konkurrenskraftiga bilekosystem". Syftet med avtalet är nämligen att "stödja företag som är verksamma inom bilekosystemen genom att ge dem ett omfattande stöd- och finansieringserbjudande som syftar till att driva på deras utveckling och förbättra deras konkurrenskraft".
- (469) Enligt artikel 4 i partnerskapsavtalet åtar sig AWB-koncernen att tillhandahålla bästa möjliga stöd till företag som är verksamma inom fordonssektorn i form av specifika finansieringserbjudanden för alla behov hos företag som är verksamma inom fordonsindustrin samt strukturerat stöd för utvecklingen av ekosystem. Förmånliga villkor anges i detalj för vart och ett av de specifika finansieringsverktygen. Dessa förmånliga villkor omfattar korta handläggningsperioder för kreditansökningar, rabatter när det gäller ansökningsavgifter eller avstående från sådana, projektrelaterade garantier, förmånliga minimiräntesatser som i avtalet anges särskilt för fordonsindustrin, inklusive förmånliga räntesatser för lån i utländsk valuta, och förmånlig hyra vid leasingarrangemang.
- (470) De marockanska myndigheterna hävdar att det ovan nämnda partnerskapsavtalet undertecknades inom ramen för den industriella accelerationsplanen 2014–2020, som redan hade löpt ut när låneavtalet undertecknades mellan AWB-koncernens dotterbolag och DMA, vilket ägde rum 2023.
- (471) Såsom betonas i skäl 141 har emellertid de incitament som inrättats inom ramen för den industriella accelerationsplanen 2014–2020 inkluderats i den nya investeringsstadgan, och de marockanska myndigheterna fortsätter att stödja fordonssektorn genom särskilda finansieringsarrangemang (t.ex. genom att partnerskapsavtal som liknar det som undertecknades med AWB-koncernen fortsätter att undertecknas med fler banker⁽¹⁰²⁾). Partnerskapsavtalet nämner inte heller någon sista giltighetsdag. På AWB-koncernens webbplats nämns också tillgången till finansiering inom ramen för Plan Automotive⁽¹⁰³⁾.
- (472) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att partnerskapsavtalet med AWB-koncernen innehöll förmånliga lånevillkor för sektorn. I avsaknad av information om alla andra avtal som undertecknats mellan de marockanska myndigheterna och de andra bankerna drog kommissionen slutsatsen att de också inbegrep förmånliga lånevillkor för sektorn.
- (473) DMA fick ett lån från Attijari International bank (AIB). AIB är en särskild offshorebaserad marockansk enhet som ingår i AWB-koncernen. Företaget bedriver därför verksamhet i utländsk valuta och lånar endast ut till företag med så kallade offshore-projekt, dvs. företag som är utlandsägda och etablerade i Marockos särskilda ekonomiska zoner eller industriella accelerationszoner, som anses befinna sig utanför den inhemska marockanska finansmarknaden. Det finns i själva verket begränsningar för inhemska aktörers lån i utländsk valuta på den inhemska finansmarknaden.

⁽¹⁰²⁾ Handels- och industriministeriet. Signature d'une convention de partenariat pour la mise en place d'un dispositif financier pour accompagner les opérateurs du secteur automobile, 15 juni 2023. Finns på <https://www.mcinet.gov.ma/fr/actualites/signature-dune-convention-de-partenariat-pour-la-mise-en-place-dun-dispositif-financier> (besöktes senast den 18 december 2024).

⁽¹⁰³⁾ Attijariwafa bank, "Offre dédiée". Finns på <https://www.attijariwafabank.com/fr/profil/grande-entreprise-pme/plans-dedies> (besöktes senast den 9 januari 2025).

- (474) Detta bekräftas av bankens webbplats, som anger att dess syfte är att "stödja det främjande av utländska investeringar som ledde till skapandet av en fri exportzon i Tanger. Genom sin verksamhet erbjuder Attijariwafa bank-koncernen ett utbud av bankprodukter och banktjänster till multinationella företag som är verksamma i de olika frihandelszonerna i Marocko samt till internationella aktörer. AIB har ett gott rykte som en ledande bank i Tangers finansiella offshore-zon
- (475) *Under 2017 lanserade Attijariwafa-bankkoncernen sin offshoreplan, ett nytt erbjudande som grundar sig på tjänster från den offshorebaserade Attijari International bank (AIB), med stöd av experter från den internationella finansmarknaden samt dagliga banktjänster med förmånliga kontovillkor.*
- (476) Genom detta erbjudande deltar Attijariwafa-bankkoncernen proaktivt i att stödja utländska investerare vid genomförandet av deras projekt och utvecklingen av deras verksamhet. [...] AIB är den största offshorebanken när det gäller marknadsandelar för både insättningar (51 %) och åtaganden (35 %). Denna offshore-plan existerar fortfarande, eftersom dess finansieringserbjudande fortfarande finns tillgängligt på bankens webbplats ⁽¹⁰⁴⁾.
- (477) AIB är ett helägt dotterbolag till AWB. AWB:s majoritetsaktieägare (46,5 %) är Al Mada. Al Mada är en investeringsfond som ägs av den marockanska kungafamiljen och vars uppgift är att arbeta för framväxten av en modern ekonomi och förbättra levnadsvillkoren i de territorier och för de befolkningar som den arbetar tillsammans med.
- (478) Med hänsyn till ägandet av den bank som beviljade DMA ett lån, det faktum att dess enda kundbas är företag i den industriella accelerationszonen, som stöds av de marockanska myndigheterna genom den industriella accelerationsplanen, och förekomsten av ett avtal mellan de marockanska myndigheterna och AWB-koncernen om förmånligt stöd till fordonssektorn, drog kommissionen slutsatsen att den berörda banken hade anförtrots och ålagts av de marockanska myndigheterna att bevilja lånet i linje med den statliga politiken.
- (479) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter uppgav de marockanska myndigheterna och DMA att kommissionens slutsatser om att finansinstitutet anförtrots/ålagts uppgifter att tillhandahålla finansiering till producenter av aluminiumhjul är oförenliga med artikel 3.1 a iv i grundförordningen och artikel 1.1 a 1 iv i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Enligt dem hade kommissionen underlåtit att uppfylla beviskraven för anförtroende och åläggande, dvs. att visa att de marockanska myndigheterna gav privata finansinstitut ansvar, eller utövade sina befogenheter gentemot privata finansinstitut, för att verkställa ett finansiellt bidrag till DMA.
- (480) De marockanska myndigheterna och DMA anförde särskilt följande: i) Det utövades ingen statlig kontroll över den privata banksektorn i Marocko, Marockos finansmarknad var till fullo utsatt för konkurrens och privata banker tillhandahöll lån till alla företag baserade på räntor som fastställs på en öppen och konkurrensutsatt marknad. ii) AIB var en privat bank och partnerskapsavtalet från 2015 påverkade inte dess affärsmässiga agerande. iii) Hur som helst rörde partnerskapsavtalet endast lån i utländsk valuta på upp till 12 miljoner marockanska dirham, medan det lån som DMA fick var mycket större. iv) AIB:s kundbas var inte begränsad till företag i den industriella accelerationszonen. v) AIB ingick inte ett låneavtal med DMA i enlighet med ett avtal mellan de marockanska myndigheterna och AWB-koncernen om förmånligt stöd till fordonssektorn. vi) Låneavtalet ingicks inte automatiskt, utan enbart på grundval av affärsmässiga överväganden som stöddes av låneansökan och AIB:s granskning av denna. vii) AIB hade rätt att välja ut sina kunder och besluta vilka finansieringsvillkor som banken erbjöd. Ett talande exempel på denna självständighet skulle vara AIB:s beslut att neka Hands 8 en låneförfrågan.
- (481) Kommissionen avvisade detta påstående. För det första avser taket på 12 miljoner marockanska dirham för lån inom ramen för partnerskapsavtalet kortfristiga lån (eller snarare kreditlinor för finansiering av rörelsekapital), vilket är skälet till att det anges i artikel 4.1.2 i avtalet. Lånet till DMA, som avser utrustning, omfattas snarare av artikel 4.1.1 i avtalet (investeringsfinansiering), där det inte anges något sådant tak och inte specifikt hänvisas till någon valuta. I artikel 4.1.2.6 i partnerskapsavtalet föreskrivs dessutom möjligheten att bevilja särskilda (dvs. skräddarsydda) krediter för fordonssektorn, t.ex. särskilda erbjudanden till banbrytande företag eller företag med särskild know-how eller expertis. Exemplet i denna artikel avser finansiering både i dirham och i utländsk valuta, och artikeln anger inga tak.

⁽¹⁰⁴⁾ Attijariwafa bank, "Offre dédiée". Finns på <https://www.attijariwafabank.com/fr/profil/grande-entreprise-pme/plans-dedies> (besöktes senast den 9 januari 2025).

- (482) För det andra beviljades DMA ett lån med den förmånliga räntesats som planerades i partnerskapsavtalet trots företagets låga kreditvärdighet, som bekräftas i skälen 385–388 ovan, och trots det låga interna kreditbetyg som AIB gav DMA, vilket inhämtades under kontrollen hos de marockanska myndigheterna ⁽¹⁰⁵⁾. Vidare nämnde DMA:s låneansökan ⁽¹⁰⁶⁾ behovet av att finansiera projektets utrustning, som redan hade installerats men ännu inte betalats, eftersom "företagets nuvarande resurser inte tillåter [oss] att finansiera den".
- (483) För det tredje noterade kommissionen, när det gäller bankens kundbas och de lån som beviljas andra företag, i de ytterligare uppgifter som banken lämnade efter det slutliga utlämnandet av uppgifter, att 78 % av de medel som tillhandahölls rörde utländska företag som är verksamma inom fordonsindustrin, som antingen är etablerade i industriella accelerationszoner eller i särskilda ekonomiska zoner (för dem som etablerades innan lagstiftningen om industriella accelerationszoner trädde i kraft), och att ytterligare 6 % rörde utveckling av de industriella accelerationszonerna (dvs. 84 % av dess medel tillhandahölls fordonsindustrin och företag i den zon som omfattas av den industriella accelerationsplanen). Detta visar att bankens finansiering är starkt snedvriden till förmån för utländska aktörer som investerar i den fordonssektor som omfattas av partnerskapsavtalet, och har koppling till den industriella accelerationsplanen samt utvecklingen av industriella accelerationszoner.
- (484) Påståendet om att AIB ska ha nekat Hands 8 en förlängning av dess lån kunde slutligen inte kontrolleras, eftersom dessa uppgifter framkom först efter utlämnandet av uppgifter, inte styrktes av några handlingar eller hänvisningar och, i strid med de marockanska myndigheternas uppgift i inlagen efter utlämnandet av uppgifter, inte hade diskuterats under kontrollbesöket. Även om påståendet skulle stämma visar det faktum att AIB nekade Hands 8 en förlängning av dess lån emellertid inte i sig att AIB agerade som en fri marknadsaktör utan instruktioner från de marockanska myndigheterna. Faktum kvarstår att AIB beviljade ett lån med förmånlig ränta till ett företag som det gav ett lågt internt kreditbetyg (se skäl 482 ovan) och att AIB:s beslutsfattande var snedvridet till förmån för utländska företag som omfattas av den industriella accelerationsplanen och företag i industriella accelerationszoner, såsom förklaras i skäl 483.
- (485) Sammanfattningsvis bekräftar allt som sägs ovan att AIB agerar som ett finansinstitut som anförtratts/ålagts ett uppdrag och som sådant tillhandahåller finansiering till den främjade fordonsindustrin, utan att ta vederbörlig hänsyn till kommersiella överväganden.

(c) **Finansiellt bidrag**

- (486) Det lån som DMA fick från AIB (och indirekt från AWB) utgjorde ett finansiellt bidrag i form av direkt överföring av medel, eftersom det berörda finansinstitutet hade anförtratts och ålagts av de marockanska myndigheterna att tillhandahålla förmånlig finansiering för specifikt fordonssektorn. De marockanska myndigheterna åtog sig att finansiera utvecklingen av fordonsindustrin i flera policydokument, såsom den nationella pakten och den industriella accelerationsplanen. Såsom förklaras i skälen 136 och 137 åtog sig de marockanska myndigheterna att mobilisera investeringsbanker för att stödja utländska investerare i det prestationsbaserade avtal som undertecknades inom ramen för den industriella accelerationsplanen för framdrivningsekosystemet, som produktionen av aluminiumhjul hör till. De skapade sedan en särskild funktion som skulle ge fordonssektorn finansiellt stöd. I det prestationsbaserade avtalet hänvisas det direkt till det partnerskapsavtal som undertecknats mellan de marockanska myndigheterna och AWB-koncernen. Å andra sidan beskriver även det investeringsavtal som undertecknades mellan de marockanska myndigheterna och CITIC Dicastal den viktigaste politik som de marockanska myndigheterna har antagit för att utveckla fordonsindustrin, inklusive den industriella accelerationsplanen och det prestationsbaserade avtalet för framdrivningsekosystemet. Kommissionen ansåg därför att AIB agerade på uppdrag av de marockanska myndigheterna för att fullgöra deras åtagande att tillhandahålla fordonssektorn finansiering och utföra den särskilda uppgift som de marockanska myndigheterna skapat i detta syfte.
- (487) Kommissionen analyserade också huruvida tillhandahållandet av lån enligt förmånliga villkor är en uppgift som i realiteten inte skiljer sig från myndighetsuppgifter. För detta kriterium krävs ett konstaterande som bekräftar att tillhandahållandet av varor från privata organ som anförtratts denna uppgift i realiteten inte skiljer sig från möjligheten att myndigheterna själva hade tillhandahållit sådana varor. Kommissionen anser att så är fallet. I stället för att tillhandahålla de förmånliga lånen direkt, för att uppnå de marockanska myndigheternas offentliga politiska mål om att främja utvecklingen av fordonsindustrin, instruerade de marockanska myndigheterna privata enheter att göra detta på deras vägnar. I den mån ett sådant tillhandahållande av lån medför vissa utgifter (t.ex. att privata enheter offrar marknadsavkastning) bör ett sådant agerande dessutom förstås som de typiska uppgifter som normalt anförtröts staten ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁵⁾ Bevis 4a från kontrollen hos de marockanska myndigheterna.

⁽¹⁰⁶⁾ Bevis 43 i de marockanska myndigheternas svar på kompletteringsförfrågan.

⁽¹⁰⁷⁾ Se t.ex. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1344 av den 12 augusti 2019 om införande av en provisorisk utjämningsstull på import av biodiesel med ursprung i Indonesien (EUT L 212, 13.8.2019, s. 1), skäl 117.

(d) **Förmån**

- (488) Lånet i fråga ger en förmån som motsvarar skillnaden mellan den ränta som mottagaren betalade för lånet och det belopp som skulle ha betalats för ett jämförbart kommersiellt lån.
- (489) För att fastställa en referensränta beaktade kommissionen lånets löptid, den valuta som det ställdes ut i och företagets kreditvärdighet mätt genom dess kortfristiga likviditet och skuldsättningsgrad. Såsom förklaras i skälen 385–388 konstaterade kommissionen att DMA hade en högriskprofil för potentiella långivare och investerare. På denna grundval använde kommissionen sig av ICE BofA Euro High Yield Index, som spårar resultatet för företagsskulder i euro med låg kreditvärdighet som emitterats offentligt på de inhemska euromarknaderna eller eurobondmarknaderna.
- (490) I sina synpunkter efter utlämnandet av uppgifter hävdade de marockanska myndigheterna och DMA att kommissionen felaktigt drog slutsatsen att DMA hade en högriskprofil för AIB. Lånet utgjorde en minimal risk för AIB, eftersom anläggningen redan hade uppförts när lånet beviljades. Dessutom har DMA en stabil kundbas, vilket exemplifieras genom ett långvarigt avtal med CITIC Dicastal.
- (491) De marockanska myndigheterna hävdade också att kommissionen använde en olämplig referensränta för att beräkna förmånen. De marockanska myndigheterna anförde att kommissionens fastställande av räntesatsen stred mot artikel 14 b i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Enligt de marockanska myndigheterna avser ICE BofA Euro High Yield Index, som hämtats från Federal Reserve Bank of St. Louis och används av kommissionen, inte lån och har inget att göra med de kommersiella lån som beviljas i Marocko.
- (492) De marockanska myndigheterna hävdade att kommissionen snarare borde ha använt IMF:s uppgifter om marockanska räntor som referensränta, särskilt eftersom IMF-uppgifter regelbundet används av undersökande myndigheter i handelspolitiska skyddsförfaranden i andra länder (nämligen i Förenta staterna). I motsats till ICE BofA Euro High Yield Index tillhandahåller IMF:s referensränta räntorna per land. De marockanska myndigheterna föreslog också som ett möjligt alternativ de räntor som AIB faktiskt tog ut för lån i euro till marockanska offshorebolag.
- (493) Det första påståendet om kommissionens val av referensränta är av samma karaktär som DMA:s påstående när det gäller beräkningen av förmånen från de gränsöverskridande lån som beskrivs i skälen 393–394 ovan och som därefter behandlas och avvisas i skäl 399, där kommissionen betonade att referensräntan motsvarade avkastningen på företagsskulder i euro med hög risk, dvs. hur mycket en långivare som lånar ut i euro till ett företag med en sådan riskprofil tjänade, vilket på så sätt speglar DMA:s lånetyp, valutan för DMA:s lån och DMA:s investeringsriskprofil. Kommissionen undersökte också de IMF-penningmarknadsräntor för Marocko som de marockanska myndigheterna föreslog som en lämpligare referensränta. Kommissionen konstaterade att den föreslagna IMF-penningmarknadsräntan motsvarar en utlåningsränta mellan banker ⁽¹⁰⁸⁾ snarare än en ränta mellan en bank och ett företag. Den återspeglar därför inte lånets kreditrisk i detta fall och lämpar sig därför inte som referensränta.
- (494) Dessutom noterade kommissionen att Excelbladet med de räntor som AIB debiterade för lån i euro främst tycks röra företag inom fordonsindustrin och/eller i särskilda ekonomiska zoner. För att vara representativt som referensvärde måste det innehålla information om företag som inte påverkas av de marockanska myndigheternas förmånspolitik. De få rader som potentiellt hade att göra med sådana företag lades dock till först efter det slutliga utlämnandet av uppgifter och kunde inte kontrolleras. De uppgifter som har lämnats är inte tillräckliga för att med säkerhet fastställa att dessa lån inte omfattas av de marockanska myndigheternas förmånspolitik, och räcker inte heller för att fastställa kreditvärdigheten hos mottagarna av de beviljade lånen.

