

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/35

af 15. januar 2020

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 om indførelse af endelige beskyttelsesforanstaltninger mod importen af visse stålprodukter

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/478 af 11. marts 2015 om fælles ordninger for indførelse⁽¹⁾, særlig artikel 20, stk. 2,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/755 af 29. april 2015 om fælles ordninger for indførelse fra visse tredjelande⁽²⁾, særlig artikel 16, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 indførte Europa-Kommissionen (»Kommissionen«) endelige beskyttelsesforanstaltninger mod importen af visse stålprodukter (»forordningen om endelig told«)⁽³⁾. De foranstaltninger, der blev indført ved forordningen om endelig told, består af et toldkontingent for 26 kategorier af stålprodukter, som er fastsat på et niveau, der er højt nok til at bevare de traditionelle handelsstrømme. Navnlige blev der fastlagt kvantitative tærskler under henvisning til importen i perioden 2015-2017, som blev forhøjet med 5 % for at muliggøre tilstrækkelig forsyning og sikre konkurrence på EU-markedet. En told på 25 % ville kun finde anvendelse ud over de fastlagte kvantitative tærskler for hver varekategori.
- (2) Ved gennemførelsesforordning (EU) 2019/1590⁽⁴⁾ (»ændringsforordningen«) ændrede Kommissionen disse foranstaltninger efter en fornyet undersøgelse for at afspejle de ændrede omstændigheder i den periode, hvor foranstaltningerne gælder, og gøre foranstaltningerne mere effektive med udgangspunkt i Unionens interesser.
- (3) Som led i denne fornyede undersøgelse anmodede visser parter, herunder Foreningen af Europæiske Automobilfabrikker (»ACEA«), om at lade varekategori 4B (som dækker plader overtrukket med metal, der primært anvendes i bilindustrien) udelukke fra foranstaltningernes anvendelsesområde. ACEA hævdede, at anvendelsen af denne varekategori i Unionens bilindustri er yderst vigtig for videreførelsen af denne industris almindelige kommercielle aktiviteter. Kommissionen erkendte, at det var i Unionens interesse, at traditionelle handelsstrømme med varettyper, der anvendes i bilindustrien, øremærkes, men den fandt ikke, at en sådan direkte udelukkelse fra toldkontingentordningen var begrundet. Efter en høring med alle interesserede parter besluttede Kommissionen derfor, at anvendelsen af kategori 4B (som også kan omfatte varer med andre anvendelsesformål) ikke bør udelukkes, men begrænses til kun at omfatte import, der kan påvise et særligt anvendelsesformål i bilindustrien. Derfor blev den dertil svarende import ved ændringsforordningen henført under proceduren for særligt anvendelsesformål, jf. artikel 254 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013⁽⁵⁾. Bilindustrien og dens stalleverandører så generelt med tilfredshed på denne løsning, da den sikrer, at Unionens bilindustri kun anvender toldkontingentet på varekategori 4B, samt at de traditionelle handelsstrømme beskyttes. Resultatet af høringerne med medlemmer af WTO viste også, at der ikke var nogen indsigelser mod denne ændring med hensyn til kategori 4B.

⁽¹⁾ EUT L 83 af 27.3.2015, s. 16.

⁽²⁾ EUT L 123 af 19.5.2015, s. 33.

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 af 31. januar 2019 om indførelse af endelige beskyttelsesforanstaltninger mod importen af visse stålprodukter (EUT L 31 af 1.2.2019, s. 27).

⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1590 af 26. september 2019 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 om indførelse af endelige beskyttelsesforanstaltninger mod importen af visse stålprodukter (EUT L 248 af 27.9.2019, s. 28).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