⁽¹⁰⁸⁾ International Financial Statistics. *Country Notes*, s. 113. Finns på <https://www.elibrary.imf.org/display/book/9781455217588/9781455217588.xml> (besöktes senast den 7 februari 2025).

- (495) En räntenivå är inte bara kopplad till den valuta som lånet ställs ut i, utan också till företagets individuella kreditrisk. I detta avseende hade kommissionen redan i skälen 385–388 ovan fastställt att företaget inte hade en god finansiell situation, och den referensränta som användes återspeglar denna situation, eftersom den motsvarade avkastningen på företagsskulder med hög risk, dvs. hur mycket en långivare som lånar ut pengar till ett företag med en sådan riskprofil tjänade, och uttrycktes i euro, vilket på så sätt speglar valutan för DMA:s lån och DMA:s investeringsriskprofil. Kommissionen använde därför en lämplig referensränta som var anpassad till de särskilda egenskaperna hos det lån som DMA tillhandahölls.

(e) **Selektivitet**

- (496) Detta system är selektivt i enlighet med artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom det är begränsat till ett specifikt företag som främjas då det ingår i fordonssektorn i enlighet med den marockanska förmånspolitik som beskrivs i avsnitt 3.3, och är också regionalt selektivt eftersom företaget är etablerat i en industriell accelerationszon, vilket också tas upp i bl.a. avsnitt 3.3.
- (497) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter ifrågasatte de marockanska myndigheterna och DMA kommissionens slutsatser om systemets selektivitet. Enligt de marockanska myndigheterna visade både DMA:s låneansökan och resultaten av AIB:s granskning att lånet i fråga inte hade utfärdats på grundval av de marockanska myndigheternas politik eller på grund av att DMA var etablerat i den industriella accelerationszonen. De marockanska myndigheterna hävdade också att de främjade industrierna i sin helhet inte utgör ett tillräckligt avgränsat segment av ekonomin för att utgöra "vissa företag" i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen och artikel 2.1 a i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. DMA underströk också att AIB-lånen inte var begränsade till fordonsindustrin och till företag i den industriella accelerationszonen.
- (498) Kommissionen avvisade detta påstående. Såsom förklaras i skäl 481 har lånet koppling till de marockanska myndigheternas politik och partnerskapsavtalet, och är därmed en stödmekanism för fordonssektorn. Det har också koppling till utvecklingen av den industriella accelerationszonen. De marockanska myndigheternas och DMA:s påståenden efter utlämnandet av uppgifter, om att lånet i fråga inte utfärdades på grundval av en politik från de marockanska myndigheternas sida eller på grund av att DMA var etablerat i den industriella accelerationszonen, stöddes inte av någon bevisning.

(f) **Slutsats**

- (499) Följande subventionsnivå har fastställts för denna subvention under undersökningsperioden för de samarbetsvilliga exporterande producenterna:

Förmånlig finansiering från de marockanska myndigheterna

Företagets namn	Subventionsnivå
DMA	0,53 %

3.7. Offentliga intäkter drivs inte in eller efterskänks

- (500) Klaganden hävdar att företag som är etablerade i industriella accelerationszoner omfattas av subventioner i form av befrielse från flera skatterelaterade, tullrelaterade och administrativa åtgärder. För att gynnas av dessa skatterelaterade, tullrelaterade och administrativa åtgärder måste företagen få tillstånd att etablera sig i en industriell accelerationszon.

(a) **Rättslig grund**

- (501) Genom lag nr 19-94 och Dahir nr 1-95-1 av den 26 januari 1995 inrättades frihandelszonerna i Marocko. Enligt artikel 21 i lag nr 19-94 är varor som förs in i frihandelszoner befriade från importtullar.
- (502) Enligt artikel 6 i Marockos allmänna skattelag, 2023 års upplaga, och kapitel I i cirkulär nr 733 om skattebestämmelserna i finanslag nr 50-22 för räkenskapsåret 2023 ska företag som är verksamma i industriella accelerationszoner befrias helt från inkomstskatt under de fem första på varandra följande åren.

- (503) Enligt artikel 6 i lag nr 47-06, senare ändrad genom lag nr 07-20, är företag som är etablerade i industriella accelerationszoner befriade från yrkesskatt.

(b) **Slutsatser från undersökningen**

- (504) De industriella accelerationszonerna upprättades enligt marockansk lagstiftning genom lag nr 19-94 och Dahir nr 1-95-1 av den 26 januari 1995 (kallades tidigare *frizoner för export*). Industriella accelerationszoner är särskilda områden inom territoriet som är avsedda för industriell exportverksamhet och tillhörande tjänsteverksamhet. Industriella accelerationszoner är undantagna från gemensamma regler för utrikeshandel och valutakontroll. Varje industriell accelerationszon skapas och avgränsas genom ett dekret som fastställer vilka slags företag som kan vara etablerade i den och vad för slags verksamhet de kan bedriva.
- (505) För att etablera sig i en industriell accelerationszon enligt lag nr 19-94 måste företagen lämna in en ansökan och erhålla tillstånd från den lokala kommission för bearbetningszoner för export som leds av regionens guvernör och ha en omsättning som till minst 70 % går på export.
- (506) Båda de samarbetsvilliga exporterande producenterna var etablerade i en industriell accelerationszon. Kommissionen fann att de gynnades av följande:
- Befrielse från importtullar på import av råvaror och kapitalvaror.
 - Befrielse från och/eller nedsättning av bolagsskatt.
 - Befrielse från yrkesskatt (skatteplikten baseras på värdet av företagets tillgångar).
- (507) När det gäller kapitalvaror rapporterade DMA inte de varukoder enligt vilka utrustningen importerades, eller rapporterade felaktiga varukoder, för ett stort antal transaktioner. Samtidigt bokförde företaget inte den tillämpliga importtullsatsen för någon av de rapporterade transaktionerna.
- (508) Eftersom efterfrågade uppgifter saknades ansåg kommissionen att den inte hade fått tillgång till avgörande och nödvändiga uppgifter avseende denna aspekt av undersökningen. Kommissionen tillämpade därför artikel 28.1 i grundförordningen och förlitade sig på tillgängliga uppgifter avseende dessa frågor.

(c) **Finansiellt bidrag**

- (509) Dessa metoder innebär ett finansiellt bidrag i form av icke-indrivna offentliga intäkter (importtullar, bolagsskatt, yrkesskatt), som skulle ha drivits in om staten inte hade beviljat befrielsen.

(d) **Förmån**

- (510) En förmån beviljas för mottagaren inom ramen för dessa befrielser motsvarande de sammanlagda importtullarna och skattebesparingarna (det belopp som normalt skulle ha betalats men som inte drivits in).
- (511) Den ekonomiska förmån som företagen beviljats till följd av befrielsen från importtullar motsvarar de sammanlagda importtullnedsättningarna. Värdetullar på 2,5–40 % på importen skulle ha tagits ut om myndigheterna inte hade beviljat befrielsen.
- (512) När det gäller frågan om delvis bristande samarbete från DMA:s sida, enligt beskrivningen i skälen 113 och 117, använde kommissionen, på grundval av tillgängliga uppgifter för de felaktigt rapporterade eller icke rapporterade varukoderna för kapitalvaror, de importtullsatser som anges i MacMap⁽¹⁰⁹⁾. Om inga varukoder kunde fastställas användes de mest representativa tullsatserna för importerade kapitalvaror.

⁽¹⁰⁹⁾ Finns på <https://www.macmap.org/en/download> (besöktes senast den 4 december 2024).

- (513) När det gäller kapitalvaror fördelade kommissionen en del av den totala förmånen motsvarande den avskrivna andelen av värdet på företagets importerade tillgångar till undersökningsperioden. För material och reservdelar ansåg kommissionen att förmånen bestod av de sammanlagda importtullar som inte tagits ut under undersökningsperioden.
- (514) Den ekonomiska förmån som företagen beviljats till följd av befrielsen från bolagsskatt motsvarar den skatt som inte har tagits ut och som skulle uppgå till 32 % för företag som är etablerade utanför industriella accelerationszoner och inte omfattas av samma befrielse.
- (515) De ekonomiska förmåner som företagen beviljats till följd av befrielsen från yrkesskatt utgörs av att företagen har undvikit en finansiell utbetalning på 0,25 % av den totala omsättningen under undersökningsperioden och på 0,003 % av det totala värdet på tillgångarna under det räkenskapsår som föregick undersökningsperioden.

(e) **Selektivitet**

- (516) Förmånerna med koppling till befrielsen från importtullar och skatter är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom de genom lag uttryckligen är förbehållna företag som är etablerade i särskilda ekonomiska zoner, för vilka företagen först måste lämna in en ansökan och sedan väljas ut och godkännas av staten.
- (517) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter lämnade de marockanska myndigheterna, DMA och Hands 8 flera synpunkter på de olika subventioner som ska ha beviljats i form av icke-indrivna eller eftersänkta offentliga intäkter.
- (518) De marockanska myndigheterna och DMA noterade att kommissionen var skyldig att göra en bedömning av selektiviteten för varje påstått program eller instrument som den önskar utjämna, i stället för att nöja sig med en mening om selektivitet för fyra olika påstådda program, som den gjorde i skäl 516 ovan.
- (519) När det mer specifikt gäller nedsättningen av inkomstskatt hävdade de marockanska myndigheterna och DMA att den tillämpades på ett mycket brett och mångsidigt urval av industrier och sektorer och att det påstådda programmet därför inte var begränsat till ett tillräckligt smalt segment av den marockanska ekonomin för att kvalificeras som "selektivt" i den mening som avses i artikel 2.1 a i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. De hävdade särskilt att alla företag, oavsett om de är verksamma i en industriell accelerationszon eller inte, omfattas av en femårig befrielse för godkända industriverksamheter. För företag utanför zonen innehåller dekret nr 2-17-743 av den 19 juni 2018 en förteckning över sektorer, som är mycket bred och omfattar praktiskt taget alla industrisektorer i Marocko. Karaktären hos de villkor som anges inom ramen för systemet (objektiva, neutrala, övergripande tillämpning) gör det därför icke-selektivt.
- (520) När det gäller befrielsen från yrkesskatt uppgav de marockanska myndigheterna, DMA och Hands 8 att all nyetablerad yrkesverksamhet omfattas av en fullständig befrielse från yrkesskatt under fem år, och att detta även gäller företag utanför den industriella accelerationszonen.
- (521) När det gäller den påstådda förmånen till följd av upphävandet av tullar på råvaror noterade de marockanska myndigheterna, DMA och Hands 8 att alla företag som är etablerade utanför den industriella accelerationszonen också hade rätt till tullrestitution enligt artiklarna 101–103 (avdrag och återbetalning) i Marockos allmänna skattelag och artikel 159 (tullrestitution) i Marockos tullkodex, om de betalade importtullar på råvaror och därefter exporterade de färdiga varor som innehåller dessa insatsvaror.
- (522) Enligt de marockanska myndigheterna gäller detsamma för tullbefrielsen för kapitalvaror: detta undantag är allmänt tillämpligt inom alla sektorer, oavsett om företaget ligger i en industriell accelerationszon eller inte. Denna befrielse beviljas enligt artikel 164-1-p i den kodex för indirekt skatt som gäller för utrustning som är avsedd för investeringsprogramprojekt till ett värde av minst 50 miljoner marockanska dirham.
- (523) Kommissionen tillbakavisade dessa påståenden. De förmåner som följer av den förmånliga skatte- och tullbehandling som beskrivs ovan har koppling till det faktum att företaget är etablerat i en industriell accelerationszon.

- (524) Befrielserna från inkomstskatt och yrkesskatt för företag utanför den industriella accelerationszonen är begränsade till de fem första verksamhetsåren för företag. Både DMA och Hands 8 hade under undersökningsperioden varit verksamma i mer än fem år. När det gäller förmån och selektivitet bör en jämförelse göras mellan företag i samma situation under undersökningsperioden, dvs. mellan företag som har varit verksamma i mer än fem år och som är etablerade i den industriella accelerationszonen och företag som har varit verksamma i mer än fem år och som är etablerade utanför den industriella accelerationszonen. Om man gör en sådan jämförelse är det lätt att se att DMA och Hands 8 endast kunde åtnjuta dessa befrielser från inkomstskatt och yrkesskatt under undersökningsperioden eftersom de var etablerade i industriella accelerationszoner. Även under ett företags fem första verksamhetsår är befrielserna begränsade till en stängd förteckning över industrisektorer som specifikt räknas upp en efter en i dekret nr 2-17-743 av den 19 juni 2018, och för vilken de marockanska myndigheterna inte lämnade in några objektiva urvalskriterier.
- (525) När det gäller tullrestitutionssystemet och den efterföljande befrielsen från importtullar på råvaror kan företag utanför den industriella accelerationszonen potentiellt få sådana tullar återbetalade. För att detta system ska kunna betraktas som ett egentligt tullrestitutionssystem bör det kontrolleras att de importerade råvarorna förbrukas vid produktionen av de varor som exporteras. Tvärtom är företag som är etablerade i den industriella accelerationszonen befriade i förväg från betalning av sådana importtullar före produktionen och exporten, och denna befrielse sker automatiskt. Tullkodexen begränsar dessutom tullrestitutionssystemet utanför den industriella accelerationszonen till att endast gälla vissa importerade produkter, som i regel har koppling till en specifik slutanvändning⁽¹¹⁰⁾. De råvaror som importeras av producenterna av aluminiumhjul finns inte med på denna förteckning. Om de var etablerade utanför den industriella accelerationszonen kunde de alltså inte över huvud taget omfattas av tullrestitution.
- (526) Slutligen är befrielsen från importtullar för kapitalvaror utanför den industriella accelerationszonen också begränsad till vissa sektorer, dvs. till företag som har undertecknat ett investeringsavtal, och endast under tre år från det att företaget bildades, med en möjlig förlängning med ytterligare två år⁽¹¹¹⁾. Såsom redan förklarats i skäl 524 ovan hade både DMA och Hands 8 under undersökningsperioden varit i drift i mer än fem år. I den situation som rådde under undersökningsperioden kunde båda företagen således åtnjuta denna befrielse från importtullar endast på grund av att de var etablerade i industriella accelerationszoner. Även under ett företags fem första verksamhetsår begränsar artikel 164.1 i tullkodexen befrielsen från importtullar på kapitalvaror till företag som har undertecknat ett investeringsavtal med de marockanska myndigheterna. Såsom framhålls i den allmänna bakgrunden för den marockanska industripolitiken i avsnitt 3.3, i beskrivningen av DMA:s investeringsprojekt i avsnitt 3.4.3 och genom industriutvecklings- och investeringsfondens funktion i avsnitt 3.6.1 ovan, är investeringsavtal av naturen kopplade till de marockanska myndigheternas förmånspolitik för främjade industrisektorer, t.ex. de som omfattas av den industriella accelerationsplanen. Godkännandet och undertecknandet av ett investeringsavtal med de marockanska myndigheterna är till exempel en förutsättning för att få bidrag från industriutvecklings- och investeringsfonden eller för att få billig mark i en industriell accelerationszon. Befrielsen från importtullar på kapitalvaror är därför begränsad till de sektorer som främjas av de marockanska myndigheterna inom ramen för den industriella accelerationsplanen, även under de fem första verksamhetsåren.

(2) *Slutsats*

- (527) Följande subventionsnivå har fastställts för denna subvention under undersökningsperioden för de samarbetsvilliga exporterande producenterna:

Befrielse från skatter och importtullar i industriella accelerationszoner

Företagets namn	Beskrivning	Subventionsnivå
DMA	Importtullar på råvaror	1,33 %
DMA	Importtullar på kapitalvaror	1,74 %

⁽¹¹⁰⁾ Se artiklarna 159.2 och 173.1 i och bilaga III till tullkodexen. Enligt artikel 173.1-1° i tullkodexen är de varor "som är berättigade till restitutionssystemet enligt artikel 159 i ovannämnda tullkodex de som förtecknas i bilaga III till detta dekret".

⁽¹¹¹⁾ Artikel 164.1 i tullkodexen.

Företagets namn	Beskrivning	Subventionsnivå
DMA	Bolagsskatt	0,99 %
DMA	Yrkesskatt	0,47 %
Hands 8	Importtullar på råvaror	1,87 %
Hands 8	Importtullar på kapitalvaror	0,25 %
Hands 8	Bolagsskatt	0,28 %
Hands 8	Yrkesskatt	0,49 %

3.8. Tillhandahållande av mark mot för låg ersättning av de marockanska myndigheterna

(528) Klaganden uppger att den marockanska staten enligt den industriella accelerationsplanen hade åtagit sig att tillhandahålla 1 000 hektar för inrättandet av ny industrimark som är färdig att användas, på begäran och till "attraktiva priser". Dessutom har integrerade industriplattformar ofta status som frizoner och kombinerar mark, byggnader, logistik, tjänster och utbildning på plats⁽¹¹²⁾. Den marockanska staten offentliggör varje år en inbjudan till intresseanmälningar för att välja ut projekt för att inrätta eller återställa industrimark som har rätt till en finansiell subvention från de marockanska myndigheterna.

(529) När det gäller de år som föregick undersökningsperioden hänvisade klaganden till det faktum att den marockanska revisionsdomstolen (Cour des Comptes) 2018 påpekade att för att minimera kostnaderna styrs valet av mark för att inrätta ny industrimark av markens rättsliga status (statlig, kollektiv). Som en följd är majoriteten av all ny industrimark statlig eller kollektiv mark⁽¹¹³⁾. De totala arbets- och byggkostnaderna för nya industriparker finansieras av staten. Under 2016 motsvarade dessa 11,87 miljarder marockanska dirham (1,1 miljarder euro) för integrerade industriparker och 3,86 miljarder marockanska dirham (360 miljoner euro) för industriparker. Utöver arbete på plats har offentliga enheter också finansierat arbete utanför anläggningen (vatten- och elförsörjning, sanitet och infrastruktur för åtkomst till anläggningarna), på upp till 1,12 miljarder marockanska dirham (100 miljoner euro).

(a) Rättslig grund

(530) Bestämmelserna om mark till förmånliga villkor grundar sig på följande:

- Den nationella pakten för industriell utveckling 2009–2015.
- Den industriella accelerationsplanen 2014–2020.
- Genomförandeavtalet om planering, utveckling, främjande, marknadsföring och förvaltning av den integrerade industriplattformen i Kénitra, som undertecknades av ekonomi- och finansministeriet, industri- och handelsministeriet, Hassan II-fonden och MEDZ Group CDG i november 2010.
- Genomförandeavtalet om planering, utveckling, främjande, marknadsföring och förvaltning av den integrerade industriplattformen i Tanger-Jouamaa, som undertecknades av ekonomi- och finansministeriet, industri- och handelsministeriet, Hassan II-fonden och Tangier Mediterranean Special Agency i augusti 2012.
- Investeringsavtalet om att inrätta ett industriprojekt för produktionen av aluminiumhjul i Konungariket Marocko mellan Konungariket Marocko och CITIC Dicastal, 26 juli 2018.

⁽¹¹²⁾ Enligt "Loi n° 19-94 Relative aux Zones Franches d'Exportation", Bulletin Officiel, 1995-02-15, nr 4294, s. 117–121, senare ändrad genom lag 14.21 för att ändra begreppet "zone franche" till "zone d'accélération industrielle". Se även "Code des douanes et impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects approuvé par le dahir portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977), tel. qu'il a été modifié et complété".

⁽¹¹³⁾ Cour des Comptes. "Espaces d'accueil industriels". Finns på <https://www.courdescomptes.ma/wp-content/uploads/2023/01/9.-Espaces-daccueil-industriels.pdf> (besöktes senast den 17 december 2024).

- Investeringsavtalet om att inrätta ett industriprojekt för produktionen av aluminiumhjul i Konungariket Marocko mellan Konungariket Marocko, Hands Corporation Ltd. och Hands 8, 19 februari 2018.

(b) **Slutsatser från undersökningen**

- (531) Båda de samarbetsvilliga exporterande producenterna är etablerade i industriella accelerationszoner: DMA i Atlantic Free Zone i Kénitra (AFZ) och Hands 8 i Tanger Automotive City/Tanger Free Zone (TAC/TFZ). De industriella accelerationszonerna ägs och drivs av förvaltningsbolag:

- MEDZ Group CDG (MEDZ) äger och driver AFZ.
- Tanger Med Group (TMG) äger och driver TAC/TFZ.

- (532) Båda de samarbetsvilliga exporterande producenterna köpte mark från de företag som förvaltade respektive industriella accelerationszon. De marockanska myndigheterna måste ge ett företag tillstånd att etablera sig i en industriell accelerationszon via ett investeringsavtal.

- (533) MEDZ ägs nästan helt av CDG Développement (CDGD) (sju personer äger vardera en aktie jämfört med de 21 500 aktier som ägs av CDGD och en aktie ägs av Caisse de Dépôt et de Gestion (CDG). CDGD är ett helägt dotterbolag till det statligt ägda CDG, ett offentligt organ som inrättats och regleras genom lag (Dahir no° 1-59-074 av den 10 februari 1959), vars uppgift är att mobilisera resurser för att stödja den offentliga politiken för Marockos ekonomiska utveckling.

- (534) TMG är ett statligt ägt företag. Dess största aktieägare är Hassan II-fonden, med 87,5 % av aktieinnehavet, följt av minoritetsaktieägarna: de marockanska myndigheterna (12,38 %) och CDG Group (0,12 %). Såsom fastställs i skäl 462 är Hassan II-fonden ett offentligt organ.

- (535) De obebyggda markområden som förvärvades av förvaltningsbolagen ägdes till största delen av staten, eftersom det rörde sig om kollektiv stammark som förvaltades av jordbruksministeriet. Priset för dessa markområden fastställdes av en statlig kommission. De infrastrukturarbeten som krävdes för att göra marken lämplig för industriella investerare genomfördes av förvaltningsbolagen i enlighet med en affärsplan som godkänts av staten. Dessutom tillhandahöll Hassan II-fonden bidrag till förvaltningsbolagen för en del av dessa infrastrukturarbeten. Slutligen är förvaltningsbolagen enligt ett avtal som undertecknats med de marockanska myndigheterna skyldiga att debitera ett pris för de bebyggda markområdena när infrastrukturarbetena har slutförts, vilket anges av myndigheterna i ovan nämnda avtal. Dessa respektive förmånspriser anges på förhand av de marockanska myndigheterna i de bilagor till genomförandeaftalen som det hänvisas till i skäl 344 ovan mellan Hassan II-fonden, de marockanska ministerierna och förvaltningsbolagen för industriella accelerationszoner som avses i led a. Som en del av dessa avtal åtar sig de bolag som förvaltar de industriella accelerationszonerna att följa denna prisplan. Under kontrollbesöket medgav de marockanska myndigheterna att detta pris är lägre än det normala marknadspriset, eftersom det innebär en vinstmarginal som är lägre än den normala vinst som en privat aktör skulle kräva. Dessutom bekräftade de marockanska myndigheterna att de gav förvaltningsbolagen bidrag som finansierades genom Hassan II-fonden för att utveckla infrastrukturen, vilket sänkte försäljningspriset för denna mark ytterligare. Det avtal som undertecknats mellan förvaltningsbolaget och de marockanska myndigheterna ålägger slutligen förvaltningsbolaget att sänka det försäljningspris som de marockanska myndigheterna fastställt om infrastrukturarbetena kostar mindre än väntat. Förvaltningsbolagen instruerades därmed att fastställa priset på den mark som såldes till företag som skulle etableras i de industriella accelerationszonerna till en nivå som understeg det normala marknadspriset.

- (536) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade de marockanska myndigheterna att kommissionens slutsatser om att Hassan II-fonden för ekonomisk och social utveckling agerar som ett "offentligt organ" är oförenliga med artikel 2 b i grundförordningen och artikel 1.1 a 1 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Slutsatserna om att de marockanska myndigheterna utövade meningsfull kontroll över Hassan II-fonden var bristfälliga eftersom kommissionen tyckte anse att utnämningen av en enhets ledning räckte för att bevisa att det förekom meningsfull kontroll. De marockanska myndigheterna påpekade att Hassan II-fonden är skyldig att agera oberoende i enlighet med styrelsens beslut. Styrelsen består av tre ledamöter som är fristående från regeringen. Enligt artikel 10 i lag nr 36.01 har styrelsen den operativa kontrollen över Hassan II-fondens beslut, inte ledningen.

- (537) Kommissionen avvisade detta påstående. Såsom förklaras i skälen 458–463 finansieras Hassan II-fonden fullt ut av Marockos statsbudget och den marockanska staten har tillsynsbefogenheter över fondens verksamhet och dess övergripande förvaltning och har de yttersta kontroll- och tillsynsbefogenheterna över bland annat urvalskriterierna för stödberättigade projekt, de faktiska finansieringsbesluten och utbetalningen av medel. Enligt Hassan II-fondens svar på frågeformuläret leds fondens styrelse vidare av premiärministern och flera av ledamöterna är höga regerings-tjänstemän, samtidigt som fondens verkställande ledning (som förvisso består av tre ledamöter) ännu inte hade utsetts, förutom dess ordförande. Ordföranden för Hassan II-fondens verkställande ledning borde ha utnämnts i enlighet med artikel 49 i konstitutionen enligt lag nr 08-21 ⁽¹¹⁴⁾. I bilaga 1 till den sistnämnda lagen ("Förteckning över strategiska offentliga inrättningar och företag") nämns tydligt Hassan II-fonden. I artikel 49 i konstitutionen ⁽¹¹⁵⁾ anges att utnämningarna sker "på förslag av regeringschefen och på initiativ av den berörda ministern, till liksom cheferna för strategiska offentliga inrättningar och företag. Förteckningen över dessa strategiska inrättningar och företag finns i en av grundlagarna."

(c) **Finansiellt bidrag**

- (538) Dessa metoder innebär ett finansiellt bidrag i form av tillhandahållande mot för låg ersättning av mark som ägs av enheter som får instruktioner från de marockanska myndigheterna. MEDZ och TMG, som indirekt ägs av staten, instrueras genom genomförandeaftalen att tillhandahålla billig mark och fullgör på så sätt myndighetsuppgiften att uppfylla de marockanska myndigheternas mål för att utveckla fordonsindustrin.

(d) **Förmån**

- (539) En förmån enligt detta system beräknas som skillnaden mellan vad mottagarna faktiskt betalade och vad de skulle behöva betala om de köpte varorna eller tjänsterna på marknadsvillkor.
- (540) Eftersom alla priser som fastställts i liknande zoner är förmånliga och i avsaknad av information om marknadspriset på bebyggda markområden i Marocko under undersökningsperioden utgick kommissionen från DMA:s hypotekslåneavtal, där banken oberoende bedömde det verkliga marknadsvärdet på den mark som DMA lämnade som säkerhet som ett referensvärde för marknadspriset på mark. Eftersom hypotekslåneavtalet ingicks 2023, men de samarbetsvilliga exporterande producenterna köpte marken 2018 och 2019, justerade kommissionen referensvärdet i enlighet med prisvariationen för industriella fastighetsindex för Marocko. Eftersom marken förväntas användas över en längre tidsperiod fördelade kommissionen en trettondedel av den totala förmånen till undersökningsperioden.
- (541) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade de marockanska myndigheterna och DMA att kommissionen inte kunde använda DMA:s hypotekslåneavtal från 2023, inbegripet bedömningen av markens värde, som ett referensvärde för marknadspriset på den mark som köptes 2018 och 2019. Enligt de marockanska myndigheterna och DMA var detta referensvärde för markpriset inte representativt för mark i olika delar av Marocko, vars priser inte är jämförbara, trots att kommissionen justerade referensvärdet i enlighet med prisvariationen för industriella fastighetsindex för Marocko.
- (542) Kommissionen avvisade detta påstående. Det referensvärde som användes för beräkningen av förmånen var i själva verket marknadsvärdet på DMA:s mark efter justering för inflationen fram till undersökningsperioden.
- (543) Hands 8 hävdade också i sina synpunkter efter utlämnandet av uppgifter att det referensvärde som användes för att fastställa markens marknadsvärde var olämpligt. Företaget påpekade att marken låg i Tanger, medan det referensvärde som kommissionen använde var kopplat till mark i Kénitra. Hands 8 hävdade att markpriset var mycket olika beroende på var marken fanns. I detta avseende tillhandahöll parten en oberoende utvärderingsrapport med en uppskattning av marknadsvärdet för den mark som ägs av Hands 8 baserat på priserna för mark som ligger nära och utanför TAC, såsom dessa var registrerade i Tangers fastighetsregister (Conservation Foncière de Tanger).

⁽¹¹⁴⁾ "Organic Law No. 08-21 modifying and supplementing organic law n° 02-12 relating to appointment to higher positions in application of the provisions of articles 49 and 92 of the Constitution." Finns på <https://courconstitutionnelle.ma/Documents/LoisOrganique/08-21-fr.pdf> (besöktes senast den 13 februari 2025).

⁽¹¹⁵⁾ Constitution Marocaine. Finns på <https://www.bladi.net/img/pdf/Constitution-maroc-2011.pdf> (besöktes senast den 13 februari 2025).

- (544) Kommissionen avvisade detta påstående. För det första är utvärderingsrapporten från januari 2024, och företaget lämnade in den först efter det slutliga utlämnandet av uppgifter. Det kunde därför inte uteslutas att företaget beställde rapporten enbart för denna undersökning i syfte att förse kommissionen med ett påstått marknadsbaserat värde på marken. Vad som är viktigare är att informationen i utvärderingsrapporten inte åtföljdes av de underliggande dokument som användes för att fastställa markvärdet. Enbart utifrån rapporten kunde kommissionen till exempel inte bekräfta var tomterna fanns eller undersöka om marken kunde jämföras med den mark som ägs av Hands 8 och inte heller om det totala priset och storleken på de tomter som beaktades stämde.

(e) **Selektivitet**

- (545) Förmånerna med koppling till tillhandahållande av mark mot för låg ersättning är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom endast företag som valts ut av de marockanska myndigheterna och som är etablerade i särskilda ekonomiska zoner, dvs. utsedda geografiska regioner inom den beviljande myndighetens jurisdiktion, har rätt till förmånen (se skäl 535).
- (546) Såsom nämns i skälen 124–127 identifierade den nationella pakt, som senare ersattes av den industriella accelerationsplanen, fordonsindustrin som en av de nyckelindustrier vars utveckling skulle stödjas genom bland annat inrättandet av integrerade industriplattformar. De marockanska myndigheterna avsatte två sådana plattformar, en i Kénitra och en i Tanger, till fordonsindustrin och gav dem status som industriella accelerationszoner.
- (547) De investeringsavtal som undertecknades mellan de marockanska myndigheterna och investerarna i de två samarbetsvilliga exporterande producenterna bekräftar att de marockanska myndigheterna uttryckligen gav företagen möjlighet att etablera sig i respektive industriell accelerationszon. I avtalen hänvisas också till det faktum att de respektive zoner där investeringarna görs omfattas av de fördelar som följer av Marockos särskilda system i dessa zoner, däribland enligt lag nr 19/94 (vilket beskrivs närmare i skälen 124–127). De marockanska myndigheterna åtog sig också att stödja företagen i samband med förvärvet av mark i zonerna.

(f) **Slutsats**

- (548) Följande subventionsnivåer har fastställts för denna subvention under undersökningsperioden för de samarbetsvilliga exporterande producenterna:

Tillhandahållande av mark mot för låg ersättning

Företagets namn	Subventionsnivå
DMA	0,38 %
Hands 8	1,14 %

3.9. **System som inte utjämnats**

- (549) Det fanns inga bevis för subventionering i fråga om följande system:

- Exportkreditförsäkring som tillhandahålls inom ramen för samarbete mellan de kinesiska myndigheterna och de marockanska myndigheterna.
- Befrielse från mervärdesskatt på importerade kapitalvaror.
- Stöd till yrkesutbildning.

3.10. Slutsats beträffande subventionering

- (550) Kommissionen beräknade storleken på de utjämningsbara subventionerna för de samarbetsvilliga företagen i enlighet med bestämmelserna i grundförordningen, genom att granska varje subvention eller subventionsprogram, och adderade dessa siffror för beräkningen av det totala subventionsbeloppet för var och en av de exporterande producenterna under undersökningsperioden. För att beräkna den totala subventioneringen beräknade kommissionen först den procentuella subventioneringen, nämligen subventionsbeloppet i procent av företagets omsättning under undersökningsperioden. Denna procentandel användes därefter för att beräkna det subventionsbelopp som fördelades på exporten av den berörda produkten till unionen under undersökningsperioden. Detta subventionsbelopp uttrycktes därefter som en procentandel av cif-värdet för samma export.
- (551) Eftersom något stickprovsförfarande inte utfördes och det därmed inte fanns några andra samarbetsvilliga exporterande producenter beräknades ingen vägd genomsnittlig subventionsnivå.
- (552) Eftersom graden av samarbete var hög ansåg kommissionen det lämpligt att fastställa den övriga subventionsnivån till en nivå som motsvarar nivån för det samarbetsvilliga företag som har den högsta subventionsnivån.
- (553) Eftersom DMA:s situation var relativt onormal (kommissionen fann inga bevis för liknande subventionering från de marockanska myndigheterna i samarbete med de kinesiska myndigheterna eller andra tredjeländers myndigheter när det gäller Hands 8), ansåg kommissionen att det var lämpligt att dra av de subventionsbelopp som hade koppling till samarbetet mellan de marockanska myndigheterna och de kinesiska myndigheterna. Resultatet var något lägre än det subventionsbelopp som konstaterades för Hands 8 (5,05 %), och därför bör den nivå som fastställts för Hands 8 tillämpas som den övriga subventionsnivån.
- (554) På denna grundval fastställdes följande utjämningsbara subventionsbelopp som en procentandel av priset cif vid unionens gräns, före tull:

Företagets namn	Sammanlagd subventionsnivå
DMA	31,45 %
Hands 8	5,60 %
Övriga företag	5,60 %

- (555) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade DMA att den slutliga subventionsnivån enligt artikel 19.3 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder borde justeras för den del av subventioneringen som redan behandlades genom de antidumpningsåtgärder som införs parallellt. DMA hänvisade till situationer där utjämningsstullen motsvarar hela subventionsbeloppet och där antidumpningstullar, som åtminstone i viss utsträckning har beräknats på grundval av samma subvention, införs samtidigt. Detta är sannolikt när dumpningsmarginalerna beräknas på grundval av en metod för länder utan marknadsekonomisk status enligt WTO:s rättspraxis, vilken DMA förlitar sig på⁽¹¹⁶⁾. DMA påpekade särskilt att i det separata antidumpningsförfarandet baserades DMA:s dumpningsmarginal på den högsta dumpningsmarginal som konstaterades för de produkttyper som sålts i representativa kvantiteter av den samarbetsvilliga exporterande producenten Hands 8. Dessutom hävdade DMA att Hands 8 på grundval av resultaten i denna antisubventionsundersökning inte gynnades av tillhandahållandet av kapitalvaror eller råvaror mot för låg ersättning. I detta sammanhang begärde DMA åtminstone att dumpningsmarginalen skulle justeras för det belopp av de facto-lånet som är kopplat till kapitalvaror och det förmånliga priset på insatsvaror för DMA, i enlighet med artikel 19.3 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.