- (4) Efter ændringsforordningens ikrafttrædelse var Kommissionen fortsat i tæt kontakt med ACEA og eksportørerne (navnlig de koreanske eksportører) af stålprodukter, der henhører under kategori 4B. Da brugerindustrien ikke foretog direkte import af den vare, der er omfattet af kravet om særligt anvendelsesformål, krævede gennemførelsen af denne procedure et tæt samarbejde mellem alle de parter, der var involveret i importprocessen, fra de oprindelige ordrer frem til det tidspunkt, hvor importen nåede frem til slutbrugeren af varen. Kommissionen blev gjort opmærksom på det forhold, at det nødvendige tætte samarbejde mellem forskellige operatører (som indebar forlængelse af de eksisterende tilladelser, der var blevet givet til Unionens bilindustri, indrømmelse af nye tilladelser til importører og/eller overdragelse af rettigheder og forpligtelser mellem de forskellige parter, der var involveret i den tilknyttede forsyningskæde) ikke var forløbet som oprindeligt forventet. Som følge heraf kunne en stor del af importen under varekategori 4B ikke foretages efter de ændrede foranstaltningers ikrafttrædelse, til trods for at Kommissionen, eksportører, stålimportører og de nationale toldmyndigheder i EU's medlemsstater og tredjelands arbejdede tæt sammen om at løse disse spørgsmål. Det var heller ikke muligt at fremskynde den administrative proces for at indhente de nødvendige tilladelser vedrørende særligt anvendelsesformål.
- (5) Det har desuden vist sig, at det stadig vil tage nogen tid at finde en løsning med henblik på at gennemføre en effektiv procedure for særligt anvendelsesformål, uden at der foreligger nogen garanti for tilstrækkelig og omgående afhjælpning. I mellemtiden tilbageholdes en betydelig mængde varer under kategori 4B ved Unionens toldgrænse, mens de afventer toldklarering. Dette har en alvorlig og negativ indvirkning på og forstyrrer endda forsyningskæder, der er baseret på et system med levering til rette tid, navnlig fordi Unionens bilindustri i høj grad er afhængig af højt specialiserede stålsorter. I betragtning af de heraf følgende potentielle negative økonomiske konsekvenser og det faktum, at sådanne begrænsninger er i klar modstrid med Kommissionens målsætning om at bevare de traditionelle handelsstrømme i Unionens interesse, og idet den tager hensyn til udtalelserne fra alle de interesserede parter, der er involveret i denne sag, finder Kommissionen, at proceduren for særligt anvendelsesformål for denne kategori bør ophæves.
- (6) Gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 og bilagene hertil bør derfor ændres igen, således at de i tilstrækkeligt omfang afspejler den situation, der gjorde sig gældende, inden indførelsen af kravet om særligt anvendelsesformål for kategori 4A og 4B ved ændringsforordningen.
- (7) Efter høringer med Korea, som er det eksportland, der er mest berørt af mekanismen vedrørende særligt anvendelsesformål, fandt Kommissionen, at tildelingen af toldkontingentmængden mellem varekategori 4A og 4B for dette land, som er fastsat i henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2019/159, også bør ændres. Dette er nødvendigt for at tage hensyn til den mængde stålsorter til bilindustrien, der er importeret under varekategori 4A siden ændringsforordningens ikrafttrædelse, idet det ikke er muligt at importere dem under varekategori 4B, som er omfattet af mekanismen vedrørende særligt anvendelsesformål.
- (8) Kommissionen er fortsat af den opfattelse, at der på et senere tidspunkt kan stilles krav om en specifik mekanisme i Unionens interesse — enten proceduren for særligt anvendelsesformål (når der er fundet en løsning på spørgsmålene vedrørende gennemførelse) eller et alternativt system, uanset hvordan det er tilrettelagt — for at øremærke importen af stålsorter til bilindustrien under varekategori 4B. Disse spørgsmål vil derfor blive vurderet som led i en fremtidig fornyet undersøgelse på grundlag af bemærkninger og forslag, som interesserede parter har fremsat, samt andre former for udvikling, der berører denne varekategori. I denne forbindelse bemærkes det ligeledes, at Kommissionen for nylig indledte en antiomgåelsesundersøgelse af antidumpingforanstaltninger på importen af visse varer af rustbestandigt stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina, som henhører under varekategori 4⁽⁵⁾.
- (9) Nærværende forordning bør tillægges tilbagevirkende kraft, hvorved kravet om særligt anvendelsesformål, som blev indført ved ændringsforordningen, ophæves pr. 1. oktober 2019. Dette vil også gøre det muligt refundere eventuel beskyttelsestold, som kan være blevet betalt på grundlag af det toldkontingent, der blev fastsat ved ændringsforordningen, men som ikke længere er berettiget efter nærværende forordnings ikrafttrædelse.
- (10) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra udvalget for beskyttelsesforanstaltninger, der er nedsat i henhold til henholdsvis artikel 3, stk. 3, i forordning (EU) 2015/478 og artikel 22, stk. 3, i forordning (EU) 2015/755 —