⁽¹¹⁶⁾ WTO DS379/AB/R (US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), rapport från överprövningsorganet, 11 mars 2011, punkt 582.

- (556) Kommissionen höll inte med. Inledningsvis noterade kommissionen att artikel 19.3 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder motsvaras av artikel 15.2 i grundförordningen. DMA:s argument grundar sig på ett missförstånd om den metod som tillämpades i antidumpningsförfarandet till följd av att DMA inte samarbetade alls. Företagets argument grundar sig särskilt på det felaktiga antagandet att kommissionen skulle ha använt Hands 8:s normalvärde för att jämföra det med DMA:s exportpriser. Detta stämmer inte. Eftersom DMA inte alls samarbetade under antidumpningsförfarandet blev detta företag föremål för den övriga tullen för alla icke-samarbetsvilliga företag i Marocko. Denna landsomfattande tull fastställdes på grundval av en undergrupp av dumpningsmarginalerna för produkttyper som såldes i representativa kvantiteter av den enda samarbetsvilliga exporterande producenten i antidumpningsundersökningen, dvs. Hands 8. Dumpningsmarginalerna var ett resultat av både normalvärdet och det exportpris som beräknats för Hands 8, som påverkades lika mycket av subventionering (i förekommande fall). En sådan metod kan därför inte ge upphov till en potentiell dubbelräkning i den mening som avses i artikel 15.2 i grundförordningen. Den metod som användes för att beräkna normalvärdet för Hands 8 var standardmetoden för marknadsekonomier och inte den metod för länder utan marknadsekonomisk status som behandlades i den WTO-rättspraxis som DMA förlitade sig på. I situationer där standardmetoden tillämpades kunde dubbelräkning endast ske i händelse av exportsubventionering, vilket direkt sänker exportpriset. Så är inte fallet i detta ärende, eftersom det inte förekom något problem med dubbelräkning enligt artikel 15.2 eller artikel 24.1 när det gäller Hands 8. I detta avseende skulle DMA:s påstående också leda till den paradoxala situationen att även om det inte förekom någon dubbelräkning och det inte gjordes något avdrag för Hands 8, skulle DMA däremot gynnas av ett sådant avdrag baserat på en påstådd och ogrundad dubbelräkning avseende DMA. Det faktum att Hands 8 inte gynnades av tillhandahållandet av insatsvaror mot för låg ersättning eller av ett de facto-lån är juridiskt irrelevant och förändrar inte denna slutsats. I vilket fall som helst noterade kommissionen att den dumpningsmarginal som beräknats på detta sätt valdes som en proxyvariabel vid tillämpningen av tillgängliga uppgifter för att fastställa den övriga dumpningsmarginalen för de icke-samarbetsvilliga producenterna, inklusive DMA, och ersatte den marginal som skulle ha beräknats om DMA hade samarbetat. Kommissionen avvisade därför detta påstående. .
- (557) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hänvisade DMA även till artikel 19.1 och 19.4 och artikel 21.1 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder samt till artikel VI.3 i Gatt 1994, och påpekade att en undersökande myndighet vid fastställandet av det fortsatta behovet av utjämningsstullar måste träffa ett avgörande om subventionering, dvs. huruvida subventionen fortfarande existerar eller inte.
- (558) I detta avseende hänvisade företaget till det faktum att DMA bytte ägare i slutet av undersökningsperioden. Såsom förklaras i skälen 247 och 262 sålde Dicastal Asia sitt innehav i DMA till CITIC Dicastal. DMA hävdade att kommissionen borde ha tagit hänsyn till WTO-panelens slutsatser i ärendet *US – Lead and Bismuth II*. Om ett ägarbyte har ägt rum till ett skäligt marknadsvärde upphäver, enligt punkt 6.81 i panelrapporten, ett icke-återkommande finansiellt bidrag som beviljats ett tidigare företag det finansiella bidrag och den förmån som indirekt beviljas ett efterträdande företag.
- (559) I detta sammanhang hävdade DMA att företaget tillhandahöll tillräcklig bevisning för att ägarbytet ägde rum till ett skäligt marknadsvärde under undersökningsperioden. Enligt DMA har kommissionen emellertid inte analyserat huruvida det finansiella bidraget och förmånen fortfarande existerade efter CITIC Dicastals förvärv av DMA.
- (560) Kommissionen höll inte med. Dessa argument bygger på det falska antagandet att CITIC Dicastal, Changsha Dicastal, Dicastal Asia, Dicastal HK och DMA var icke-närstående enheter och att de underliggande transaktionerna utfördes till ett skäligt marknadsvärde. Såsom visas på ett uttömmande sätt i skälen 248–252, 256, 258, 262, 263, 269, 270 och 293–313 drog kommissionen slutsatsen att CITIC Dicastal var DMA närstående och att alla dessa enheter var varandra närstående från starten och under hela genomförandet av Marockoprojektet. DMA har inte lagt fram några bevis för att enheterna inte var närstående och för att de relevanta transaktionerna genomfördes på armslängds avstånd och återspeglade ett skäligt marknadsvärde. Dessa påståenden avvisades därför.

4. SKADA

4.1. Definition av unionsindustrin och unionens produktion

- (561) Under undersökningsperioden tillverkades den likadana produkten av cirka 27 producenter i unionen. De utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 9.1 i grundförordningen.
- (562) Unionens sammanlagda produktion under undersökningsperioden fastställdes till ca 46,8 miljoner enheter. Kommissionen fastställde denna siffra på grundval av alla tillgängliga uppgifter om unionsindustrin, däribland det svar på det makroekonomiska frågeformuläret som lämnats av klaganden. Som anges i skäl 49 svarade de unionsproducenter som ingick i urvalet för 22 % av unionens uppskattade sammanlagda produktionsvolym av den likadana produkten.

4.2. Förbrukningen i unionen

- (563) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen baserat på unionsindustrins totala försäljning i unionen plus den totala importen från tredjeländer till unionen. Uppgifterna om unionsindustrins försäljning på unionens marknad hämtades från klagomålet och justerades på grundval av uppgifterna i svaren från de unionsproducenter som ingick i urvalet för undersökningsperioden. Vad gäller importen utgick kommissionen från Eurostats databas Comext. Eftersom Comext endast innehåller uppgifter om vikten på importen och inte antalet importerade aluminiumhjul var det dock nödvändigt att omvandla vikten till antal enheter. I klagomålet tillämpade klaganden samma omräkningstal som det som användes i den separata antidumpningsundersökningen för samma produkt, dvs. 11,3 kg per enhet. Inga berörda parter lämnade synpunkter i detta avseende. Av den anledningen bekräftades detta omräkningstal och användes vid fastställandet av förbrukningen i unionen i enheter.
- (564) Unionens marknad är uppdelad mellan två distributionskanaler: OEM och eftermarknad. Merparten av försäljningen rör dock OEM-marknaden, med en marknadsandel på 90 %. Eftersom de marockanska producenterna uteslutande sålde på OEM-marknaden och eftersom eftermarknaden utgör en liten del av unionens sammanlagda marknad beslutades det att förbrukningen inte skulle delas upp mellan de två distributionskanalerna.
- (565) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 1

Förbrukning i unionen

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Total förbrukning i unionen (i tusental enheter)	55 987	57 346	60 076	64 592
<i>Index</i>	100	102	107	115

Källa: Eurostats databas Comext, EUWA och kontrollerade svar på frågeformulär.

- (566) Förbrukningen i unionen ökade med 15 % mellan 2020 och undersökningsperioden. På grund av covid-19-pandemin var dock 2020 en låg utgångspunkt att börja med. Under 2020 hade bilindustrins produktion minskat avsevärt, och detta påverkade leverantörerna av aluminiumhjul direkt eftersom deras försäljning minskade på grund av produktionsstopp och nedstängda anläggningar. Marknaden förbättrades något 2021, men under undersökningsperioden låg förbrukningen fortfarande långt under nivåerna före pandemin. Under 2019 var förbrukningen omkring 74 miljoner enheter, dvs. 14 % högre än förbrukningen under undersökningsperioden.

4.3. Import från det berörda landet

4.3.1. Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet

(567) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostats databas Comext. Marknadsandelen för importen fastställdes på grundval av den andel som denna import utgjorde av den totala förbrukningen i unionen.

(568) Importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Importvolym (i tusental enheter) och marknadsandel

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Importvolym från det berörda landet (i tusental enheter)	878	2 401	3 754	5 930
<i>Index</i>	100	273	428	675
Marknadsandel	2 %	4 %	6 %	9 %
<i>Index</i>	100	267	398	585

Källa: Eurostats databas Comext.

(569) År 2020 stod importen från Marocko för ca 878 000 enheter och hade en marknadsandel på 2 %. Importen ökade betydligt under skadeundersökningsperioden, vilket ledde till en importvolym på 5,9 miljoner enheter under undersökningsperioden och en marknadsandel på 9 %. Denna tillväxt ägde rum trots att antidumpningstullar trädde i kraft i juli 2022, efter ikraftträdandet av förordningen om provisorisk tull⁽¹⁷⁾. Denna import avsåg uteslutande OEM-marknaden.

4.3.2. Priser på importen från det berörda landet, prisunderskridande och förhindrande av prishöjningar

(570) Kommissionen fastställde importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostats databas Comext. Prisunderskridandet för importen fastställdes på grundval av uppgifter från de samarbetsvilliga exporterande producenterna och de samarbetsvilliga unionsproducenterna.

(571) Det vägda genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades enligt följande:

Tabell 3

Importpriser (i euro per enhet)

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Marocko	41,7	45,6	57,2	54,4
<i>Index</i>	100	109	137	130

Källa: Eurostats databas Comext.

⁽¹⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1221 av den 14 juli 2022 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av vissa aluminiumhjul med ursprung i Marocko. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1221/oj (EUT L 188, 15.7.2022, s. 144).

- (572) Det genomsnittliga importpriset från Marocko ökade med 30 % under skadeundersökningsperioden. Detta importpris är emellertid omkring 16 % lägre än unionsindustrins genomsnittliga pris och omkring 9 % lägre än priset för importen av den likadana produkten från det tredjeland vars import låg närmast importen från det berörda landet under undersökningsperioden (se tabellerna 7 och 11 nedan).
- (573) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra
- det vägda genomsnittliga försäljningspris för varje produkttyp som de unionsproducenter som ingår i urvalet debiterade icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån från fabrik, och
 - motsvarande vägda genomsnittliga priser per produkttyp för importen från de samarbetsvilliga marockanska producenter som ingick i urvalet till den första oberoende kunden på unionens marknad, fastställda till cif-nivån, med lämpliga justeringar för tullar och kostnader efter import.
- (574) Prisjämförelsen gjordes för varje enskild produkttyp och för transaktioner i samma handelsled, efter justering av priserna vid behov och efter avräkning av avdrag och rabatter. Inga justeringar ansågs nödvändiga för försäljningen på OEM- respektive eftermarknaden, eftersom eftermarknadskanalen, som står för omkring 10 % av försäljningen, har en begränsad inverkan på den övergripande bedömningen av unionsmarknaden. Kommissionen beslutade därför att inte separera förbrukningen mellan de två försäljningskanalerna i denna undersökning. Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av den teoretiska omsättningen för de unionsproducenter som ingick i urvalet under undersökningsperioden. Den visade en prisunderskridandemarginal på mellan 17,1 % och 46,5 % för importen från det berörda landet på unionens marknad.
- (575) Under undersökningsperioden sjönk dessutom priserna på importen från Marocko jämfört med 2022, samtidigt som dess volym och marknadsandel på unionens marknad ökade. Detta medförde att prisökningar som annars skulle ha ägt rum i hög grad förhindrades för unionsindustrin under undersökningsperioden, eftersom unionsindustrin var tvungen att sänka sina priser under produktionskostnaden och absorbera förluster för att behålla en viss marknadsandel, trots att produktionskostnaderna fortsatte att ligga på en hög nivå jämfört med 2022.

4.4. Unionsindustrins ekonomiska situation

4.4.1. Allmänna anmärkningar

- (576) I enlighet med artikel 8.4 i grundförordningen innefattade granskningen av den subventionerade importens inverkan på unionsindustrin en utvärdering av alla ekonomiska faktorer som påverkade unionsindustrins situation under skadeundersökningsperioden.
- (577) Såsom anges i skäl 49 tillämpades ett stickprovsförfarande för fastställandet av den skada som unionsindustrin eventuellt lidit.
- (578) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen utvärderade de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter från klaganden i dess svar på det makroekonomiska frågeformuläret och justerade dem på grundval av uppgifter i svaren från de unionsproducenter som ingick i urvalet för undersökningsperioden. De makroekonomiska uppgifterna avsåg därmed samtliga unionsproducenter. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som unionsproducenterna i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret. Uppgifterna avsåg de unionsproducenter som ingick i urvalet. Båda uppsättningarna av uppgifter ansågs vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.
- (579) De makroekonomiska indikatorerna är följande: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet, subventionsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare subventionering.

De mikroekonomiska indikatorerna är genomsnittspriser per enhet, kostnad per enhet, arbetskraftskostnader, lagerhållning, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och förmåga att anskaffa kapital.

4.4.2. Makroekonomiska indikatorer

4.4.2.1. Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (580) Unionens totala produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 4

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Produktionsvolym (i tusental enheter)	44 883	44 962	43 589	46 865
<i>Index</i>	100	100	97	104
Produktionskapacitet (i tusental enheter)	60 867	59 878	59 529	57 736
<i>Index</i>	100	98	98	95
Kapacitetsutnyttjande (i %)	74 %	75 %	73 %	81 %
<i>Index</i>	100	102	99	110

Källa: svar på frågeformuläret från Association of European Wheel Manufacturers (EUWA) och de unionsproducenter som ingick i urvalet.

- (581) Unionsindustrins produktionsvolym minskade med 3 % mellan 2020 och 2022. Produktionsvolymen var redan låg 2020 på grund av effekterna av covid-19-pandemin. Produktionen ökade under undersökningsperioden, vilket främst berodde på att industrin återhämtade sig efter produktionsstopp under covid-19-pandemin och störningar i de globala leveranskedjorna. Produktionsvolymen under undersökningsperioden var dock fortfarande nästan 18 % lägre än volymen före pandemin (57 097 000 enheter 2019). Produktionen ökade dessutom mycket långsammare jämfört med hur förbrukningen ökade under skadeundersökningsperioden (4 % jämfört med 15 %, se tabell 1).
- (582) Unionsindustrins produktionskapacitet minskade med 5 % under skadeundersökningsperioden, medan kapacitetsutnyttjandet fluktuerade mellan 74 % och 81 % (och uppgick till 81 % under undersökningsperioden).

4.4.2.2. Försäljningsvolym och marknadsandel

- (583) Unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Försäljningsvolym på unionens marknad (i tusental enheter)	39 720	39 126	38 427	41 919
<i>Index</i>	100	99	97	106
Marknadsandel (i %)	71 %	68 %	64 %	65 %
<i>Index</i>	100	96	90	91

Källa: EUWA och unionsproducenterna i urvalet.

- (584) Unionsindustrins försäljningsvolym minskade med 3 % mellan 2020 och 2022, vilket tyder på en nedgång under den perioden. Under undersökningsperioden återhämtade sig dock industrin eftersom producenterna började repa sig från covid-19-krisen och de störningar i leveranskedjorna som påverkat producenter globalt. Trots denna återhämtning låg försäljningsvolymen kvar på betydligt lägre nivåer än nivåerna före pandemin (55 502 000 enheter 2019) och ökade mycket mindre (6 %) jämfört med förbrukningen (15 %) under skadeundersökningsperioden.
- (585) Även om unionsindustrin ökade sin försäljningsvolym under undersökningsperioden minskade marknadsandelen med totalt sex procentenheter under skadeundersökningsperioden.

4.4.2.3. Tillväxt

- (586) Såsom förklaras i avsnitt 4.4.2.1 minskade unionsindustrins produktionskapacitet med 5 %, samtidigt som produktionsvolymen ökade med 4 % under skadeundersökningsperioden.
- (587) Även om unionsindustrins försäljningspris ökade något överskuggas detta av högre produktionskostnader för faktorer som råvaror, arbetskraft och energi, vilket framgår av avsnitt 4.3.2.
- (588) Ökningen av volymen subventionerad import och ökningen av produktionskostnaden tagna tillsammans dämpade möjligheten till återhämtning, trots vissa positiva förändringar under undersökningsperioden. Unionsindustrins tillväxtutsikter har därför överlag äventyrats och marknadsandelen har minskat.

4.4.2.4. Sysselsättning och produktivitet

- (589) Sysselsättning och produktivitet utvecklades under skadeundersökningsperioden enligt följande:

Tabell 6

Sysselsättning och produktivitet

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Antal anställda	16 797	16 620	16 026	16 654
Index	100	99	95	99
Produktivitet (i enheter per anställd)	2 672	2 705	2 720	2 814
Index	100	101	102	105

Källa: EUWA och unionsproducenterna i urvalet.

- (590) Antalet anställda förblev stabilt, med en liten minskning på 1 procentenhet under skadeundersökningsperioden. Produktiviteten ökade dock på grund av unionsindustrins resursutnyttjande och ökade effektivitet.

4.4.2.5. Subventionsnivåernas storlek och återhämtning från tidigare subventionering

- (591) Alla subventionsnivåer låg väsentligt över miniminivån. De faktiska subventionsbeloppen hade en icke-försumbar inverkan på unionsindustrin, med tanke på volymen för och priserna på importen från det berörda landet.
- (592) Detta är den första antisubventionsundersökning som gäller den berörda produkten. Därför fanns inga uppgifter tillgängliga för att bedöma inverkan av eventuell tidigare subventionering.

4.4.3. Mikroekonomiska indikatorer

4.4.3.1. Priser och faktorer som påverkar priserna

- (593) De vägda genomsnittliga försäljningspriser per enhet som unionsproducenterna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 7

Försäljningspriser i unionen

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Genomsnittligt försäljningspris på unionens marknad (i euro per enhet)	49	53	70	65
<i>Index</i>	100	108	142	133
Produktionskostnad per enhet (i euro per enhet)	49	66	84	82
<i>Index</i>	100	135	171	167

Källa: unionsproducenterna i urvalet.

- (594) Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspriser ökade med 42 % mellan 2020 och 2022 och minskade sedan med 9 % under undersökningsperioden.
- (595) Produktionskostnaderna ökade med 67 % under skadeundersökningsperioden. Denna ökning berodde främst på de högre råvarukostnaderna, särskilt priset på aluminium, som ökade betydligt under skadeundersökningsperioden. Andra produktionskostnader ökade också, inbegripet energi- och arbetskraftskostnaderna, men i mindre utsträckning. Till följd av de högre produktionskostnaderna kom den prishöjning som unionsindustrin genomförde inte producenterna till del. På grund av den subventionerade lågprisimporten från det berörda landet kunde unionsindustrin inte höja priserna tillräckligt för att kompensera för den ökade produktionskostnaden. Samtidigt som produktionskostnaderna per enhet minskade med 4 % mellan 2022 och undersökningsperioden sänkte unionsindustrin sina försäljningspriser med 9 % för att behålla marknadsandelen mot bakgrund av de låga priserna på den subventionerade importen.
- (596) Denna kostnadsökning och den kontinuerliga prispressen från den subventionerade importen från det berörda landet ledde till en minskad lönsamhet för unionsproducenterna (se tabell 10).

4.4.3.2. Arbetskraftskostnader

- (597) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 8

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	33 078	35 319	38 494	43 960
<i>Index</i>	100	107	116	133

Källa: unionsproducenterna i urvalet.

- (598) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden per anställd i unionsindustrin ökade påtagligt, med 33 %, under skadeundersökningsperioden.
- (599) Arbetskraften är ett betydande inslag i de totala produktionskostnaderna och en ökning av arbetskraftskostnaderna ökar produktionskostnaderna. Detta innebär att producenterna ofta måste höja priserna för att täcka de totala kostnaderna, vilket innebär att de blir mindre konkurrenskraftiga på lång sikt.

4.4.3.3. Lagerhållning

- (600) Lagernivåerna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 9

Lagerhållning

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Utgående lager (i tusental enheter)	492	686	642	718
<i>Index</i>	100	139	130	146
Utgående lager som andel av produktionen (i %)	1,1 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %
<i>Index</i>	100	136	136	136

Källa: unionsproducenterna i urvalet.

- (601) Lagerhållningen ökade med 46 % under skadeundersökningsperioden. Lagerhållningen minskade med 9 % mellan 2021 och 2022, men återhämtade sig igen med 12 % under undersökningsperioden. Unionsindustrin för aluminiumhjul kännetecknas av fleråriga ramavtal mellan producenter och kunder, där de sistnämnda fastställer kvantiteterna och priserna. Dessa ramavtal genomförs genom inköpsordrar enligt kundernas behov. Detta gör att unionsindustrin kan planera sin produktion och lagerhållning. Lagerhållningen är därför inte en viktig indikator för bedömningen av unionsindustrins resultat.

4.4.3.4. Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (602) 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	Undersökningsperiod
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	1 %	- 3 %	- 1 %	- 3 %
<i>Index</i>	100	- 322	- 108	- 334

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Kassaflöde (i tusental euro)	39 937	11 100	19 529	- 1 041
<i>Index</i>	100	28	49	- 3
Investeringar (i tusental euro)	19 848	19 807	23 104	26 751
<i>Index</i>	100	100	116	135
Räntabilitet (i %)	4 %	- 1 %	- 1 %	- 2 %
<i>Index</i>	100	- 25	- 25	- 50

Källa: unionsproducenterna i urvalet.

- (603) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionsproducenter som ingick 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.
- (604) Unionsindustrins lönsamhet minskade avsevärt under skadeundersökningsperioden, vilket ledde till förluster. Även om försäljningspriserna ökade under undersökningsperioden kunde unionsindustrin inte matcha de stigande kostnaderna och gick därför med förlust.
- (605) Nettokassaflödet är ett mått på unionsproducenternas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Under skadeundersökningsperioden minskade nettokassaflödet kraftigt, med en dramatisk nedgång på 103 %. Denna betydande minskning av nettokassaflödet signalerar att unionsindustrin står under stor ekonomisk press, eftersom den minskade lönsamheten tömmer dess kassareserver.
- (606) Räntabiliteten är vinsten i procent av det bokförda nettovärdet av investeringar. I likhet med lönsamheten och nettokassaflödet utvecklades räntabiliteten negativt under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins investeringar var stabila mellan 2020 och 2021, med ökade investeringar under undersökningsperioden. Trots de ökade investeringarna, särskilt när det gäller automatisering och tekniska förbättringar, lyckades unionsindustrin inte få någon positiv avkastning på sina investeringar. Den negativa utvecklingen av räntabiliteten under skadeundersökningsperioden visar att unionsindustrins ekonomiska resultat försämrades kraftigt.
- (607) Kapitalanskaffningsförmågan bland unionsproducenterna i urvalet påverkades av deras försämrade ekonomiska situation. Oförmågan att anskaffa kapital har hämmat unionsindustrins förmåga att investera i tillväxt eller återhämtning, förvärrat dess ekonomiska svårigheter och undergrävt dess förmåga att hantera pressen på marknaden.
- (608) I sina synpunkter på utlämnandet av uppgifter hävdade ACEA⁽¹¹⁸⁾, de marockanska myndigheterna⁽¹¹⁹⁾ och DMA⁽¹²⁰⁾ att det fanns skillnader mellan de siffror som fastställts i antidumpningsundersökningen och i den aktuella subventionsundersökningen, vilka grundades på svaren på det makroekonomiska frågeformuläret från EUWA. Båda omfattar år 2020, och även om liknande metoder och siffror har använts för att fastställa makroekonomiska indikatorer fastställde kommissionen olika siffror. Både DMA och de marockanska myndigheterna hävdar att detta bevisar att det inte har utförts någon objektiv granskning av faktisk bevisning, i strid med artikel 15.1 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.

⁽¹¹⁸⁾ Tron-nummer: t25:001776.

⁽¹¹⁹⁾ Tron-nummer: t25:001772.

⁽¹²⁰⁾ Tron-nummer: t25:001778.

- (609) EUWA ⁽¹²¹⁾ instämde inte i deras påståenden och framhöll två viktiga skillnader mellan den separata antidumpningsundersökningen och den aktuella undersökningen. För det första har antalet unionsproducenter som berörs av undersökningen ändrats. För det andra representerar EUWA inte 100 % av unionens produktion, så den måste förlita sig på uppskattningar för att bedöma en del av EU-marknaden. På grund av dessa förändringar av unionsindustrin tvingades EUWA att anpassa både de uppgifter som den inhämtade direkt och uppskattningen för den återstående delen av unionsindustrin. I den aktuella undersökningen uppskattade EUWA att de unionsproducenter som lämnade uppgifter stod för en viss procentandel av unionens sammanlagda produktion. För att beräkna den totala produktionen i unionen utifrån de uppgifter som lämnats av alla klagande tillämpades en särskild kvot. Den kvotfaktor som användes för att uppskatta uppgifterna och namnen på de deltagande företagen hölls konfidentiella för att undvika att avslöja i vilken utsträckning klagomålet stöddes och för att förhindra eventuella repressalier. EUWA påpekade också att skillnaderna i importuppgifter delvis beror på att Eurostats och Tarics uppgifter regelbundet övervakas och korrigeras, vilket kan leda till skillnader beroende på när uppgifterna extraheras.
- (610) Kommissionen bekräftade de punkter som togs upp av EUWA och instämde i att Eurostats och Tarics uppgifter regelbundet övervakas och korrigeras, vilket kan leda till ändringar av och skillnader i de tillgängliga uppgifterna. Kommissionen avvisade dessa påståenden.
- (611) ACEA, DMA och de marockanska myndigheterna hävdade vidare att unionsindustrins situation sett till volym inte visar på skada utan snarare på de utmaningar som biltillverkarna i EU står inför. De hävdar att unionsindustrin inte lider skada i fråga om volym utan i stället påverkas av biltillverkarnas svårigheter. Även om aluminiumhjulsvolymer påverkas av unionens bilproduktion beaktas inte i volymanalysen de svårigheter som EU:s biltillverkare upplevde under pandemin, där återhämtningen började först 2022. Trots detta ligger unionens bilproduktion fortfarande betydligt lägre än nivåerna före pandemin. De hävdar också att även om kapaciteten och marknadsandelarna inte förbättrades mellan 2020 och undersökningsperioden visar just in time-systemet att det inte föreligger någon skada i detta avseende. Förbrukningen ökade och unionsindustrin uppnådde ett kapacitetsutnyttjande på mer än 80 %. De anser därför att slutsatsen om att de makroekonomiska indikatorerna visar på väsentlig skada är oförenlig med artikel 15.1 och 15.4 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.
- (612) Kommissionen medgav att även om bilproduktionen i EU kan ha påverkats av pandemirelaterade problem var det viktigt att betona att den subventionerade importen från Marocko fortsätter att snedvrida marknaden. Priset på denna import ligger ofta under kostnaderna, vilket innebär ytterligare press på unionsproducenter som redan har svårt att hantera de stigande produktionskostnaderna. Det stämmer visserligen att unionsindustrin uppnådde ett kapacitetsutnyttjande på mer än 80 %, men detta bevisar inte i sig avsaknaden av skada. Kapacitetsutnyttjandet är inte alltid en korrekt spegling av lönsamheten eller marknadsförhållandena. Om man bara fokuserar på kapacitetsutnyttjandet samtidigt som man bortser från lönsamhetstrender och förlorade marknadsandelar missar man den sammantagna skadebilden. Trots pandemins effekter lider unionsindustrin fortfarande väsentlig skada på grund av den otillbörliga konkurrensen från subventionerad import som säljs till priser som underskrider unionsindustrins priser och förhindrar prishöjningar. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (613) I sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdar ACEA, DMA och de marockanska myndigheterna att de potentiella priseffekterna av importen från Marocko och de prisdrivande faktorerna på marknaden för aluminiumhjul har beskrivits på ett felaktigt sätt. De hävdar att de produktkontrollnummerbaserade och statistiska jämförelser som kommissionen använder sig av inte är lämpliga, och att kommissionens analys av mikroekonomiska indikatorer är felaktig i flera avseenden. För det första påpekar de att de statistiska priserna på importen från Marocko inte är de lägsta på marknaden och att antidumpningstullar bör räknas in för att få en korrekt bild. För det andra hävdar de att prispressen inte beror på importen från Marocko utan på de fluktuerande aluminiumpriserna. ACEA hävdade vidare att vikten per enhet för importen från Turkiet borde fastställas till 9,5 kg. Detta skulle automatiskt leda till högre importvolymen från Turkiet till lägre priser per enhet. De marockanska myndigheterna hävdar att analysen av mikroekonomiska indikatorer därför är oförenlig med artikel 15.1 och 15.4 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.

⁽¹²¹⁾ Tron-nummer: t25:001846.

- (614) I sin inlägga medgav EUWA att aluminiumpriserna är viktiga, särskilt i samband med fleråriga avtal. De hävdade dock att detta inte utesluter att andra faktorer, t.ex. pressen från import, påverkar unionsindustrins priser negativt. Såsom framgår av dokumentet med det allmänna utlämnandet av uppgifter kunde unionsindustrin på grund av den subventionerade lågprisimporten från Marocko inte höja priserna tillräckligt för att kompensera för de ökade produktionskostnaderna. Inflödet av denna billigare import utövade ett nedåtgående tryck på priserna, oavsett vad råvarorna kostade, och kunde påverka omförhandlingar av avtal eller framtida upphandlingsförfaranden. Även om aluminiumpriserna är en faktor beskrivs då situationen, om man bortser från hur den ökade importen från Marocko påverkade de sjunkande priserna, på ett förenklat sätt och argumentet är föga övertygande. EUWA hävdar att bevisningen tyder på ett tydligt samband mellan den ökade importen från Marocko och det faktum att de prisökningar som annars skulle ha ägt rum förhindrades, även med fluktuerande aluminiumpriser.
- (615) Kommissionen noterade att aluminiumpriserna faktiskt spelar en roll i de totala kostnaderna för aluminiumhjul. Såsom framgår av undersökningen understiger dock priset på den subventionerade importen från Marocko produktionskostnaderna, vilket skapar ett direkt nedåtgående pristryck på unionens marknad. Förhållandet mellan importen från Marocko och förhindradet av prishöjningar är fortfarande uppenbart oavsett hur aluminiumpriset förändras. När det gäller ACEA:s påstående om vikten per enhet på importen från Turkiet medger kommissionen att detta behandlades i den separata antidumpningsundersökningen och att den aktuella undersökningen visade att utvecklingen på marknaden rör sig mot större hjuldiametrar, vilket har lett till en ökning av vikten per enhet. Kommissionen anser att påståendet om att analysen av indikatorerna skulle vara oförenlig med WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder är missriktat. Kommissionens analys inbegriper en omfattande bedömning av marknadsdynamiken, inklusive den subventionerade importens inverkan på priser, marknadsandelar och lönsamhet. Bevisningen stöder slutsatsen att unionsindustrin lider väsentlig skada på grund av otillbörlig konkurrens. Kommissionen avvisade därför dessa påståenden.

4.4.4. Slutsats om skada

- (616) Eftersom de flesta av de ekonomiska indikatorerna ger en negativ bild visar de tydligt att unionsindustrin har drabbats av stora ekonomiska svårigheter.
- (617) Importvolymen från det berörda landet ökade kraftigt under skadeundersökningsperioden, och dess marknadsandel ökade från 2 % 2020 till 9 % under undersökningsperioden. Det genomsnittliga priset på den importerade produkten är ungefär 16 % lägre än unionspriset. Denna ökning av både marknadsandelen för och volymen av importen från det berörda landet är särskilt betydande med tanke på att importen omfattas av antidumpningstullar.
- (618) Även om det genomsnittliga försäljningspriset i unionen ökade under skadeundersökningsperioden ökade den genomsnittliga produktionskostnaden med 67 %, vilket uppvägte fördelarna med prisökningen. Detta ledde till försämrad lönsamhet. Prispressen från den subventionerade importen till lägre priser började leda till förluster från och med 2021, som förvärrades under undersökningsperioden. Unionsindustrin hade förlorat marknadsandelar och kassaflödesutvecklingen och räntabiliteten var negativa, vilket undergrävde unionsindustrins förmåga att egenfinansiera sin verksamhet.
- (619) Såsom anges ovan uppvisade viktiga ekonomiska indikatorer som lönsamhet, kassaflöde, räntabilitet och marknadsandelar en kraftig försämring under skadeundersökningsperioden. Denna försämring hindrade unionsindustrin från att anskaffa kapital, vilket ytterst hindrade dess tillväxt och till och med äventyrade dess överlevnad.
- (620) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin har lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 8.4 i grundförordningen.

5. ORSAKSSAMBAND

- (621) I enlighet med artikel 8.5 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den subventionerade importen från det berörda landet hade vållat unionsindustrin väsentlig skada. I enlighet med artikel 8.6 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha skadat unionsindustrin. Kommissionen säkerställde att all möjlig skada som har orsakats av andra faktorer än den subventionerade importen från det berörda landet inte tillskrevs den subventionerade importen. Dessa faktorer är följande: covid-19-pandemin, importen från tredjeländer, utvecklingen av produktionskostnaden, exportresultatet och förbrukningen.