(⁵) EUT L 304 af 26.11.2019, s. 10.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Artikel 1, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 affattes således:
 - »2. »For hver af de pågældende varekategorier og med undtagelse af varekategori 1 og varekategori 25 tildeles en del af hvert toldkontingent til de lande, der er anført i bilag IV.«
2. Det afsnit, der vedrører kategori 4A og 4B i bilag IV.1 — Toldkontingentmængder i gennemførelsesforordning (EU) 2019/159, erstattes af bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. oktober 2019.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. januar 2020.

På Kommissionens vegne
Formand
Ursula VON DER LEYEN

BILAG

Vare-nummer	Varekategori	KN-/Taric-koder:	Tildeling pr. land (hvis relevant)	Fra 2.2.2019 til 30.6.2019	Fra 1.7.2019 til 30.6.2020	Fra 1.7.2020 til 30.6.2021	Tillægstoldsats	Løbenumre
				Mængde pr. toldkontingent (ton netto)	Mængde pr. toldkontingent (ton netto)	Mængde pr. toldkontingent (ton netto)		
4.A ⁽¹⁾	Plader overtrukket med metal	Taric-koder: 7210 41 00 20, 7210 49 00 20 7210 61 00 20, 7210 69 00 20, 7212 30 00 20 7212 50 61 20, 7212 50 69 20, 7225 92 00 20 7225 99 00 11, 7225 99 00 22, 7225 99 00 40 7225 99 00 91, 7225 99 00 92, 7226 99 30 10 7226 99 70 11, 7226 99 70 91, 7226 99 70 94	Sydkorea	69 571,10	328 792,63	180 804,79	25 %	09.8816
			Indien	83 060,42	209 574,26	215 861,48	25 %	09.8817
			Andre lande	761 518,93	1 921 429,81	1 979 072,71	25 %	⁽²⁾
4.B ⁽³⁾		KN-koder: 7210 20 00, 7210 30 00, 7210 90 80, 7212 20 00, 7212 50 20, 7212 50 30, 7212 50 40, 7212 50 90, 7225 91 00, 7226 99 10 Taric-koder: 7210 41 00 80, 7210 49 00 80 7210 61 00 80, 7210 69 00 80, 7212 30 00 80 7212 50 61 80, 7212 50 69 80, 7225 92 00 80 7225 99 00 25, 7225 99 00 95, 7226 99 30 90 7226 99 70 19, 7226 99 70 96	Kina	204 951,07	517 123,19	532 636,89	25 %	09.8821
			Sydkorea	249 533,26	476 356,93	648 499,26	25 %	09.8822
			Indien	118 594,25	299 231,59	308 208,54	25 %	09.8823
			Taiwan	49 248,78	124 262,26	127 990,13	25 %	09.8824
			Andre lande	125 598,05	316 903,26	326 410,36	25 %	⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Varer omfattet af antidumpingtold.

⁽²⁾ Fra 2.2.2019 til 31.3.2019, fra 1.7.2019 til 31.3.2020 og fra 1.7.2020 til 31.3.2021: 09.8609.

Fra 1.4.2019 til 30.6.2019, fra 1.4.2020 til 30.6.2020 og fra 1.4.2021 to 30.6.2021: 09.8610.

⁽³⁾ Varer, som ikke er omfattet af antidumpingtold (herunder bilindustrien)

⁽⁴⁾ Fra 2.2.2019 til 31.3.2019, fra 1.7.2019 til 31.3.2020 og fra 1.7.2020 til 31.3.2021: 09.8611.

Fra 1.4.2019 til 30.6.2019, fra 1.4.2020 til 30.6.2020 og fra 1.4.2021 to 30.6.2021: 09.8612.