5.1. Verknningar av den subventionerade importen

- (622) I enlighet med artikel 8.1 i grundförordningen bedömde kommissionen förändringarna i både volymen för och priset på importen från det berörda landet och dess inverkan på unionsindustrin.
- (623) Under skadeundersökningsperioden ökade importen från det berörda landet i betydande mån. Även om förbrukningen i unionen ökade under samma tid gynnades inte unionsindustrin av denna tillväxt, eftersom dess marknadsandel minskade med 9 %. Det berörda landets marknadsandel ökade däremot från 2 % till 9 % under skadeundersökningsperioden. I synnerhet ägde denna kraftiga ökning av importen rum trots att antidumpningstullar infördes på den berörda produkten.
- (624) Det genomsnittliga importpriset för den berörda produkten från Marocko ökade med 30 % mellan 2020 och undersökningsperioden. Det fortsatte dock att vara 16 % lägre än det genomsnittliga unionspriset. Den stora volymen lågprisimport gjorde det svårt för unionsindustrin att konkurrera i en situation där de stigande produktionskostnaderna i unionen ytterligare pressade dess förmåga att matcha dessa priser.
- (625) De högre importvolymerna från det berörda landet i kombination med deras låga genomsnittliga försäljningspriser påverkade unionsindustrins ekonomiska resultat negativt. Även om unionsindustrin höjde sina försäljningspriser gjorde denna justering det bara möjligt för den att täcka vissa kostnader, vilket inte lämnade något utrymme för vinst och faktiskt medförde förluster.
- (626) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att importen från det berörda landet vållade unionsindustrin väsentlig skada, där skadan framgår i form av påverkan på både volym och pris.

5.2. Verknningar av andra faktorer

5.2.1. Import från tredjeländer

- (627) Importvolymen från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 11

Import från tredjeländer

Land		2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Turkiet	Volym (i tusental enheter)	7 131	8 054	10 337	10 342
	<i>Index</i>	100	113	145	145
	Marknadsandel (i %)	13 %	14 %	17 %	16 %
	<i>Index</i>	100	110	135	127
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	50	53	67	66
	<i>Index</i>	100	106	134	132
Kina	Volym (i tusental enheter)	2 215	2 093	1 791	1 807
	<i>Index</i>	100	94	81	82
	Marknadsandel (i %)	4 %	4 %	3 %	3 %
	<i>Index</i>	100	94	75	71
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	49	58	76	64
	<i>Index</i>	100	118	155	131

Land		2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Thailand	Volym (i tusental enheter)	1 532	1 410	1 553	1 513
	<i>Index</i>	100	92	101	99
	Marknadsandel (i %)	3 %	2 %	3 %	2 %
	<i>Index</i>	100	90	94	86
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	49	53	66	60
	<i>Index</i>	100	108	135	122
Övriga tredjeländer	Volym (i tusental enheter)	4 511	4 261	4 213	3 080
	<i>Index</i>	100	94	93	68
	Marknadsandel (i %)	8 %	7 %	7 %	5 %
	<i>Index</i>	100	92	87	59
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	63	75	97	95
	<i>Index</i>	100	119	154	151
Totalt för alla tredjeländer utom Marocko	Volym (i tusental enheter)	15 389	15 819	17 894	16 743
	<i>Index</i>	100	103	116	109
	Marknadsandel (i %)	27 %	28 %	30 %	26 %
	<i>Index</i>	100	100	108	94
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	53	60	75	71
	<i>Index</i>	100	113	142	134

Källa: Eurostats databas Comext.

- (628) Importkvantiteterna från övriga tredjeländer hade en marknadsandel på 27 % 2020 och 26 % under undersökningsperioden, med en viss minskning av både volymen och marknadsandelen under skadeundersökningsperioden. Det genomsnittliga importpriset för denna import ökade med 42 % mellan 2020 och 2022, sannolikt på grund av en återhämtning från covid-19-krisen. Det rörde sig om en tillfällig ökning eftersom priset därefter minskade med 8 % under undersökningsperioden. Trots denna minskning var det sammanlagda importpriset 9 % högre än unionsindustrins genomsnittliga pris och omkring 31 % högre än det genomsnittliga importpriset från det berörda landet under undersökningsperioden. Turkiet var det enda tredjeland som ökade sin marknadsandel under skadeundersökningsperioden. Importpriset från Turkiet under undersökningsperioden liknade dock unionsindustrins pris, men var ändå 21 % högre än importpriset från det berörda landet.

- (629) I sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade ACEA, de marockanska myndigheterna och DMA att en eventuell skada härrör från faktorer som inte har något samband med importen från Marocko. De anförde att importen från andra länder, särskilt Turkiet, inte borde förbises. För det första skulle det saknas en omfattande utvärdering av den övergripande utvecklingen av importen från andra länder än Marocko. Importen från Turkiet har ökat stadigt och konsekvent kommit in på EU:s marknad i större volymer än importen från Marocko, vilket innebär att den fortfarande har en marknadsandel som är betydligt högre än marknadsandelen för importen från Marocko. De hävdar vidare att importvolymen från Turkiet underskattas och att dess enhetspris har blåsts upp genom användningen av ett felaktigt omräkningstal mellan vikt och enhet på 11,3 kg, medan de turkiska aluminiumhjulen i genomsnitt väger 9,5 kg. Analysen av importen från andra tredjeländer än Marocko och den skada som den vållat unionsindustrin skulle därför vara oförenlig med artikel 15.1 och 15.5 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.
- (630) ACEA:s, de marockanska myndigheternas och DMA:s påståenden om att en eventuell skada härrör från faktorer som inte har något samband med importen från Marocko tar inte upp den centrala frågan i detta ärende. Även om importen från andra länder, däribland Turkiet, är relevant är tanken att importen från Turkiet borde väga tyngre än effekterna av importen från Marocko felaktig. Påståendet att importen från Turkiet har kommit in på EU-marknaden i större volymer räcker inte för att bortse från den specifika inverkan av importen från Marocko, och detta argument avvisades därför. Påståendet att importen från Turkiet har kommit in på EU-marknaden i större volymer utgör inte tillräcklig bevisning för att avvisa den specifika inverkan av importen från Marocko. Detta påstående avvisades. Dessutom behandlades påståendet om omräkningstalet mellan vikt och enhet för turkiska aluminiumhjul i den separata antidumpningsundersökningen, vilket ledde till att kommissionen också avvisade detta påstående. Argumentet att analysen av den skada som unionsindustrin vållats genom importen från andra länder än Marocko är oförenlig med artikel 15.1 och 15.5 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder bortser från att en korrekt utvärdering av alla bidragande faktorer, inbegripet importen från Marocko, är avgörande för en riktig och rättvis bedömning av situationen.

- (631) Kommissionen drog slutsatsen att importen från övriga tredjeländer inte bidrog till den skada som unionsindustrin lidit.

5.2.2. Covid-19-pandemin

- (632) Covid-19-pandemin påverkade EU:s marknad och de internationella marknaderna mycket negativt under 2020. Från och med det andra kvartalet 2020 stod unionsindustrin inför stora utmaningar eftersom försäljningen och produktionen saktade in avsevärt, och i vissa fall upphörde produktionen tillfälligt. Förbrukningen i unionen minskade med 24 % jämfört med tidigare år. Marknaden återhämtade sig långsamt under 2021 och 2022 och förbrukningen ökade med 15 % under undersökningsperioden. Denna ökning innebär ändå att nivån fortfarande ligger långt under nivån före pandemin.
- (633) Den ökade efterfrågan efter covid-19-pandemin gynnade inte unionsproducenterna, medan den däremot gynnade importen från Marocko, som ökade till mer än 5 miljoner enheter under undersökningsperioden och noterade en marknadsandel på 9 %. Detta innebar, i kombination med det faktum att marknadsandelen för importen från andra länder var stabil, att unionsproducenternas förlust av marknadsandelar helt och hållet berodde på den kraftiga ökningen av subventionerad import från det berörda landet.
- (634) Kommissionen drog slutsatsen att covid-19-pandemin inte bidrog till den skada som unionsindustrin lidit.

5.2.3. Unionsindustrins exportresultat

- (635) Unionsproducenternas exportvolym utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 12

Exportresultat för unionsproducenterna i urvalet

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Exportvolym (i tusental enheter)	3 960	4 632	4 236	4 501
Index	100	117	107	114

	2020	2021	2022	Undersökningsperiod
Genomsnittspris (i euro per enhet)	61	77	114	77
<i>Index</i>	100	126	187	126

Källa: EUWA för exportvolymerna och genomsnittspriset från kontrollerade svar på frågeformulär.

- (636) Exportförsäljningen till icke-närstående kunder motsvarade 9,6 % av unionsindustrins totala produktion under undersökningsperioden. Under skadeundersökningsperioden ökade exportvolymerna från en låg nivå med 17 % mellan 2020 och 2021, men minskade sedan med 3 % under undersökningsperioden. Exportförsäljningspriset steg kraftigt mellan 2021 och 2022, till stor del på grund av industrins återhämtning efter covid-19-pandemin. Exportpriset sjönk dock till 2021 års nivåer under undersökningsperioden, även om det förblev högre än priset på unionens marknad under samma period.
- (637) Mot bakgrund av prisnivåerna för unionsindustrins export till tredjeländer drog kommissionen slutsatsen att exportresultatet inte bidrog till den väsentliga skada som unionsindustrin lidit.

5.2.4. Förbrukning

- (638) Förbrukningen i unionen ökade med 15 % under skadeundersökningsperioden, även om den låg långt under nivåerna före pandemin. Normalt sett skulle en ökning av förbrukningen gynna unionsindustrin, men i detta fall inträffade motsatsen, eftersom unionsindustrins marknadsandel minskade med 9 %. Samtidigt fortsatte importen från det berörda landet att öka till mer än 5,9 miljoner enheter under undersökningsperioden, och dess marknadsandel ökade från 2 % 2020 till 9 % under undersökningsperioden.
- (639) Trots den ökade förbrukningen orsakades skadan för unionsindustrin främst av att prisökningar som annars skulle ha ägt rum förhindrades på grund av inflödet av subventionerad import. Samtidigt som förbrukningen ökade minskade unionsindustrins marknadsandel, vilket tyder på att det var konkurrenstrycket från denna lågprisimport som orsakade skadan.

5.2.5. Effekten av fleråriga avtal och utvecklingen av produktionskostnaden

- (640) Unionsindustrins försäljning av den likadana produkten på unionens marknad baserades främst på fleråriga avtal med biltillverkare, som fastställde priserna för en viss bilmodell under dess produktionstid. Till följd av detta har unionsindustrin begränsad flexibilitet att höja försäljningspriserna under löptiden för dessa årliga avtal, även när råvarupriserna stiger. Det noteras att omkring 97 % av försäljningen för de unionsproducenter som ingår i urvalet är baserad på årliga avtal. Unionsindustrin har i allmänhet möjlighet att justera sina priser när den förhandlar om avtal för följande år.
- (641) Även om unionsindustrins försäljningspriser ökade under denna period räckte inte ökningen för att täcka de stigande produktionskostnaderna. Såsom anges i avsnitt 4.4.3.1 ökade unionsindustrins genomsnittliga produktionskostnad med 67 % under skadeundersökningsperioden. I takt med att importen från det berörda landet fortsatte att öka utsattes unionsindustrin för prispress från denna lågprisimport. Som en följd kunde unionsindustrin inte längre justera sina försäljningspriser tillräckligt så att de höll jämna steg med de stigande produktionskostnaderna, vilket ledde till lönsamhetsproblem och förluster från och med 2021.
- (642) I sina synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade ACEA, DMA och de marockanska myndigheterna att skadan berodde på utvecklingen av unionsproducenternas kostnader snarare än på den subventionerade importen från Marocko. De hävdar att de påstådda lönsamhetsproblemen inte har orsakats av prispressen från Marocko och att skadan härrör från stigande kostnader. Försäljningen av aluminiumhjul baseras på fleråriga avtal som indexeras enligt LME:s aluminiumpriser. Det finns dock ingen indexering för fasta kostnader, och antagandet är att produktivitetsförbättringar motiverar rabatter från och med året efter det att produktionen inleds. Till följd av detta förväntas de fasta kostnaderna normalt sett minska. Trots detta finns det under den berörda perioden saklig bevisning för att unionsproducenterna i urvalet har drabbats av stigande fasta kostnader, särskilt på grund av de skenande energi- och arbetskraftskostnaderna. Även om försäljningspriserna har följt aluminiumpriserna har kostnaderna därför förblivit höga på grund av el- och arbetskraftskostnaderna. Importen från Marocko ansvarar inte för någon av dessa faktorer.

- (643) Såsom anges i skäl 640 förlitar sig producenterna i urvalet på årliga avtal snarare än fleråriga avtal, men skadan kan inte enbart tillskrivas kostnadsutvecklingen, vare sig för fasta eller rörliga kostnader, när inverkan av den subventionerade lågprisimporten är så pass betydande. Även om stigande kostnader är en faktor är den främsta orsaken till skadan det otillbörliga konkurrenstrycket från den subventionerade importen från Marocko, både på grund av kvantiteten och de låga priserna, vilket hindrade unionsindustrin från att höja sina priser och därigenom skadade dess lönsamhet. Kommissionen avvisade följaktligen detta påstående.
- (644) Kommissionen drog därför slutsatsen att den praxis där man fastställer försäljningspriserna genom årliga avtal inte försvagade orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den konstaterade skadan.

5.3. Slutsats om orsakssamband

- (645) Det finns ett starkt samband mellan unionsindustrins försämrade ekonomiska situation och den ökade importen från det berörda landet.
- (646) Kommissionen har särskilt och avgränsat verkningarna av alla kända faktorer som har betydelse för unionsindustrins situation från den subventionerade importens skadevållande verkan. Ingen av de andra faktorerna var ansvarig för den negativa utvecklingen inom unionsindustrin, däribland förlorade marknadsandelar, minskad lönsamhet, förluster och sjunkande räntabilitet.
- (647) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att den subventionerade importen från det berörda landet vållade unionsindustrin väsentlig skada och att de andra faktorerna, betraktade var för sig eller tillsammans, inte försvagade orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den väsentliga skadan.
- (648) I sina synpunkter efter utlämnandet av uppgifter hävdade ACEA och DMA att det inte finns något samband mellan importen från Marocko och de utmaningar som unionsindustrin har drabbats av. De menar att importen från Marocko i fråga om prissättning är jämförbar med unionsindustrins priser, och att alla påståenden om prisnedgång inte stöds av bevisningen, som är påfallande otillräcklig. De anför att unionsindustrins svårigheter beror på faktorer såsom importvolymen från Turkiet, lönsamhetsproblem till följd av prissättningen och kostnadsstrukturerna hos unionsproducenterna i urvalet och underlåtenheten att investera i tillräcklig kapacitet.
- (649) Kommissionen höll inte med. Såsom förklaras i avsnitt 5.2.1 importerades varorna från Turkiet till något högre priser än unionsindustrins priser, och i vilket fall som helst till mycket högre priser än importen från Marocko. Såsom framgår av tabell 4 höjde dessutom unionsindustrin sitt kapacitetsutnyttjande genom att minska sin kapacitet under skadeundersökningsperioden. I motsats till påståendena om otillräcklig kapacitet kunde unionsindustrin under undersökningsperioden ensam täcka 89 % av den totala förbrukningen i unionen, utöver importen från Marocko och tredjeländer. Påståendena om prissättning och kostnadsstruktur har redan behandlats i skäl 615 ovan. Kommissionen drog därför slutsatsen att de faktorer som de berörda parterna pekade på inte bidrog till eller försvagade det orsakssamband som konstaterats mellan den subventionerade importen från Marocko och den väsentliga skada som unionsindustrin lidit. Kommissionen avvisade därför påståendet.
- (650) ACEA, de marockanska myndigheterna och DMA hävdade också att det förekom brister i tillskrivningsanalysen och att kommissionen begränsade sin tillskrivningsanalys till en korrelation mellan två slutpunkter. De hävdade att tillskrivningsanalysen är felaktig när det gäller prissättningen på grund av kommissionens användning av statistiska och produktkontrollnummerbaserade jämförelser, som saknar grund. De påpekade att jämförelserna är felaktiga eftersom kommissionen inte räknade in antidumpningstullar och kostnader efter import, som efter att ha lagts till skulle innebära att priserna på importen från Marocko var jämförbara med unionsindustrins priser under undersökningsperioden. Tillskrivningsanalysen skulle därför vara oförenlig med artikel 15.1 och 15.5 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.
- (651) Kommissionens tillskrivningsanalys var inte begränsad till en enkel korrelation mellan två slutpunkter, utan baserades snarare på en grundlig bedömning som beaktade hela spektrumet av faktorer som påverkade unionsindustrin. Analysen omfattade flera olika aspekter, t.ex. marknadstendenser, prispress och produktionskostnader, vilka alla pekar på den skadliga inverkan av importen från Marocko. Kommissionens tillskrivningsanalys var robust, omfattande och i linje med WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, och de påståenden som framförts beaktar inte till fullo hela analysens omfattning eller den tydliga bevisningen för den väsentliga skada som har orsakats av importen från Marocko. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

6. UNIONENS INTRESSE

6.1. Unionsindustrins intresse

- (652) Det fanns 27 kända producenter av den likadana produkten i unionen under undersökningsperioden. Unionsindustrin sysselsätter över 16 500 arbetstagare direkt, och många fler är indirekt beroende av den.
- (653) Även om åtgärder vidtagits i form av antidumpningstullar har dessa inte hindrat den fortsatta ökningen av subventionerad import från det berörda landet.
- (654) Om denna situation inte åtgärdas kommer unionsindustrin att fortsätta att lida väsentlig skada, och dess ekonomiska situation, särskilt när det gäller lönsamhet, räntabilitet och kassaflöde, väntas försämrats ytterligare. Detta gäller särskilt med tanke på att den subventionerade importen från det berörda landet fortsatte att öka under undersökningsperioden, vilket fortsatte att hota unionsindustrins bärkraftighet.
- (655) Kommissionen drog därför slutsatsen att införandet av åtgärder skulle ligga i unionsindustrins intresse.

6.2. Icke-närstående importörers och användares intresse

- (656) I samband med inledandet kontaktades importörer och användare. Inga importörer samarbetade emellertid med undersökningen.
- (657) Tre användare samarbetade, såsom anges i skäl 59, men kommissionen beslutade att endast kontrollera två användare eftersom importen från den tredje användaren var mycket begränsad. Biltillverkarnas intresseorganisation (ACEA) samarbetade också med undersökningen.
- (658) Biltillverkarna utgör kunderna till unionens aluminiumhjulindustri och köper redan in en del av de aluminiumhjul som de behöver från unionsproducenterna. Under undersökningsperioden hade importen från det berörda landet en marknadsandel på 9 % i unionen, medan importen från övriga tredjeländer hade en marknadsandel på 26 % och högre prisnivåer än unionsindustrin. Till följd av detta har biltillverkarna tillgång till flera försörjningskällor, däribland unionsindustrin, Marocko och andra tredjeländer. Detta visades vidare av att inköpen av aluminiumhjul från Marocko stod för cirka 28 % av de totala inköpen av aluminiumhjul hos de två kontrollerade användarna under undersökningsperioden. På grundval av de uppgifter som användarna lämnade i svaren på frågeformuläret stod aluminiumhjul för omkring 0,71 % av deras produktionskostnader. Kommissionen drog därför slutsatsen att åtgärdernas inverkan i fråga om aluminiumhjul är begränsad för biltillverkarna.
- (659) ACEA kommenterade konkurrensvillkoren på marknaden för aluminiumhjul. Eftersom aluminiumhjul tillverkas på beställning är konstruktionen och produktionen mycket tidskrävande. Ledtiden mellan ett tilldelat kontrakt och den faktiska leveransen av försäljningen kan som minst uppgå till cirka två år. Därför bör volym- och priskonkurrensen mellan leverantörerna bedömas på grundval av deras anbud och resultat i upphandlingsförfaranden. Den metod som användes i klagomålet, där man analyserar den faktiska försäljningsvolym som levererats och de samtida fakturapriserna baserat på produktkontrollnummerkriterier, är uppenbart felaktig. Renault, en användare av aluminiumhjul på unionens marknad, påpekade också att skadeanalysen bör göras på anbuds nivå, eftersom det är där priskonkurrensen förekommer. Anbudet förhandlas mer än ett år innan den faktiska försäljningen äger rum. Enligt Renault är anbudet den kritiska punkt där konkurrensen sker, och det är därför i detta skede som konkurrensdynamiken och den potentiella skadan bör utvärderas.

EUWA instämde inte i detta påstående och hävdade att uppgifter från anbud enbart ger en ofullständig bild av de faktiska volymerna av och priserna för den efterföljande försäljningen i unionen.

- (660) Kommissionen undersökte de faktiska volymer som levererats och de priser som hade betalats eller skulle betalas i unionen under undersökningsperioden i syfte att fastställa den subventionerade importens volym- och prispåverkan på den EU-industri som producerar den likadana produkten. Dessa uppgifter, som omfattade förteckningar över försäljningstransaktioner och prisjämförelser per produkttyp som lämnats in av både de unionsproducenter som ingick i urvalet och de exporterande producenterna, angav de faktiska kvantiteter som sålts och fakturerats under undersökningsperioden. Det fastställdes att de faktiska försäljningssiffrorna ofta skilde sig från de siffror som angavs i anbudsvillkoren, eftersom de faktiska försäljningssiffrorna till skillnad från anbudsuppgifterna beaktade de prisavdrag och rabatter, oavsett om sköts upp eller inte, som tillämpades under undersökningsperioden. Flera typer av aluminiumhjul kan dessutom erbjudas för varje bilmodell, och biltillverkare kan inte förutse den totala försäljningen av varje typ under den totala produktlivslängden för en viss modell. Upphandlingskontrakt återspeglar vanligtvis ett uppskattat antal hjul som ska levereras, och den exakta kvantiteten bestäms vanligtvis bara några veckor före leveransen. Därför ansågs en analys baserad på anbudsuppgifter inte återspegla konkurrensvillkoren på marknaden för aluminiumhjul på rätt sätt. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (661) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade ACEA sin begäran om att volym- och priskonkurrensen mellan leverantörerna skulle bedömas baserat på deras anbud och resultat i upphandlingsförfaranden. Eftersom ACEA inte tillhandahöll några nya uppgifter till stöd för denna begäran stod kommissionen fast vid sin ståndpunkt enligt föregående skäl.
- (662) ACEA hävdade att aluminiumhjul som köps in från Marocko inte täcker det fullständiga produktsortiment av aluminiumhjul som unionsproducenterna erbjuder och att de som importeras från Marocko i allmänhet motsvarar mindre aluminiumhjul.
- (663) Såsom anges i skäl 53 har de produkter som produceras i Marocko samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma avsedda användningsområden som de produkter som produceras av unionsindustrin. Kommissionen noterade också att de marockanska producenterna levererar olika slags originalutrustning till unionens marknad och att dessa hjul måste uppfylla EU:s standarder. Kommissionen ansåg därför att en jämförelse mellan produkttyper gav en mer korrekt bild av pris- och volymkonkurrensen mellan importen från Marocko och unionsindustrins försäljning. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (664) I sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade ACEA ⁽¹²²⁾, de marockanska myndigheterna ⁽¹²³⁾ och DMA ⁽¹²⁴⁾ att marockanska och europeiska aluminiumhjul motsvarar olika slags grupper av aluminiumhjul. De kommenterade att importen från Marocko i regel motsvarar mindre aluminiumhjul, i de lägre segmenten på marknaden, snarare än dyrare och större aluminiumhjul, aluminiumhjul med mer avancerad/teknisk finish eller smidda aluminiumhjul. DMA hävdade att kommissionen genom att inte undersöka och beakta skillnaderna i produktmixen mellan de aluminiumhjul som importeras från Marocko och de aluminiumhjul som produceras av unionsindustrin överträder artikel 15.1, 15.2 och 15.4 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder.
- (665) I sina synpunkter på motbevisningen uppgav EUWA ⁽¹²⁵⁾ att aluminiumhjul visserligen förekommer i olika storlekar och med olika slags ytbehandlingar och finish, men att detta inte automatiskt innebär att de inte kan jämföras för prisanalyser. De hävdar att kommissionens användning av produktkontrollnummer är ett bra exempel på hur en undersökande myndighet kan beakta produktvariationer för att göra prisjämförelser.
- (666) Kommissionen upprepade sin ståndpunkt att produkter som produceras i Marocko har samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma avsedda användningsområden som de produkter som produceras av unionsindustrin. Därför fastställde kommissionen att jämförelsen mellan produkttyper ger en mer korrekt bild av pris- och volymkonkurrensen mellan importen från Marocko och unionsindustrins försäljning. Kommissionen avvisade följaktligen detta påstående.
- (667) ACEA hävdade att det inte finns något orsakssamband mellan importen från Marocko och den påstådda väsentliga skadan. ACEA påpekade att klaganden, trots att försäljningen och marknadsandelen ökade för Turkiet, inte har inlett något ärende mot Turkiet. ACEA hävdade också att alla hjul som importerades från Turkiet och andra tredjeländer underskred unionsindustrins priser och dess målpriser, vilket skulle bryta orsakssambandet mellan den påstådda skadan och den mycket mindre importen från Marocko.

⁽¹²²⁾ Tron-nummer: t25:001776.

⁽¹²³⁾ Tron-nummer: t25:001772.

⁽¹²⁴⁾ Tron-nummer: t25:001778.

⁽¹²⁵⁾ Tron-nummer: t25:001846.

- (668) EUWA instämde inte i ACEA:s påstående och noterade att utvecklingen av unionsproducenternas försäljning i EU, både i absoluta och relativa tal, obestriddligen är negativ. Skälet är att unionsindustrin konkurreras ut av den orättvist subventionerade importen från Marocko och att den förlorade försäljningsvolymen i EU i snabbare takt än den efterfrågeminskning som ACEA pekade på. EUWA vidhåller att de genomsnittliga importpriserna bekräftar att orsakssambandet endast kan tillskrivas Marocko. Importen från övriga tredjeländer, däribland Turkiet, har betydligt högre genomsnittspriser än importen från Marocko.
- (669) Såsom anges i avsnitt 5.2.1 ovan uppgick marknadsandelen för övriga tredjeländer tillsammans till 26 % under undersökningsperioden, en minskning med 4 procentenheter jämfört med 2022. Priset på importen från dessa tredjeländer förblev ungefär 9 % högre än unionspriset och betydligt högre än priset på importen från Marocko. Även om marknadsandelen för importen från Turkiet ökade med 3 procentenheter under skadeundersökningsperioden liknade priset på importen från Turkiet unionspriset och var 21 % högre än för importen från Marocko. I detta sammanhang avvisades detta påstående.
- (670) Både Renault och ACEA har uppgett att EU:s bilindustri står inför en betydande utmaning på grund av den begränsade produktionskapaciteten hos de inhemska producenterna, vilket leder till att man förlitar sig på externa källor för att möta efterfrågan. EU-producenterna kan inte enbart vara beroende av lokala leverantörer, eftersom de saknar den kapacitet som krävs för att tillgodose industrins behov. Till följd av detta måste omkring 20 % av de aluminiumhjul som behövs importeras. Det finns flera fördelar med att importera från Marocko, t.ex. lägre transportkostnader jämfört med andra regioner, vilket gör det till en kostnadseffektiv lösning. Marocko har dessutom förmånstillträde till den europeiska marknaden, vilket kan underlätta handeln och sänka tullarna, vilket ytterligare förbättrar de marockanska aluminiumhjulets konkurrenskraft.
- (671) EUWA instämde inte i detta påstående och uppgav att de europeiska anläggningarnas kapacitet inte utnyttjas fullt ut. Beroende på de ordrar som tas emot anpassar varje anläggning sin personalstyrka och antalet skift i enlighet med detta. EUWA noterar därför att det finns ett stort utrymme för producenterna av aluminiumhjul att höja sitt kapacitetsutnyttjande och tillgodose ytterligare ordrar.
- (672) Kommissionen noterade att även om Marocko kan erbjuda kostnadsfördelar som lägre transportkostnader och förmånligt tillträde till handeln i EU underlåter man med detta synsätt att fullt ut beakta de bredare strategiska risker som hör samman med att utkontraktera nyckelkomponenter. Genom att köpa in aluminiumhjul från Marocko eller andra externa leverantörer införs sårbarheter i leveranskedjan, särskilt med tanke på den globala ekonomiska osäkerheten, fluktuerande transportkostnader och potentiella geopolitiska spänningar. En diversifierad leveranskedja är visserligen viktig, men ett alltför stort beroende av leverantörer utanför EU skulle kunna äventyra EU:s motståndskraft på lång sikt.
- (673) Dessutom noterade kommissionen att förbrukningen i unionen under undersökningsperioden uppgick till 64,6 miljoner enheter. Unionsindustrins totala kapacitet var 57,8 miljoner enheter, medan den faktiska produktionen uppgick till 46,9 miljoner enheter. Detta innebär att det finns outnyttjad kapacitet inom unionsindustrin. Unionsindustrin hade därför redan tillräcklig produktionskapacitet för att tillgodose nästan 90 % av den inhemska efterfrågan på aluminiumhjul. Hanteringen av kapacitetsutnyttjandet (såsom anpassningar av personalstyrkan och antalet skift) skiljer sig från EU-anläggningarnas teoretiska nominella kapacitet, som är mycket högre. Många anläggningar i EU har inte tre skift, och i vissa fall inte ens två. Till följd av detta finns det betydande potential hos producenterna av aluminiumhjul att höja sitt kapacitetsutnyttjande och tillgodose fler ordrar, förutsatt att tillverkarna av originalutrustning väljer att tilldela dessa ordrar till europeiska tillverkare. Till följd av detta avvisades påståendet om otillräcklig kapacitet.
- (674) I sina synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade ACEA, DMA och de marockanska myndigheterna att en eventuell skada var självförvållad på grund av den otillräckliga kapaciteten inom EU, vilket gjorde importen nödvändig. Detta är kopplat till just in time-polycyn, som kräver att leverantörerna av aluminiumhjul är flexibla och lyhörda för efterfrågeförändringar. I detta sammanhang erbjuder inköpen från Marocko och Turkiet tydliga fördelar jämfört med alternativ som Kina eller Thailand, såsom lägre transportkostnader och förmånstillträde till EU-marknaden genom handelsavtal. De hävdade att importen från tredjeländer, däribland Marocko, är avgörande för att upprätthålla just in time-systemet, med tanke på den betydande underkapaciteten i unionens aluminiumhjulindustri. Påståendet att unionsindustrin skulle kunna öka kapaciteten vid behov underbyggs inte heller av någon bevisning och motsäger historiska uppgifter. ACEA, DMA och de marockanska myndigheterna hävdade att det faktum att unionsindustrin konsekvent vägrade att investera i tillräcklig kapacitet hade lett till självförvållad skada.

- (675) Kommissionen framhöll att detta påstående redan hade behandlats i skäl 673 och att ingen ny bevisning lades fram till stöd för det. Kommissionen medgav att unionsindustrin för aluminiumhjul vid behov skulle kunna öka sin kapacitet med kort varsel. Kommissionen betonade dock att den skada som unionsindustrin lidit inte kan tillskrivas enbart otillräcklig kapacitet eller just in time-policyer. Grundorsaken är den snedvridning av marknaden som orsakas av den subventionerade importen, vilket ger EU-producenterna en konkurrensnackdel och hindrar deras förmåga att investera i nödvändig kapacitet. Påståendet avvisades därför.
- (676) Renault påpekade att biltillverkarna ständigt ställs inför utmaningar som stigande kostnader, lagstiftning och otillbörlig konkurrens från utlandet. Antisubventionsåtgärder skulle hindra energiomställningen inom EU:s bilindustri, och ytterligare tullar på aluminiumhjul från Marocko skulle undergräva unionsindustrins ansträngningar att minska produktionskostnaderna och uppnå en storskalig produktion av batteridrivna elfordon, vilket i slutändan skadar utvecklingen av denna sektor. ACEA påpekade också att införandet av antisubventionsåtgärder inte ligger i unionens intresse och kommer att förvärra den redan utmanande situationen för unionens biltillverkare, särskilt inom segmentet för batteridrivna elfordon.
- (677) EUWA höll inte med om detta påstående och kunde inte förstå logiken bakom det. Av princip behandlar unionens utrikeshandelspolitik alla ekonomiska sektorer lika när det gäller handelsskydd och illojal handel. Aluminiumhjul står för en marginell del av priset på en bil (0,5 %). EUWA hävdade därför att effekten av en utjämningstull skulle bli minimal för biltillverkarna.
- (678) Kommissionen konstaterade att biltillverkarna står inför liknande utmaningar som hjulproducenterna, såsom ökade kostnader och konkurrens från utlandet. Biltillverkarna gynnas dock nu av de tullar som har införts på elfordon från Kina, vilket bidrar till att minska en del av detta tryck. Trots den utländska konkurrensen har biltillverkarna fortsatt att vara lönsamma, till skillnad från producenterna av aluminiumhjul, vars lönsamhet har minskat avsevärt under skadeundersökningsperioden, såsom beskrivs i avsnitt 4.4.3.4. Detta påstående avvisades därför.
- (679) Renault hävdade att unionsindustrin inte har lidit någon väsentlig skada. Även om klagomålet hänvisar till 2019 i samband med skadeanalysen påpekade Renault att ärendet är inriktat på perioden 2020–2023, en period då ingen väsentlig skada är uppenbar. Indikatorerna uppvisar positiva resultat under denna period. Beaktandet av unionens intresse innebär att det inte finns något behov av antisubventionsåtgärder i detta fall. Sådana åtgärder skulle i själva verket stödja en industri som inte visar några betydande tecken på väsentlig skada och som redan åtnjuter ett överdrivet skydd mot konkurrerande import.
- (680) Kommissionen medgav att klagomålet hänvisade till 2019, eftersom det var den relevanta perioden som täckte de tre år som föregick undersökningsperioden. Undersökningen var dock inriktad på perioden 2020–2023, där undersökningsperioden särskilt omfattade kalenderåret 2023. Såsom anges i skäl 606 uppvisar de flesta av de ekonomiska indikatorerna en negativ bild och visar tydligt att unionsindustrin står inför stora finansiella svårigheter. Även om vissa indikatorer uppvisar positiva tendenser fortsätter unionsindustrins allmänna situation att försämrats. Denna nedgång sker trots att åtgärder har vidtagits och beror på den kontinuerliga ökningen av importen från det berörda landet. Påståendet avvisades därför.
- (681) ACEA begärde att kommissionen skulle beräkna en lämplig skademarginal och tillämpa regeln om lägsta tull. ACEA påpekade att de sammanlagda antidumpnings- och utjämningstullarna inte bör överstiga skademarginalen, som borde ha fastställts till en korrekt nivå på 3,7 % i den separata antidumpningsundersökningen, baserat på offerter i anbud.
- (682) Kommissionen noterade att ACEA inte visade att det inte låg i unionens intresse att fastställa utjämningstullen på samma nivå som det totala subventionsbeloppet. Dessutom sträcker sig de skademarginaler som fastställts i den separata antidumpningsundersökningen utöver de kombinerade antidumpnings- och utjämningstullarna. Därtill kunde de prisjämförelser och den skademarginal som ACEA föreslagit inte baseras på offerter i anbud av de skäl som förklaras i detalj i den separata antidumpningsundersökningen. Detta påstående avvisades därför.

- (683) I sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter angav ACEA, DMA och de marockanska myndigheterna att korrekta prisjämförelser borde inbegripa fastställandet av en skademarginal och tillämpningen av regeln om lägsta tull. De anförde att lämpliga prisjämförelser borde göras på grundval av metoder som är i linje med WTO och som gör det möjligt att fastställa en skademarginal och tillämpa regeln om lägsta tull.
- (684) Kommissionen noterade att nya antidumpnings- och antisubventionsregler infördes i juni 2018 för att modernisera och stärka EU:s handelspolitiska skyddsåtgärder. En av de viktigaste ändringarna var hur EU tillämpar regeln om lägsta tull. Enligt de nya reglerna kan regeln om lägsta tull inte längre användas i antisubventionsundersökningar, såvida det inte tydligt går att dra slutsatsen att det inte ligger i unionens intresse att fastställa åtgärder utifrån storleken på de utjämningsbara subventioner som fastställts. Mot bakgrund av de fastställda utjämningsbara subventionernas snedvridande karaktär på handelsområdet kan kommissionen i detta förfarande inte klart dra slutsatsen att det ligger i unionens intresse att tillämpa regeln om lägsta tull. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (685) ACEA hävdade att inga potentiella antisubventionsåtgärder borde tillämpas förrän den tyska nationella konkurrensmyndigheten hade avslutat en pågående undersökning. Denna undersökning rör påstådda konkurrensproblem på unionens marknad för aluminiumhjul som kan begränsa den rättvisa konkurrensen. Om den tyska konkurrensmyndigheten bekräftar sin oro över konkurrensbegränsande beteende bör kommissionen enligt ACEA omedelbart avsluta den aktuella undersökningen och upphäva antidumpningsåtgärderna mot import av aluminiumhjul från Kina och Marocko.
- (686) Kommissionen medger att den tyska konkurrensmyndigheten ska ha inlett en undersökning av potentiella överträdelser av konkurrenslagstiftningen vad gäller producenter av aluminiumhjul för lätta motorfordon. Undersökningens detaljer är dock fortfarande oklara, och det finns mycket lite offentlig information tillgänglig. Detta påstående är av ringa betydelse för kommissionens aktuella undersökning och avvisas därför.
- (687) ACEA hävdade att eftermarknads- och OEM-hjul distribueras genom separata och icke-överlappande kanaler. Marocko exporterar endast OEM-hjul. Unionsindustrin har en lönsamhet på 35 % inom eftermarknadssegmentet, vilket tyder på att den inte står inför någon väsentlig skada eller risk för skada. ACEA begärde att kommissionen först skulle genomföra en separat skadeanalys för eftermarknadssegmentet respektive OEM-segmentet och redovisa resultaten i enlighet därmed. På grundval av obestridd bevisning från klaganden bör kommissionen dessutom dra slutsatsen att unionsindustrin inte har lidit någon väsentlig skada eller risk för skada på grund av importen av aluminiumhjul från Marocko inom eftermarknadssegmentet.
- (688) Kommissionen observerade att även om aluminiumhjul på OEM-marknaden och eftermarknaden distribueras genom olika försäljningskanaler har de samma fysiska och tekniska egenskaper och är därmed utbytbara. OEM- och eftermarknadsförsäljningen bör därför betraktas som separata försäljningskanaler snarare än separata segment. Merparten av försäljningen, cirka 90 %, sker via OEM-kanalen. Till följd av detta har eftermarknadskanalen, som står för omkring 10 % av försäljningen, en begränsad inverkan på den övergripande bedömningen av unionens marknad. Denna inverkan minimeras ytterligare av det faktum att de marockanska producenterna uteslutande sålde via OEM-kanalen, i likhet med de tre unionsproducenterna i urvalet, för vilka nästan all försäljning skedde via OEM-kanalen. Detta påverkade följaktligen inte analysen av prisjämförelsen, som gjordes på mikroekonomisk nivå med hjälp av uppgifter från de exporterande producenterna och de unionsproducenter som ingick i urvalet. På denna grund beslutade kommissionen att i denna undersökning inte separera förbrukningen mellan de två försäljningskanalerna.
- (689) I sina synpunkter efter utlämnandet av uppgifter upprepade ACEA sitt påstående att OEM- och eftermarknadssegmenten på marknaden borde analyseras separat vid bedömningen av skada och orsakssamband. Detta påstående stöddes av de marockanska myndigheterna och DMA. De hävdade att kommissionen inte gjorde åtskillnad mellan OEM- och eftermarknadssegmenten, som de dock ser som två olika marknadssegment med viktiga skillnader sett till kunder, handelsvolym, inköpsmetoder, prissättning och vinstdrivande faktorer. De hävdade att dessa skillnader påverkar hur kommissionen analyserar volym, pris och orsak, eftersom importen från Marocko inte påverkar eftermarknadssegmentet. De begärde att kommissionen skulle behandla OEM- och eftermarknadssegmenten separat, vilket enligt dem skulle leda till slutsatsen att det inte föreligger någon väsentlig skada eller skaderisk för eftermarknadssegmentet, något som skulle göra utjämningsstullar oberättigade. DMA hävdade vidare att det är oförenligt med artikel 15.1, 15.2, 15.4 och 15.5 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder att inte göra åtskillnad mellan dessa segment.

- (690) Såsom anges i skäl 688 noterade kommissionen att även om aluminiumhjul på OEM-marknaden och eftermarknaden säljs genom olika kanaler har de samma fysiska och tekniska egenskaper och är utbytbara. Båda segmenten säljer därför samma produkt med en liknande slutanvändning. Kommissionen ser inget behov av att separera dem, och att genomföra skadebedömningen för hela unionsindustrin för aluminiumhjul, omfattande alla försäljningskanaler, är ett rättvist och rättsligt motiverat tillvägagångssätt. Kommissionen avvisade därför påståendet.

6.3. Slutsats om unionens intresse

- (691) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det inte fanns några tvingande skäl för att det inte skulle ligga i unionens intresse att införa åtgärder beträffande import av aluminiumhjul med ursprung i Marocko.
- (692) ACEA hävdade i sina synpunkter på utlämnandet av uppgifter att införandet av åtgärder inte ligger i unionsindustrins intresse. ACEA anför att utjämningstullar inte kommer att leda till ökad produktion, eftersom unionsindustrins produktionskapacitet redan är otillräcklig och har överskridit gränserna för sin buffertkapacitet. ACEA hävdar dessutom att kommissionen gör fel när den tonar ner verkningarna av de antidumpningsåtgärder som infördes provisoriskt från och med juli 2022.
- (693) Kommissionen framhöll att frågan om otillräcklig kapacitet behandlades i skälen 673 och 675 ovan. Unionsindustrin har fortfarande outnyttjad kapacitet som skulle kunna användas för att öka produktionen. Även om vissa anläggningar drivs under full kapacitet har de flexibilitet att öka produktionen utan att det krävs några nya investeringar eller större anpassningar för att tillgodose efterfrågan. Även om ACEA uppger att införandet av åtgärder inte skulle leda till en omedelbar ökning av produktionen är de långsiktiga fördelarna med dessa åtgärder uppenbara. Genom att ta itu med den otillbörliga konkurrensen bidrar dessa tullar till att skapa en stabilare och mer förutsägbar marknad för unionsproducenterna och uppmuntrar investeringar och tillväxt inom unionsindustrin. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (694) ACEA hävdar att importen av aluminiumhjul är avgörande på grund av unionens bristande kapacitet och dess beroende av just in time-systemet. Eftersom EU:s biltillverkare bedriver verksamhet på nivån för buffertkapacitet eller över den och inte visar något intresse av att öka produktionen kan de inte köpa in ytterligare aluminiumhjul inom unionen. Dessutom hävdar ACEA att tanken att ersätta importen från Marocko med alternativa leverantörer är orealistisk. Det finns bara 13,2 miljoner aluminiumhjul tillgängliga i hela världen, och att inleda affärer med nya leverantörer skulle kräva långa upphandlingsförfaranden, vilket skulle innebära en risk för brist och produktionsstopp. Dessutom delas den globala försörjningen med andra regioner, och de tillgängliga källorna ligger långt bort, vilket går emot EU:s just in time-system och miljömål. EU:s biltillverkare måste diversifiera leverantörerna, och Marocko förblir ett mycket viktigt land med tanke på dess närhet, handelsavtal och tillförlitliga försörjning. Påståendet att inköpen från Marocko skapar sårbarheter är missriktat, eftersom det för att trygga leveranskedjan är nödvändigt att diversifiera sig genom tillförlitliga handelspartner som Marocko och Turkiet, för vilka förmånshandel dessutom gäller.
- (695) Kommissionen erkände att frågorna om kapacitet och just in time-systemet behandlades i skäl 675. Kommissionen noterade att även om ACEA betonar de logistiska utmaningarna med att köpa in produkter från avlägsna regioner kan detta inte motivera ett fortsatt beroende av importen från Marocko. Kommissionen betonade att främjandet av lokal produktion skulle bidra till att minska riskerna med koppling till sårbarheter i externa leveranskedjor, särskilt mot bakgrund av geopolitiska osäkerheter. Diversifiering bör inte bara bygga på specifika tredjeländer utan bör inriktas på att säkerställa rättvis konkurrens och investera i inhemsk kapacitet för att återställa lika villkor. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (696) ACEA anför att införandet av utjämningstullar på importen av aluminiumhjul från Marocko skulle påverka EU:s biltillverkare negativt och skada konsumenterna. ACEA framhåller flera nyckelfaktorer, bland annat att aluminiumhjul står för en liten andel (0,7 %) av biltillverkarnas kostnader, men att EU:s fordonssektor är avgörande för ekonomin och bidrar med 6,8 % av EU:s sysselsättning och 171,4 miljarder euro i export varje år. ACEA betonar också att EU:s biltillverkare har ställts inför kontinuerliga utmaningar, däribland bristen på halvledare, stigande energikostnader och störningar i leveranskedjan på grund av kriget i Ukraina, som alla har pressat produktionskapaciteten. EU:s bilindustri är redan under press från befintliga handelspolitiska skyddsåtgärder, och utjämningstullar skulle förvärra denna situation. Mot denna bakgrund betonar ACEA att införandet av utjämningstullar endast skulle öka kostnaderna för producenterna i EU, särskilt sektorn för batteridrivna elfordon, utan att gynna aluminiumhjulsindustrin eller få bukt med unionens utmaningar.

- (697) Kommissionen noterade att även om ACEA framhåller flera utmaningar som EU:s bilindustri står inför bortser dess argument från det bredare sammanhanget, där marknaden har snedvridits av den subventionerade importen från Marocko. Utjämningsstullar är nödvändiga för att återställa rättvis konkurrens och säkerställa långsiktig hållbarhet för unionens aluminiumhjulindustri. Även om aluminiumhjul står för en liten procentandel av biltillverkarnas kostnader sätter deras kumulativa inverkan, tillsammans med andra utmaningar, betydande press på EU:s tillverkare. Att förlita sig på subventionerad import undergräver unionsindustrins konkurrenskraft. De föreslagna utjämningsstullarna kommer att bidra till att skapa lika villkor, främja investeringar, öka kapaciteten och gynna både konsumenterna och unionens fordonssektor på lång sikt. Kommissionen avvisade därför påståendet.
- (698) ACEA upprepade sitt tidigare påstående att utjämningsstullar inte bör införas förrän den tyska nationella konkurrensmyndigheten har avslutat den pågående undersökningen. ACEA anförde att kommissionen borde ha vidtagit ytterligare åtgärder för att inhämta ytterligare information, eventuellt genom att begära att Tyskland samarbetade. ACEA påpekar att unionsproducenterna av aluminiumhjul försöker begränsa konkurrensen, både inom EU och gentemot importen, vilket i slutändan strider mot unionens bästa.
- (699) Kommissionen medgav att detta påstående diskuterades i skäl 686 ovan. Kommissionen noterade att undersökningen fortfarande pågår, och det är lämpligt att invänta det officiella resultatet innan den drar några slutsatser i detta avseende. Kommissionen avvisade därför påståendet.

7. SLUTGILTIGA UTJÄMNINGSÅTGÄRDER

- (700) Mot bakgrund av de slutsatser som dragits i fråga om subventionering, skada, orsakssamband och unionens intresse, och i enlighet med artikel 15 i grundförordningen, bör en slutgiltig utjämningsstull införas.

7.1. Nivån på de slutgiltiga utjämningsåtgärderna

- (701) Enligt artikel 15.1 tredje stycket i grundförordningen får beloppet för den slutgiltiga utjämningsstullen inte överstiga det fastställda beloppet för utjämningsbara subventioner.
- (702) I artikel 15.1 fjärde stycket fastställs att "[o]m kommissionen på grundval av samtliga lämnade uppgifter klart och tydligt kan slå fast att det inte ligger i unionens intresse att bestämma omfattningen av åtgärderna i enlighet med tredje stycket, ska beloppet för utjämningsstullen vara lägre om en sådan lägre tull är tillräcklig för att undanröja skadan för unionsindustrin".
- (703) Såsom redan har förklarats i skälen 682 och 684 kommer nivån på utjämningsåtgärderna att fastställas med hänvisning till artikel 15.1 tredje stycket.
- (704) Kommissionen undersökte även huruvida vissa av subventionssystemen är subventioner som är knutna till exportresultat, vilket innebär att exportpriserna sänks och att dumpningsmarginalerna därigenom ökas med samma belopp, för att avgöra om den behöver sänka dumpningsmarginalen med de subventionsbelopp som konstaterats i samband med subventioner som är knutna till exportresultat i enlighet med artikel 24.1 i grundförordningen. Eftersom kommissionen inte utjämnade några subventionssystem som var knutna till exportresultat införde den följaktligen den slutgiltiga utjämningsstullen på nivån för det slutliga subventionsbelopp som fastställts utöver den antidumpningstull som infördes genom förordning (EU) 2023/99.
- (705) På grundval av ovanstående bör följande slutgiltiga utjämningsstullar införas, uttryckta som priset cif vid unionens gräns, före tull:

Företag	Slutgiltig utjämningsstull
DMA	31,4 %
Hands 8	5,6 %
All övrig import med ursprung i Marocko	5,6 %

- (706) Den individuella företagsspecifika utjämningsfallsats som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av den här undersökningen. Den återspeglar därför den situation som konstaterats under undersökningen för det berörda företaget. Denna fallsats (i motsats till den landsomfattande tull som är tillämplig för "alla övriga företag") gäller alltså enbart för import av produkter med ursprung i det berörda landet vilka har producerats av det företag som omnämns. Importerade produkter som har producerats av ett annat företag som inte specifikt omnämns i denna förordnings normativa del, däribland enheter som är närstående dem som specifikt omnämns, kan inte omfattas av dessa fallsatser och bör omfattas av den fallsats som gäller "all övrig import med ursprung i Marocko".
- (707) Ett företag får begära att dessa individuella fallsatser tillämpas om det i ett senare skede ändrar namnet på enheten. Denna begäran ska ställas till kommissionen. Begäran måste innehålla all relevant information som visar att förändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den fallsats som är tillämplig på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den fallsats som är tillämplig på företaget kommer en förordning som informerar om namnändringen att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (708) För att minimera risken för att åtgärderna kringgås på grund av skillnaden i fallsatser krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella utjämningsfallarna tillämpas. De företag som omfattas av individuella utjämningsfall måste uppvisa en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Import som inte åtföljs av en sådan faktura bör omfattas av den utjämningsfall som är tillämplig på "all övrig import med ursprung i Marocko".
- (709) Även om uppvisandet av en sådan faktura är nödvändigt för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella utjämningsfallsatserna på import är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel 1.3 i denna förordning uppvisas bör medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och bör, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) i syfte att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att den påföljande tillämpningen av den lägre fallsatsen är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.
- (710) Om exporten från det företag som beviljats en lägre individuell fallsats skulle öka väsentligt i volym efter införandet av åtgärderna i fråga, skulle en sådan volymökning i sig kunna betraktas som en förändring i handelsmönstret på grund av införandet av åtgärder enligt artikel 23.1 i grundförordningen. Under sådana omständigheter och förutsatt att villkoren är uppfyllda kan en undersökning om kringgående inledas. Vid en sådan undersökning kan man bland annat undersöka om det finns behov av att upphäva de individuella fallsatserna och i stället införa en landsomfattande tull.

8. SLUTBESTÄMMELSER

- (711) I enlighet med artikel 109 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 ⁽¹²⁶⁾ ska belopp som ska återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol omfattas av en räntesats som motsvarar den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner och som offentliggörs i C-serien av *Europeiska unionens officiella tidning* den första kalenderdagen i varje månad.
- (712) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 25.1 i grundförordningen.

⁽¹²⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EUT L-serien, 26.9.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Härmed införs en slutgiltig utjämningstull på import av aluminiumhjul till motorfordon enligt HS-numren 8701–8705, med eller utan tillbehör och med eller utan däck, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8708 70 10 och ex 8708 70 50 (Taric-nummer: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 och 8708 70 50 50), med ursprung i Marocko.
2. Följande slutgiltiga utjämningstullsatser ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som produceras av nedanstående företag:

Företag	Slutgiltig utjämningstull	Taric-tilläggsnummer
Dika Morocco Africa S.A.	31,4 %	C897
Hands 8 S.A.	5,6 %	C873
All övrig import med ursprung i Marocko	5,6 %	C999

3. De individuella utjämningstullsatser 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 de (volym) aluminiumhjul som säljs på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i Marocko. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta." Till dess att en sådan faktura uppvisas ska den tullsats som gäller för all övrig import med ursprung i Marocko tillämpas.
4. Om en deklaration för övergång till fri omsättning uppvisas för den produkt som avses i punkt 1, oberoende av ursprung, ska antalet enheter av de importerade produkterna anges i det relevanta fältet i deklarationen, utan att det påverkar tillämpningen av den extra mängdenhet som anges i Kombinerade nomenklaturen.
5. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 mars 2025.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande