

Europeiska unionens officiella tidning

L 25



Svensk utgåva

Lagstiftning

sextioförsta årgången

30 januari 2018

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

- ★ Rådets genomförandeförordning (EU) 2018/137 av den 29 januari 2018 om genomförande av förordning (EU) nr 101/2011 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ mot bakgrund av situationen i Tunisien 1
- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/138 av den 16 januari 2018 om införande av ett namn i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar ("Traditional Welsh Caerphilly"/"Traditional Welsh Caerffili" [SGB]) 3
- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/139 av den 29 januari 2018 om ändring av förordning (EG) nr 1033/2006 avseende hänvisningar till Icao-bestämmelser ⁽¹⁾ 4
- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/140 av den 29 januari 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och om slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Folkrepubliken Kina samt om avslutande av undersökningen av import av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Indien 6

BESLUT

- ★ Rådets beslut (Gusp) 2018/141 av den 29 januari 2018 om ändring av beslut 2011/72/Gusp om restriktiva åtgärder mot vissa personer och enheter med tanke på situationen i Tunisien 38
- ★ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/142 av den 15 januari 2018 om ändring av kommissionens genomförandebeslut 2014/762/EU om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU om en civilskyddsmekanism för unionen [delgivet med nr C(2018) 71] ⁽¹⁾ 40

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

- ★ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/143 av den 19 januari 2018 om bekräftelse eller ändring av preliminära beräkningar av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och specifika utsläppsmål för tillverkare av nya lätta nyttofordon för kalenderåret 2016 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 [*delgivet med nr C(2018) 184*] 49

- ★ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/144 av den 19 januari 2018 om bekräftelse eller ändring av preliminära beräkningar av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och specifika utsläppsmål för tillverkare av personbilar för kalenderåret 2016 enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 [*delgivet med nr C(2018) 186*] 64

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

RÅDETS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/137

av den 29 januari 2018

om genomförande av förordning (EU) nr 101/2011 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ mot bakgrund av situationen i Tunisien

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EU) nr 101/2011 av den 4 februari 2011 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ mot bakgrund av situationen i Tunisien ⁽¹⁾, särskilt artikel 12,

med beaktande av förslaget från unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik, och av följande skäl:

- (1) Den 4 februari 2011 antog rådet förordning (EU) nr 101/2011.
- (2) På grundval av en översyn av förteckningen i bilaga I till förordning (EU) nr 101/2011 bör uppgifterna avseende en person ändras.
- (3) Bilaga I till förordning (EU) nr 101/2011 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I till förordning (EU) nr 101/2011 ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

*Artikel 2*Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Utfärdad i Bryssel den 29 januari 2018.

På rådets vägnar
R. PORODZANOV
Ordförande

⁽¹⁾ EUT L 31, 5.2.2011, s. 1.

BILAGA

Uppgifterna avseende följande person i bilaga I till förordning (EU) nr 101/2011 ska ersättas med följande uppgifter:

	Namn	Identifieringsuppgifter	Skäl
"5.	Fahd Mohamed Sakher Ben Moncef Ben Mohamed Hfaiez MATERI	Tunisisk medborgare, född i Tunis den 2 december 1981, son till Naïma BOUTIBA, gift med Nesrine BEN ALI, innehar nationellt id-kort nr 04682068	Person som är föremål för brottsutredningar från de tunisiska myndigheternas sida avseende delaktighet i förskingring av offentliga tunisiska medel som en offentlig tjänsteman gjort sig skyldig till, delaktighet i behörighetsmissbruk som en offentlig tjänsteman (f.d. presidenten Ben Ali) gjort sig skyldig till för att uppnå oskäligen fördelar för tredje part och åsamka förvaltningen skada, otillbörlig påverkan gentemot offentlig tjänsteman, f.d. presidenten Ben Ali, i syfte att direkt eller indirekt erhålla fördelar för tredje part, samt delaktighet i mottagande från offentlig tjänstemans sida av offentliga medel som denne visste mottogs otillbörligen och som använts till egen förmån eller till förmån för anhöriga."

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/138**av den 16 januari 2018****om införande av ett namn i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar ("Traditional Welsh Caerphilly"/"Traditional Welsh Caerffili" [SGB])**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1151/2012 av den 21 november 2012 om kvalitetsordningar för jordbruksprodukter och livsmedel ⁽¹⁾, särskilt artikel 52.2, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 50.2 a i förordning (EU) nr 1151/2012 har Förenade kungarikets ansökan om registrering av namnet "Traditional Welsh Caerphilly"/"Traditional Welsh Caerffili" offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾.
- (2) Inga invändningar enligt artikel 51 i förordning (EU) nr 1151/2012 har inkommit till kommissionen och därför bör namnet "Traditional Welsh Caerphilly"/"Traditional Welsh Caerffili" registreras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Namnet "Traditional Welsh Caerphilly"/"Traditional Welsh Caerffili" (SGB) ska föras in i registret.

Namnet i första stycket avser en produkt i klass 1.3 Ost enligt bilaga XI till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 668/2014 ⁽³⁾.*Artikel 2*Denna förordning träder i kraft den tjugonde 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 16 januari 2018.

*På kommissionens vägnar**För ordföranden*

Phil HOGAN

Ledamot av kommissionen⁽¹⁾ EUT L 343, 14.12.2012, s. 1.⁽²⁾ EUT C 317, 23.9.2017, s. 10.⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 668/2014 av den 13 juni 2014 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1151/2012 om kvalitetsordningar för jordbruksprodukter och livsmedel (EUT L 179, 19.6.2014, s. 36).

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/139
av den 29 januari 2018
om ändring av förordning (EG) nr 1033/2006 avseende hänvisningar till Icao-bestämmelser
(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") ⁽¹⁾, särskilt artikel 3.5,

efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet, och

av följande skäl:

- (1) I artikel 2.2.16 i kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 ⁽²⁾ hänvisas till definitioner som anges i volym 1 av Icaos procedurer för flygtrafiktjänst – luftfartyg (PANS-OPS, dok. 8168) och närmare bestämt till den femte upplagan från 2006 som införlivar ändring nr 6. Den 10 november 2016 ändrade Icao dok. 8168 genom att införliva ändring nr 7.
- (2) I punkt 2 i bilagan till förordning (EG) nr 1033/2006 hänvisas till bestämmelserna i Icaos förfaranden för flygtrafiktjänst — flygledningstjänst (PANS-ATM, dok. 4444) och närmare bestämt till den 15:e upplagan av 2007 som införlivar ändring nr 6. Den 10 november 2016 ändrade Icao dok. 4444 genom att införliva ändring nr 7A.
- (3) Hänvisningarna i förordning (EG) nr 1033/2006 till dok 8168 och dok 4444 bör uppdateras för att ge medlemsstaterna möjlighet att fullgöra sina internationella rättsliga skyldigheter och sörja för överensstämmelse med Icaos internationella regelverk.
- (4) Förordning (EG) nr 1033/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1033/2006 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2.2 ska punkt 16 ersättas med följande:

"16. *in- och utflygningstvågar*: de normala ut- och inflygningstvågarna för trafik enligt instrumentflygregler enligt Icaos procedurer för flygtrafiktjänster – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168 – Volume 1 – fifth edition – 2006, incorporating all amendments up to No 7)".

2. I bilagan ska punkt 2 ersättas med följande:

"2. Kapitel 4, avsnitt 4.4 (Flight plans) och kapitel 11, punkt 11.4.2.2 (Movement messages) i Icao PANS-ATM dok. 4444 (16th Edition – 2016 incorporating all amendments up to No 7A)".

⁽¹⁾ EGT L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 186, 7.7.2006, s. 46).

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde 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 29 januari 2018.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/140**av den 29 januari 2018****om införande av en slutgiltig antidumpningstull och om slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Folkrepubliken Kina samt om avslutande av undersökningen av import av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Indien**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artikel 9.2 och 9.4,

efter samråd med medlemsstaterna, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE**1.1 Provisoriska åtgärder**

- (1) Den 16 augusti 2017 införde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) en provisorisk antidumpningstull på import till Europeiska unionen (nedan kallad *unionen*) av vissa artiklar av gjutjärn med fjällig grafit (även kallat gråjärn) eller gjutjärn med sfäroidiserad grafit (även kallat segjärn), och delar därav med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina*) genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1480 ⁽²⁾ (nedan kallad *förordningen om provisorisk tull*).
- (2) Kommissionen inledde undersökningen den 10 december 2016 genom att offentliggöra ett tillkännagivande om inledande av undersökningen i *Europeiska unionens officiella tidning* (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) till följd av ett klagomål som ingavs den 31 oktober 2016 av sju unionstillverkare, dvs. Fondatel Lecompte SA, Ulefos Niemisen Valimo Oy Ltd, Saint-Gobain PAM SA, Fonderies Dechaumont SA, Heinrich Meier Eisengießerei GmbH & Co. KG, Saint-Gobain Construction Products UK Ltd och Fundiciones de Odena SA (nedan kallade *klagandena*). Klagandena svarar för mer än 40 % av unionens sammanlagda tillverkning av vissa artiklar av gjutjärn.
- (3) I enlighet med skäl 33 i förordningen om provisorisk tull omfattade undersökningen av dumpning och skada perioden från och med den 1 oktober 2015 till och med den 30 september 2016 (nedan kallad *undersökningsperioden*), och undersökningen av de tendenser som är av betydelse för fastställandet av skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2013 till och med slutet av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

1.2 Efterföljande förfarande

- (4) Efter det att de viktigaste omständigheterna och övervägandena som låg till grund för beslutet att införa en provisorisk antidumpningstull hade meddelats (nedan kallat *det preliminära utlämnandet av uppgifter*), lämnade klagandena, den kinesiska handelskammaren för import och export av maskiner och elektroniska produkter (nedan kallad CCCME), Free Castings Imports – den tillfälliga sammanslutningen av icke-närstående importörer (nedan kallad FCI), två icke-närstående importörer, de indiska exporterande tillverkarna och sju kinesiska exporterande tillverkare skriftliga inlagor med sina synpunkter på de preliminära undersökningsresultaten.
- (5) De parter som så önskade gavs tillfälle att bli hörda. CCCME, FCI och klagandena hördes. CCCME hördes två gånger under ledning av förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
- (6) Kommissionen beaktade berörda parter synpunkter, och dessa synpunkter behandlas nedan.

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1480 av den 16 augusti 2017 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 211, 17.8.2017, s. 14).

- (7) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för de slutgiltiga undersökningsresultaten. För att kontrollera svaren på frågeformuläret från oberoende importörer gjordes kontrollbesök på plats hos följande parter:
- Hydrotec Technologies AG, Wildeshausen, Tyskland.
 - Mario Cirino Pomicino SpA, Neapel, Italien.
- (8) Kommissionen informerade alla parter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka den avsåg att införa en slutgiltig antidumpningstull på import till unionen av vissa artiklar av gjutjärn med ursprung i Kina och slutgiltigt ta ut de belopp för vilka säkerhet ställts i form av den provisoriska tullen samt avsluta undersökningen av import till unionen av gjutjärnsartiklar med ursprung i Indien (nedan kallat *det slutliga utlämnandet*).
- (9) Alla parter beviljades även en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter på det slutliga utlämnandet. CCCME, FCI, unionsindustrin och tre exporterande tillverkare lämnade in skriftliga synpunkter efter det slutliga utlämnandet och under hörandet. Synpunkterna från berörda parter övervägdes och togs i beaktande.

1.3 Preliminärt utlämnande av uppgifter

- (10) CCCME och Botou City Wangwu Town Tianlong Casting Factory hävdade att kommissionens preliminära utlämnande av uppgifter var otillräckligt och därför påverkade deras rätt till försvar samt bad kommissionen om ytterligare förtydliganden och uppgifter.
- (11) När det gäller beräkningen av dumpning begärde dessa parter ytterligare upplysningar om vilken metod som använts för varje produkttyp, det normalvärde som beräknats enligt dessa metoder, uppdelat på produkttyp, de dumpningsmarginaler som blivit resultatet av de olika metoderna, de belopp som använts för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinsten, och försäljningsvolymen för de olika produkttyper som såldes på den indiska marknaden, med andel lönsamma transaktioner.
- (12) CCCME bad även kommissionen att lämna en förteckning över produkttyper, med total exportvolym för alla kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet per produkttyp och de indiska tillverkarnas totala inhemska försäljning.
- (13) CCCME hävdade dessutom att kommissionen inte hade lämnat ut uppgifter om specifika produkttyper för tillverkarna i det jämförbara landet, och att de kinesiska exporterande tillverkarna och CCCME inte hade möjlighet att kontrollera om det fanns skillnader som borde justeras, eftersom de inte visste vilken typ av produkter som hade använts för att fastställa normalvärdet.
- (14) Den metod som användes för att beräkna dumpningsmarginalen beskrivs utförligt i skälen 61–98 i förordningen om provisorisk tull. För att skydda kommersiellt känsliga uppgifter för de samarbetsvilliga indiska tillverkarna och de kinesiska tillverkare som ingick i urvalet lämnades de detaljerade dumpningsberäkningarna endast ut till de exporterande tillverkare som ingick i urvalet, inklusive den metod som använts för att beräkna normalvärdet för varje produkttyp.
- (15) Eftersom de uppgifter som använts för att fastställa normalvärdet bara gällde två grupper av företag i det jämförbara landet var det dock inte möjligt att lämna aggregerade siffror för normalvärdet utan att lämna ut kommersiellt känsliga uppgifter om dessa parter. Normalvärdet lämnades därför ut i intervaller.
- (16) Kommissionen gjorde inga totala sammanställda beräkningar per produkttyp som säljs av alla kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet. Beräkningarna gjordes i stället per produkttyp per exporterande tillverkare. De sammanställda uppgifter som CCCME begärde för alla kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet och de jämförbara indiska tillverkarna i fråga om försäljningsvolym per produkttyp utgör dessutom kommersiellt känsliga uppgifter i den mening som avses i artikel 19 i grundförordningen. Kommissionen avvisade därför denna begäran.
- (17) Ett dokument med uppgifter om de tekniska egenskaperna hos alla produkttyper som säljs på den jämförbara marknaden och på unionsmarknaden av de indiska tillverkare som ingick i urvalet togs dock med i den icke-konfidentiella akten före det preliminära utlämnandet av uppgifter.

- (18) För att styrka sin begäran om ytterligare utlämnande ifrågasatte CCCME om de prisunderskridande- och dumpningsmarginaler som offentliggjordes i förordningen om provisorisk tull var konsekventa och upprepade samma farhågor efter det slutliga utlämnandet. CCCME hävdade att eftersom Indien hade valts som jämförbart land och eftersom de kinesiska och de indiska tillverkarna hade liknande prisunderskridandemarginaler, var det en logisk konsekvens att exporterande tillverkare från båda länderna även skulle ha liknande dumpningsmarginaler. CCCME hävdade att de uppgifter som de hade tillgång till inte var tillräckliga för att förstå och kommentera kommissionens undersökningsresultat i detta avseende.
- (19) Kommissionen påpekade att skillnaderna i prisunderskridandemarginalerna för de indiska och de kinesiska exporterande tillverkarna, såsom förklaras i skäl 179 i förordningen om provisorisk tull, beror på skillnaden i produktmix i den indiska och kinesiska exporten till unionen. Kommissionen påminde om att prisunderskridandemarginalerna fås fram genom en jämförelse mellan de produkter som exporteras av de kinesiska exporterande tillverkarna och liknande produkter som säljs av unionsindustrin, medan de kinesiska exporterande tillverkarnas dumpningsmarginaler fås fram genom en jämförelse mellan de produkter som exporteras från Kina till unionen och liknande produkter som säljs på den indiska hemmamarknaden. Eftersom så är fallet, vilket även CCCME har erkänt, är en skillnad mellan dessa två marginaler ett möjligt resultat.
- (20) I samband med att CCCME hördes under ledning av förhørsombudet den 8 september 2017 förklarade kommissionen dessutom varför justeringen för icke-återbetalningsbar mervärdesskatt av den dumpningsmarginal som fastställts för de kinesiska exporterande tillverkarna påverkade jämförelsen mellan de indiska och de kinesiska resultaten. CCCME hade även synpunkter på denna justering, som behandlas nedan.
- (21) Vad gäller skadeberäkningarna hävdade CCCME att kommissionen hade bortsett från CCCME:s begäran om fullständig tillgång till volym- och prisseffekter, beräkningar av skademarginal och skadeindikatorer samt eventuella andra konfidentiella uppgifter som dessa beräkningar grundades på. I detta sammanhang hävdade CCCME att kommissionens skyldighet att respektera sekretessen inte är absolut, och att den borde vägas mot de berörda parternas rätt till försvar. Som ett exempel påpekade CCCME att kommissionen inte lämnade ut uppgifter till dem om de produkttegenskaper som användes för att jämföra priser på unionsindustrins sida.
- (22) CCCME föreslog även hur kommissionen skulle kunna uppnå den enligt CCCME nödvändiga avvägningen mellan sekretess och rätten till försvar. Ett av förslagen var till exempel att lämna ut "sammanställda uppgifter". CCCME föreslog att kommissionen skulle kunna lämna ut beräkningarna av prisunderskridande med sammanställda uppgifter för alla kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet och sammanställda uppgifter om alla unionstillverkare som ingick i urvalet. CCCME ansåg att kommissionen genom att lämna sådana sammanställda uppgifter till berörda parter som inte själva är aktiva som ekonomiska aktörer på marknaden, skulle vederbörligen respektera konfidentialiteten hos de underliggande uppgifterna.
- (23) CCCME kritiserade att kommissionen konsekvent prioriterade sekretessen framför CCCME:s rätt till försvar, utan att bedöma de särskilda omständigheterna och CCCME:s ståndpunkt angående de berörda uppgifterna, och mer generellt, utan vederbörlig hänsyn till vikten av rätten till försvar.
- (24) Kommissionen höll inte med om denna bedömning. Kommissionen analyserade varje enskild uppgift som begärts av CCCME, och den 25 augusti 2017 lämnade den alla uppgifter till CCCME, förutom uppgifter som inte fanns, inte ingick i akten eller var konfidentiella. Om uppgifterna inte ingick i akten eller var konfidentiella motiverade kommissionen på vederbörligt sätt sitt avslag på begäran om utlämnande. Kommissionen gjorde inga totala sammanställda beräkningar av prisunderskridande eller beräkningar av prisunderskridande per produktkontrollnummer (nedan kallat *produktkontrollnummer* eller *produkttyp*). Den gjorde i stället beräkningarna av prisunderskridande per produkttyp per exporterande tillverkare. Sammanställda uppgifter användes följaktligen inte i undersökningen och ingick därför inte i akten.
- (25) När det gäller konfidentiella uppgifter påminde kommissionen om att den enligt artikel 19 i grundförordningen är skyldig att skydda sådana uppgifter. Kommissionen ansåg dessutom att den öppna akt om ärendet som tillhandahållits till parterna, även till CCCME, innehöll alla relevanta uppgifter för att försvara deras intressen och som använts i undersökningen. Om uppgifterna bedömdes vara konfidentiella innehöll den öppna akten meningsfulla sammanfattningar av dessa. Alla berörda parter, inklusive CCCME, hade tillgång till den öppna akten och kunde konsultera den. Beträffande CCCME påpekade kommissionen att CCCME visserligen bl.a. företrädde den kinesiska gjutjärnsindustrin, men att man inte fått tillstånd från någon enskild exporterande tillverkare som ingick i urvalet att få tillgång till den tillverkarens konfidentiella uppgifter. De konfidentiella uppgifter som skickats till de enskilda kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet kunde därför inte lämnas ut till CCCME.

- (26) Mot denna bakgrund ansåg kommissionen att CCCME och den exporterande tillverkaren hade getts möjlighet att fullständigt utöva sin rätt till försvar och avvisade därför deras påståenden.
- (27) Efter det slutgiltiga utlämnandet upprepade CCCME sitt påpekande om att den inte hade haft möjlighet att fullständigt utöva sin rätt till försvar. CCCME bad inte om nya upplysningar och kom inte heller med några nya argument. CCCME besvarade inte skrivelsen med utlämnande av uppgifter, där kommissionen i detalj behandlade de frågor som CCCME hade ställt till förhørsombudet den 15 september 2017. Kommissionen avvisade detta påstående eftersom den, vilket anges i skälen 10–26 i denna förordning, gav CCCME fullständig tillgång till icke-konfidentiella uppgifter och vederbörligen motiverade sitt beslut att inte lämna ut konfidentiella uppgifter eller uppgifter som inte ingick i akten.

1.4 Stickprovsförfarande

- (28) Förteckningen över kinesiska exporterande tillverkare i bilagan till denna förordning ändrades för att ta med två exporterande tillverkare vars namn antingen hade utelämnats eller felstavats i förordningen om provisorisk tull.
- (29) Under undersökningen informerade en kinesisk exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet kommissionen om att den hade ändrat sitt namn. Kommissionen var nöjd med den bevisning som lämnades in. Förteckningen över kinesiska exporterande tillverkare ändrades i enlighet med detta.

1.5 Enskild undersökning

- (30) CCCME uppmanade kommissionen att bevilja enskilda undersökningar för de 18 kinesiska exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet, och som tidigare hade begärt en sådan undersökning enligt artikel 17.3 i grundförordningen.
- (31) Såsom förklaras i skäl 27 i förordningen om provisorisk tull skulle en granskning av ett så stort antal ansökningar bli orimligt betungande och undersökningen skulle inte ha kunnat slutföras inom den tidsperiod som fastställs i grundförordningen. Kommissionen beviljade därför inte några enskilda undersökningar.

1.6 Marknadsekonomisk status

- (32) Under undersökningens gång upprepade CCCME och två kinesiska exporterande tillverkare sitt argument att eftersom avsnitt 15 i Kinas anslutningsprotokoll till WTO inte gäller efter den 11 december 2016, var det inte berättigat att välja ett jämförbart land, och förekomsten av dumpning borde i stället fastställas på grundval av de kinesiska exporterande tillverkarnas inhemska priser och kostnader.
- (33) Kommissionen tillämpade den gällande lagstiftningen. Enligt artikel 2.7 a och b i grundförordningen ska metoden med ett jämförbart land användas för att fastställa ett normalvärde för exporterande tillverkare i Kina.

1.7 Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (34) FCI upprepade sin invändning om att skadeundersökningsperioden är alltför kort för att det ska vara möjligt att fastställa meningsfulla uppgifter, särskilt om importvolymen från Kina, och att en period som är kortare än fyra år strider mot kommissionens etablerade praxis eftersom kommissionen vanligen väljer en period på minst fyra år.
- (35) Kommissionen konstaterade att skadeundersökningsperioden fastställdes vid inledandet av undersökningen enligt kommissionens standardpraxis. Som förklaras i skäl 35 i förordningen om provisorisk tull omfattar skadeundersökningsperioden tre hela kalenderår och undersökningsperioden. Kommissionen hade inga skäl att frånga sin standardpraxis och välja en annan period. Påståendet avvisades därför.
- (36) Även om kommissionen skulle ta hänsyn till FCI:s argument och ta med år 2012 i skadeanalysen, skulle importvolymen från Kina fortfarande visa en ökning på ca 10 % över hela perioden.
- (37) Eftersom inga andra synpunkter inkommit gällande undersökningsperioden och skadeundersökningsperioden bekräftas skäl 33 i förordningen om provisorisk tull.

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

Invändningar gällande produktdefinitionen

- (38) I skäl 36 i förordningen om provisorisk tull anges den provisoriska definitionen av den berörda produkten.
- (39) I skälen 39–60 i förordningen om provisorisk tull anges invändningar från de indiska exporterande tillverkarna, en kinesisk exporterande tillverkare, FCI och två separata icke-närstående importörer samt kommissionens bedömning av dessa när det gäller produktdefinitionen.
- (40) Efter införandet av provisoriska åtgärder inkom de två icke-närstående importörerna och FCI med en begäran om klargörande och ytterligare invändningar där de hävdade att vissa produkttyper borde undantas från produktdefinitionen. Begäran om undantagande rörde följande produkttyper:
- Gjutjärnslock som omfattas av standarden EN 1433.
 - Stegjärn och lyftnycklar.
 - Gatic-komponenter med ett mått på mer än 1 000 mm.
 - Skyddslock.
 - Brunnslock som omfattas av standarden EN 1563.
 - Galler som omfattas av standarden EN 124.
- (41) Vad gäller en importörs begäran om bekräftelse på att gjutjärnslock och avloppsgaller som omfattas av standarden EN 1433 undantas från produktdefinitionen, bekräftade kommissionen att avloppsgaller omfattas av standarden EN 1433 och därför undantas från den berörda produkten i överensstämmelse med skälen 44 och 60 i förordningen om provisorisk tull. I fråga om gjutjärnslock konstaterade kommissionen att de har samma fysiska egenskaper och tillämpningar, och därför omfattas av samma standard som avloppsgaller. Kommissionen undantog därför gjutjärnslock från den berörda produkten.
- (42) Vad gäller FCI:s begäran att kommissionen skulle bekräfta att stegjärn och lyftnycklar skulle undantas från produktdefinitionen, slog kommissionen fast att sådana stegjärn och lyftnycklar inte anses ingå i undersökningens produktdefinition eftersom de har en annan funktion än de funktioner som beskrivs i definitionen av den berörda produkten. De är tillbehör till den berörda produkten, men har inte samma tekniska egenskaper som den berörda produkten eller delar därav. Stegjärn och lyftnycklar används inte för att täcka marksystem eller underjordiska system eller ge tillgång eller insyn till marksystem eller underjordiska system.
- (43) Den importör som nämns i skäl 41 lämnade in kompletterande uppgifter avseende sin begäran om undantagande från produktdefinitionen av Gatic-komponenter med ett mått på mer än 1 000 mm, som nämns i skälen 45–53 i förordningen om provisorisk tull. Sådana komponenter omfattas inte av standarden EN 124 och är mer än dubbelt så dyra som traditionella manhålsluckor.
- (44) Eftersom komponenter med mindre mått än 1 000 mm kan ingå i en produkt med mått på mer än 1 000 mm, kan de utifrån produktens fysiska och tekniska egenskaper inte särskiljas från den berörda produkten. Kommissionen behandlar denna fråga i skälen 51–53 i förordningen om provisorisk tull. Skillnaden i pris för produkten är därför inte relevant.
- (45) Efter det slutgiltiga utlämnandet vidhöll Gatic sitt argument att brunnslocks-komponenter med en fri öppning/ett fritt område på mer än 1 000 mm bör undantas från produktdefinitionen eftersom sådana stora komponenter inte omfattas av standarden EN 124. Medlemsstaternas tullmyndigheter kan dessutom enkelt skilja mellan komponenter med en fri öppning på mer än 1 000 mm (som inte omfattas av åtgärder) och komponenter med en fri öppning på mindre än 1 000 mm (som omfattas av åtgärder). Det finns därför inget giltigt skäl till att inte undanta komponenter med en fri öppning på mer än 1 000 mm från åtgärder.
- (46) I skälen 52 och 53 i förordningen om provisorisk tull anges att alla fysiska och tekniska egenskaper hos den berörda produkten även gäller Gatic-komponenter, oavsett måttet för produktens fria öppning. Dessa egenskaper förändras inte på grund av att Gatic-komponenter med en fri öppning på mindre än 1 000 mm inte omfattas av standarden EN 124. Den berörda produkten definieras inte med hjälp av standarden och omfattar fler produkttyper än de som ingår i standarden EN 124. Kommissionen avisade därför detta påstående.

- (47) En annan importör inkom med en begäran om att produkter som omfattas av standarden EN 1253 uttryckligen skulle undantas från den berörda produkten.
- (48) Av de anledningar som anges i skälen 54–56 i förordningen om provisorisk tull bekräftade kommissionen att sådana produkter inte ingår i produktdefinitionen av den berörda produkten och justerade produktdefinitionen i den operativa delen i enlighet med detta.
- (49) FCI hävdade att det inte finns någon produktion av servicebetäckningar (*surface boxes*) enligt tyska standarder i unionen, och att servicebetäckningar i stegjärn inte längre kommer att finnas tillgängliga i unionen om slutgiltiga antidumpningsåtgärder skulle införas för import av servicebetäckningar från Kina.
- (50) Kommissionen konstaterade att de unionstillverkare som ingick i urvalet faktiskt tillverkar servicebetäckningar, även enligt tyska standarder.
- (51) Kommissionen påminde vidare om att slutgiltiga antidumpningsåtgärder inte införs för att stänga marknaden för den berörda produkten för import från Kina. Om det inte finns någon produktion av vissa typer av servicebetäckningar enligt tyska standarder i unionen har användarna fortfarande möjlighet att köpa in denna produkt från tredjeländer, inklusive Kina.
- (52) FCI ingav en begäran om att undanta brunnslock, eftersom de inte omfattas av standarden EN 124, utan av standarden EN 1563. Brunnslock är en kategori av servicebetäckningar. Servicebetäckningar är redan föremål för en begäran om undantagande som avvisas i skäl 59 i förordningen om provisorisk tull. Kommissionen avvisade därför även begäran om att undanta brunnslock från den berörda produkten.
- (53) FCI inkom med en begäran om att även galler som omfattas av standarden EN 124 skulle undantas, eftersom de fyller exakt samma funktioner som de avloppsgaller som omfattas av standarden EN 1433. De omfattas av olika standarder eftersom avloppsgaller som omfattas av standarden EN 1433 testas tillsammans med avloppet under, medan galler som omfattas av standarden EN 124 testas enskilt, på liknande sätt som dagvattenbrunnslock och manhålsluckor.
- (54) Kommissionen konstaterade att de tekniska egenskaperna hos sådana galler och dagvattenbrunnslock och manhålsluckor är desamma, eftersom de alla omfattas av standarden EN 124. Det är inte möjligt att enkelt och direkt skilja dem från andra typer av den berörda produkten, och begäran om undantagande av galler som omfattas av standarden EN 124 från den berörda produkten avvisades därför.
- (55) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade FCI sitt argument att gallerkomponenten i avloppsgaller som omfattas av standarden EN 1433 och galler som omfattas av standarden EN 124 har samma fysiska och materiella egenskaper och samma produktionsprocess. De är i själva verket identiska produkter. FCI hävdade dessutom att kommissionens påstående om att fristående avloppsgaller inte enkelt och direkt kan skiljas från andra typer av den berörda produkten utgör en uppenbar motsägelse av de faktiska omständigheterna i ärendet.
- (56) Kommissionen påpekade att omfattningen av standarden EN 124 begränsas till manhålsluckor och dagvattenbrunnslock. Galler som omfattas av standarden EN 124 anses följaktligen utgöra en del av dessa produkter. Galler till avlopp som omfattas av standarden EN 1433 och galler som omfattas av standarden EN 124 kan således inte anses vara identiska produkter.
- (57) Genom att ange att galler som omfattas av standarden EN 124 visuellt inte enkelt kan skiljas från andra typer av den berörda produkten menade kommissionen att sådana galler visuellt inte enkelt kan skiljas från galler som används som manhålsluckor eller dagvattenbrunnslock och genom vilka vattnet kan passera ned i dagvattenbrunnen eller manhålet, som omfattas av den berörda produkten som en del av denna. Påståendet avvisades därför.

3. DUMPNING

3.1 Kina

3.1.1 Jämförbart land

- (58) Klagandena upprepade sina invändningar mot valet av Indien som jämförbart land på grund av marknadssnedvridningar till följd av exportsubventioner, en exportskatt och en dubbel godspolicy som påverkade priset på järnmalm.
- (59) Kommissionen behandlar dessa invändningar i skälen 80 och 81 i förordningen om provisorisk tull. Inga nya argument framfördes och denna invändning avvisades därför.

3.1.2 Normalvärde

- (60) För att beräkna normalvärdet för de provisoriska dumpningsmarginalerna fastställdes, såsom anges i skäl 88, först ett normalvärde för varje indisk jämförbar tillverkare för varje produkttyp som exporterades av de kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet. Därefter vägdes dessa normalvärden samman genom användning av den mängd som varje indisk tillverkare producerade.
- (61) Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter mottog kommissionen synpunkter från flera berörda parter, som hävdade att användningen av konstruerade värden kan ha drivit upp det normalvärde som bestämts i det jämförbara landet.
- (62) CCCME hävdade i synnerhet att kommissionen vid beräkningen av normalvärdet i det jämförbara landet hade utrymme upp till nivån "tillräckliga mängder" enligt villkoren i artikel 2.2 i grundförordningen.
- (63) CCCME hävdade också att om en kinesisk exporterande tillverkare uppfyllde representativitetstestet bör samma normalvärde baserat på pris användas för alla andra kinesiska exporterande tillverkare för samma produkttyp.
- (64) Kommissionen godtog båda dessa tekniska argument avseende testet av tillräcklig mängd och användningen av normalvärde baserat på pris, och reviderade beräkningen av normalvärdet i enlighet med detta.
- (65) Med tanke på att fler än en tillverkare som ingick i urvalet i det jämförbara landet samarbetade i undersökningen, omprövade kommissionen bestämningen av normalvärdet för att minska användningen av konstruerade normalvärden så mycket som möjligt.
- (66) När det fanns ett normalvärde baserat på priset vid försäljning på hemmamarknaden i Indien vid normal handel och i tillräckliga mängder, användes detta pris i stället för ett genomsnittligt normalvärde som härletts från detta pris och ett konstruerat normalvärde från andra tillverkare. Detta är i linje med artikel 2.7, enligt vilken normalvärdet företrädesvis ska beräknas gentemot de inhemska priserna för den likadana produkten i det jämförbara landet.
- (67) Om någon av de indiska tillverkare som ingick i urvalet inte sålde en produkttyp på den inhemska marknaden, men minst en av dessa tillverkare tillverkade denna produkttyp, konstruerades normalvärdet med användning av tillverkningskostnader, plus försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader och vinst för inhemsk försäljning vid normal handel av denna indiska tillverkare. Uttryckt som en procentandel av omsättningen uppgick summan av försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader och vinst i dessa fall till 1–10 % för produkter av gråjärn och till 10–20 % för produkter av segjärn.
- (68) Om det inte fanns någon motsvarighet på nivån för produkttyp använde kommissionen ett normalvärde baserat på inhemsk försäljning vid normal handel för alla produkttyper av samma råvaror. För fyra av de fem kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet var detta fallet för mindre än 1,2 % av den totala exportvolymen. För en kinesisk exportör i urvalet var detta fallet för mer än 50 % av exportvolymen. Denna kinesiska exportör sålde relativt dyra nischprodukter som inte kunde matchas mot de produkttyper som tillverkas och säljs av tillverkarna i urvalet i det jämförbara landet och för vilka det inte var möjligt att kvantifiera en uppjustering av normalvärdet. Användningen av ett genomsnittligt normalvärde för alla produkttyper av samma råvara ledde inte till någon ökning av dumpningsmarginalen för denna exporterande tillverkare.
- (69) CCCME och Botou City Wangwu Town Tianlong Casting Factory invände också mot den metod som kommissionen använt för att konstruera normalvärdet för produkttyper som inte såldes i tillräckliga mängder. Denna invändning var inte längre relevant efter de ändringar som anges i skälen 64–68, eftersom det inte uppstod någon sådan situation för att konstruera normalvärdet.
- (70) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att kommissionen borde använda försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader och vinst från alla indiska tillverkares inhemska försäljning vid normal handel när den konstruerade normalvärdet.
- (71) Under de omständigheter som beskrivs i skäl 67 och enligt den tydliga ordalydelsen i artikel 2.6 i grundförordningen, måste kommissionen använda beloppen för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader och vinst från den inhemska försäljningen av den likadana produkten vid normal handel för alla indiska tillverkare som tillverkade produkttypen i fråga.

- (72) CCCME:s krav att kommissionen borde välja olika försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader och vinst för andra företag som inte tillverkade den berörda produkttypen och på något sätt räkna fram ett genomsnitt för detta, avvisades därför.
- (73) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter bad CCCME kommissionen att bekräfta att indirekta skatter inte var medräknade i de indiska tillverkarnas produktionskostnader, att de inte påverkade lönsamhetstestet och inte ingick i de inhemska priser som använts för att bestämma normalvärdet.
- (74) Kommissionen bekräftade att varken priserna eller de kostnader som användes för att bestämma normalvärdet omfattade indirekta skatter, och att indirekta skatter inte påverkade lönsamhetstestet.

3.1.3 Exportpris

- (75) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande exportpriser, bekräftas skäl 89 i förordningen om provisorisk tull.

3.1.4 Jämförelse

- (76) En exporterande tillverkare hävdade att normalvärdet borde justeras enligt artikel 2.10 i grundförordningen för att avspegla att de kinesiska exporterande tillverkarna inte formgav den berörda produkten. Det var den icke-närstående importören som stod för formgivningen.
- (77) Eftersom de indiska tillverkare som ingick i urvalet formgav den likadana produkt som såldes på deras inhemska marknad godtog kommissionen denna invändning. Den relativa kvantifieringen av justeringen gjordes på grundval av relevanta uppgifter om de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (78) CCCME hävdade att justeringen för indirekta skatter var olaglig, och att den inte nämns i skäl 91 i förordningen om provisorisk tull i samband med de justeringar som gjorts enligt artikel 2.10. CCCME hävdade att justeringen för återbetalning av en del av mervärdesskatten grundas på kommissionens bedömning av Kinas status som land som inte är en marknadsekonomi.
- (79) Kommissionen avvisade dessa påståenden. Kommissionen gjorde en justering enligt artikel 2.10 b för skillnaden i indirekta skatter mellan exportförsäljningen från Kina till unionen (där en skatt på 17 % tas ut för export och 5 % därefter återbetalas) och de indirekta skatterna för den inhemska försäljningen i Indien (där skatt inte ingår i det inhemska priset). Denna justering har ingenting att göra med att metoden med jämförbart land har tillämpats på Kina. Denna justering nämns inte i skäl 91 i förordningen om provisorisk tull, eftersom den utelämnades av misstag. Justeringen rapporterades dock i samband med det preliminära utlämnandet av uppgifter till de exporterande tillverkare som ingick i urvalet. Ingen av dem kommenterade justeringen.
- (80) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade CCCME sin invändning mot att kommissionen tillämpade artikel 2.10 b i grundförordningen för att säkerställa att exportpriset från Kina och normalvärdet från Indien var jämförbara. CCCME hävdade att systemet för mervärdesskatt vid export var ett av skälen till att Kina inte är ett land med marknadsekonomi, och att detta därför inte kunde användas för att göra en justering för prisjämförelsen. Detta påstående avvisades. Enligt artikel 2.7 a i grundförordningen ska kommissionen hitta en alternativ källa till normalvärdet när landet inte är en marknadsekonomi och när ett företag inte begär att beviljas marknadsekonomisk status. När normalvärdet har bestämts är kommissionen enligt bestämmelserna i artikel 2.10 i grundförordningen skyldig att se till att jämförelsen är rättvis och rimlig.
- (81) Såsom anges i skäl 79 omfattas export av gjutjärn från Kina av en delvis återbetalningsbar mervärdesskatt vid export, medan alla skatter återbetalas för inhemsk försäljning i Indien. För att säkerställa en rättvis jämförelse enligt etablerad rättspraxis⁽¹⁾ måste kommissionen därför justera normalvärdet enligt artikel 2.10 b i grundförordningen, precis som den också gjort för andra skillnader som påverkade jämförelsen enligt andra bestämmelser i artikel 2.10 i grundförordningen.

⁽¹⁾ Domstolens dom av den 19 september 2013, Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials/rådet, C-15/12 P, EU:C:2013:572, punkterna 34–35.

- (82) Om ett företag i Kina hade beviljats marknadsekonomisk status skulle samma justering av normalvärdet ha tillämpats, eftersom samma skillnad i skatt skulle ha konstaterats.
- (83) CCCME och två kinesiska exporterande tillverkare hävdade att kommissionen borde göra ett ytterligare utlämnande och förklara varför den använt de förkortade produktkontrollnumren för att identifiera de olika produkttyperna i beräkningarna och hur detta påverkar principen om en rättvis jämförelse.
- (84) I detta avseende konstaterade kommissionen att den har uppfyllt sin skyldighet att säkerställa en rättvis jämförelse, och att de förkortade produktkontrollnumren gjorde det möjligt att jämföra hela exportvolymen med de mest liknande typerna av den likadana produkten med hänsyn till deras grundläggande fysiska egenskaper. Kommissionen fastställde ingen skillnad i marknadsvärdet för de produktens egenskaper som utelämnades i de förkortade produktkontrollnumren. Ingen av de kinesiska exporterande tillverkarna inkom heller med en kvantifierad begäran om justering för skillnader i de fysiska egenskaperna.
- (85) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade CCCME och två kinesiska exporterande tillverkare att kommissionen inte hade säkerställt prisernas jämförbarhet. CCCME hävdade att kommissionen borde göra justeringar för produktskillnader som avspeglades eller inte i produktkontrollnumren. CCCME hävdade vidare att den inte hade tillgång till uppgifter om de tekniska egenskaperna hos den produkt som såldes av de indiska tillverkarna och att det inte var tillräckligt att lämna ut det fullständiga produktkontrollnumret för den produkt som tillverkades av de indiska tillverkarna.
- (86) Kommissionen avvisade dessa påståenden. Kommissionen påminde om att den i juni 2017 lämnade ut klassificeringen av de produkter som tillverkades i det jämförbara landet enligt de 15 tekniska egenskaperna hos det ursprungliga produktkontrollnumret till alla berörda parter. Förutom produktkataloger, som de indiska tillverkarna inte hade, hade kommissionen inga alternativa källor till teknisk information som inte var konfidentiell i sig eller kunde sammanfattas på ett meningsfullt sätt så att andra berörda parter kunde granska den.
- (87) Dessutom hade CCCME fullständig vetskap om de 15 egenskaperna hos den produkt som tillverkades av de indiska tillverkarna, men kom inte med några krav på vilken slags justering som borde göras, inte bara utanför produktkontrollnumret, utan även inom detta. Under sina kontrollbesök fann kommissionen inte heller några behov av sådana justeringar. Kommissionen påpekade att CCCME i sin inlägga av den 22 december 2016 angående valet av jämförbart land själv betonade att "användningen av Indien som jämförbart land även skulle lösa problem med motsvarande produkttyper, även här på grund av att uppgifterna skulle vara mer representativa [...]. Genom att använda Indien som jämförbart land blir källuppgifterna betydligt fler och det är därför mycket mer sannolikt att kommissionen kommer att ha tillräckligt med uppgifter för att kunna para ihop produkttyperna". Påståendet avvisades därför.
- (88) CCCME hävdade att kommissionen borde göra justeringar av de indiska tillverkarnas produktionskostnader till följd av påstådda oriktigheter på grund av den låga produktionsvolymen av segjärnsprodukter. CCCME lämnade ingen bevisning för att styrka detta påstående.
- (89) Eftersom försäljningen av segjärnsprodukter i Indien befanns vara representativ ansåg kommissionen att en sådan justering inte var berättigad. Påståendet var i alla händelser inte underbyggt och avvisades därför.
- (90) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade CCCME sitt påstående, och hävdade att den hade förklarat för kommissionen att de påstådda oriktigheterna ledde till orimligt höga produktionskostnader. CCCME tillade att den i avsaknad av kostnadsuppgifter för de indiska tillverkarna inte kunde styrka sin begäran om justering.
- (91) Kommissionen fick inga detaljerade förklaringar om detta påstående. I sina synpunkter på det preliminära utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att "det kan förekomma oriktigheter i produktionen eller överkonsumtionen av flera kostnadsfaktorer som leder till att enhetsproduktionskostnaden blir felaktigt hög". CCCME uttryckte sig fortfarande vagt eller nämnde ingenting om vilka produktionskostnader som påverkades, mot vilket riktmärke den påstådda oriktigheten skulle fastställas och hur justeringen skulle beräknas.
- (92) Kommissionen instämde inte i att ett sådant påstående inte kunde göras om inte de indiska tillverkarnas produktionskostnader lämnades ut.
- (93) För det första var de indiska tillverkarnas kostnadsuppgifter konfidentiella i sig och kunde inte sammanfattas för att kontrolleras av en annan berörd part på ett sätt som både var meningsfullt för det ändamål som CCCME eftersträfvade, samtidigt som affärskänsliga uppgifter för de indiska tillverkarna skyddades.

- (94) För det andra är produktionsprocesserna i Indien och Kina mycket lika. Detta bekräftas i skäl 79 i förordningen om provisorisk tull och i CCCME:s inlägga av den 22 december 2016 om valet av Indien som jämförbart land. CCCME uppgav att "de flesta av de kinesiska tillverkarna är små gjuterier och produktionsprocessen är inte automatiserad, utan mer manuell". CCCME påpekade också att "det är allmänt känt att Indien och Kina har liknande utvecklingsnivå och storlek", och "när det gäller andra faktorer som påverkar kostnader och priser" är Kina och Indien "mer lika varandra än Kina och något av de andra länderna". CCCME, som säger sig företräda ett stort antal kinesiska tillverkare av alla storlekar, kunde därför ha gjort sina påståenden utan att behöva få tillgång till konfidentiella uppgifter för de indiska tillverkarna. Utifrån sin egen branschkunskap borde CCCME därför ha kunnat ange de tillverkningsmönster och produktionsandelar som ledde till den påstått orimliga enhetsproduktionskostnaden och styrka sina krav på justeringar.
- (95) Kommissionen fann inga faktorer som kunde motivera en justering av de indiska tillverkarnas produktionskostnader i samband med bestämningen av normalvärdet i det jämförbara landet. Med tanke på att de indiska tillverkarnas försäljningsvolym hade befunnits vara representativ och i avsaknad av specifika och underbyggda påståenden från CCCME, avvisade kommissionen påståendet om att de indiska tillverkarnas produktionskostnad borde justeras.
- (96) En kinesisk exporterande tillverkare hävdade att kommissionen otillbörligen hade justerat dess exportpriser för kreditkostnader, eftersom tillverkaren inte ådrog sig sådana kostnader.
- (97) Kommissionen avvisade detta påstående. För att säkerställa en rättvis prisjämförelse gjordes justeringar för kreditkostnader på exportpriset för alla kinesiska exporterande tillverkare som gav sina kunder betalningsfrister, eftersom varje beviljad kredit måste beaktas när försäljningspriserna fastställs. Kommissionen konstaterade att denna exporterande tillverkare beviljade sina kunder krediter och det var därför berättigat att göra en justering för kreditkostnader, även om företaget inte lånade pengar för att täcka upp för tiden mellan leverans och betalning av kunden.
- (98) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att kommissionen borde justera normalvärdet när det grundas på priser för att räkna med indirekta skatter för material som fysiskt ingår i den likadana produkten.
- (99) Med tanke på att de material som ingår i den likadana produkten i det här fallet inte omfattar importavgifter eller icke-återbetalningsbara skatter, var CCCME:s påstående att detta borde ha lett till prisjusteringar irrelevant.

3.1.5 Dumpningsmarginaler

- (100) Såsom anges i tidigare skäl tog kommissionen hänsyn till vissa synpunkter från berörda parter och räknade om dumpningsmarginalen för de kinesiska exporterande tillverkarna.
- (101) De slutgiltiga dumpningsmarginalerna, uttryckta i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, har fastställts till följande:

Tabell 1

Slutgiltiga dumpningsmarginaler

Företag	Slutgiltig dumpningsmarginal
Botou City Wangwu Town Tianlong Casting Factory	15,5 %
Botou Lisheng Casting Industry Co., Ltd	31,5 %
Fengtai (Handan) Alloy Casting Co., Ltd	38,1 %
Hong Guang Handan Cast Foundry Co., Ltd	21,3 %
Shijiazhuang Transun Metal Products Co., Ltd	25,0 %
Andra samarbetsvilliga företag	25,4 %
Alla övriga företag	38,1 %

3.2 Indien

- (102) Efter utlämnandet av uppgifter mottog kommissionen inga andra synpunkter rörande Indien.
- (103) Kommissionen bekräftade därför sitt preliminära undersökningsresultat om att det inte förekom dumpning bland de grupper av exporterande tillverkare i Indien som ingick i urvalet.
- (104) Kommissionen bekräftade följaktligen att den varken fastställde några provisoriska dumpningsmarginaler för de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet i enlighet med artikel 9.6 i grundförordningen eller några dumpningsmarginaler för alla övriga indiska exporterande tillverkare, eftersom de indiska samarbetsvilliga exporterande tillverkarnas export utgör en mycket hög andel (cirka 85 %) av den totala indiska exportvolymen till unionen.

4. SKADA

4.1 Definition av unionsindustrin och unionstillverkning

- (105) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande unionsindustrin och tillverkningen i unionen, bekräftade kommissionen sina undersökningsresultat i skälen 108–111 i förordningen om provisorisk tull.

4.2 Förbrukning i unionen

- (106) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande förbrukningen i unionen, bekräftade kommissionen sina undersökningsresultat i skälen 112–114 i förordningen om provisorisk tull.

4.3 Import från Kina

- (107) CCCME upprepade sin tveksamhet i inlagen av den 23 januari 2017 om tillförlitligheten hos importuppgifterna för den berörda produkten. CCCME ifrågasatte den av kommissionen godtagna metod som klagandena använt för att komma fram till importuppgifterna för bara den berörda produkten genom att använda justerade uppgifter från Eurostat, och hävdade att kommissionen borde vara objektiv vid sin skadeundersökning och grunda den på faktisk bevisning, och inte på ogrundade antaganden från klagandena. CCCME hävdade dessutom att ansvaret att nå fram till tillförlitliga importuppgifter ligger hos kommissionen.
- (108) För att styrka sitt påstående om att de importuppgifter som kommissionen använt inte var tillförlitliga och inte kunde anses utgöra faktisk bevisning, lämnade CCCME den 6 november 2017 för första gången exportvolymsiffror för den berörda produkten från Kina. Enligt CCCME grundades siffrorna på den kinesiska tullens exportstatistik för den berörda produkten som den samlade in konfidentiellt per transaktion. CCCME hävdade dessutom att den utifrån produktbeskrivningen kunde ange vilka produkter som inte hörde till den berörda produkten, och till följd av detta kunde beräkna den faktiska volym av den berörda produkten som exporterades från Kina.
- (109) Kommissionen konstaterade att CCCME själv hade beräknat den exporterade volymen av den berörda produkten, även per transaktion, genom att använda uppgifter från den kinesiska tullen, vilket i sin tur innebar att vissa produktbeskrivningar undantogs. Kommissionen granskade de exportuppgifter som lämnats av CCCME och fann att dessa uppgifter inte ändrade dess undersökningsresultat om tendenserna för marknadsandelar, importvolym och unionens förbrukning under skadeundersökningsperioden. Kommissionen konstaterade dessutom att CCCME inte har lämnat någon bevisning för att uppgiftsinsamlingen är uttömmande och noggrann. Kommissionen konstaterade också att CCCME inte angav vilken officiell databas från de kinesiska tullmyndigheterna som den hade använt, och som skulle ha gjort det möjligt att samla in uppgifter per transaktion och identifiera produktbeskrivningen. Kommissionen konstaterade avslutningsvis att exportstatistik från Kina inte nödvändigtvis är identisk med den importstatistik som samlas in av Eurostat på grund av ledtiden mellan exporten från Kina och den faktiska importen till unionen. Kommissionen analyserade de exportuppgifter som lämnats av CCCME och fann att dessa uppgifter inte ändrade dess undersökningsresultat om tendenserna för marknadsandelar, importvolym och unionens förbrukning under skadeundersökningsperioden. Kommissionen avvisade därför påståendet om att de importuppgifter som den använt inte var tillförlitliga.
- (110) Kommissionen noterade att den metod som klagandena använt för att komma fram till importuppgifterna för den berörda produkten under skadeundersökningsperioden grundades på uppgifter från Eurostat. För 2013 omfattade metoden hela KN-numren 7325 10 50 och 7325 10 92, en procentandel på 30 % av KN-nummer 7325 10 99, och KN-nummer 7325 99 10 minus en fast volym. Till följd av en ändring i KN-numren använde klagandena för 2014 fram till undersökningsperioden en procentandel på 60 % av KN-nummer 7325 10 00 beträffande import från Kina, och KN-nummer 7325 99 10 minus en fast volym.

- (111) Eftersom kommissionen inte fann några alternativa informationskällor som mer korrekt kunde avspegla importuppgifterna för den berörda produkten, ansåg den att den metod som grundades på uppgifter från Eurostat var den lämpligaste. Kommissionen avvisade därför CCCME:s invändning.
- (112) Både FCI och CCCME framförde att den metod som använts för att värdera importen från Kina felaktigt omfattade alla produkter som importerats enligt KN-nummer 7325 99 10 minus en fast volym, såsom föreslagits av klagandena, eftersom detta nummer inte brukade användas för den berörda produkten före införandet av antidumpningsåtgärderna 2005, och klagandena har inte lämnat någon bevisning för att detta KN-nummer användes för import av den berörda produkten efter 2009. FCI krävde därför att detta KN-nummer antingen skulle undantas eller att en andel av KN-numret skulle beaktas vid beräkningen av den importerade mängden av den berörda produkten.
- (113) Kommissionen konstaterade att en analys av importen enligt detta KN-nummer sedan införandet av de provisoriska åtgärderna och fram till början av oktober 2017 har visat att det förekommer en betydlig import (6 796 ton) enligt Taric-nummer 7325 99 10 51 från Kina, som endast avser den berörda produkten. Det står därför klart att den berörda produkten även importeras enligt KN-nummer 7325 99 10. Kommissionen hade emellertid ingen bevisning för att import av andra produkter enligt detta KN-nummer har följt samma tendens som den berörda produkten sedan 2005. Att använda en procentandel under skadeundersökningsperioden skulle således inte vara tillförlitligt.
- (114) Kommissionen beslutade därför att inte justera importvolymen från Kina. Kommissionen konstaterade dessutom att även om den skulle undanta detta KN-nummer från sin analys skulle importvolymen fortfarande visa på en jämförbar ökning av marknadsandelen under skadeundersökningsperioden.
- (115) CCCME hävdade att varken klagandena eller kommissionen har förklarat den uppskattade procentandelen för importvolymen av den berörda produkten enligt KN-nummer 7325 10 99, och skälet till att procentandelen av importvolymen enligt KN-nummer 7325 10 99 har varit stabil under skadeundersökningsperioden.
- (116) Såsom anges i skäl 122 i förordningen om provisorisk tull fastställde kommissionen importvolymen från Kina av den berörda produkten på grundval av den metod som föreslagits av klagandena, eftersom den ansåg att metoden var tillförlitlig och objektiv. Ingen annan part föreslog någon mer tillförlitlig metod. Vad gäller utelämnandet av avloppsgaller använde kommissionen den genomsnittliga försäljningen av avloppsgaller under undersökningsperioden för de kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet, som uppgick till 10 % av den totala importen. Denna procentandel har använts för skadeundersökningsperioden. Eftersom CCCME inte har lämnat några alternativa uppgifter rörande importvolymen av avloppsgaller från Kina avvisades detta påstående.
- (117) FCI hävdade att det inte är möjligt att fastställa att det har skett en betydande ökning av importen i detta fall. Om alla år sedan antidumpningsåtgärderna löpte ut 2010 beaktas ökade importen endast mellan 2013 och 2014. Importen under skadeundersökningsperioden var visserligen större än 2013 års nivåer, men låg dock långt under importen 2010 och 2011.
- (118) Kommissionen ansåg att skadeundersökningsperioden var rimlig och överensstämde med kommissionens standardpraxis att undersöka relevanta tendenser för bedömningen av skada. Den tog därför inte hänsyn till tidigare år, vilket FCI hade föreslagit.
- (119) Vad gäller prisunderskridande hävdade FCI att de provisoriska beräkningarna är vilseledande, eftersom de utgörs av en jämförelse mellan priserna på de produkter som säljs av kinesiska gjuterier till importörer i unionen och priserna på produkter som säljs av unionsindustrin till slutkunder, samtidigt som utgifter som endast de icke-närstående importörerna hade inte beaktades. Sådana kostnader omfattar kostnader för FoU, skapande av mönster och prototyper, certifiering, godkännande, kvalitets- och överensstämmelsekontroller samt lagrings- och försäljningskostnader.
- (120) Kommissionen kontrollerade dessa uppgifter och beslutade att justera prisunderskridandemarginalerna för sådana kostnader. Unionsindustrins priser från fabrik justerades nedåt genom det vägda genomsnittet för FoU-kostnaderna för de unionstillverkare som ingick i urvalet, som omfattade alla relevanta kostnader som nämns i föregående skäl. Justeringen var 2,2 % av avkastningen för de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (121) Dessutom gjordes en justering på cirka 33 euro per ton av importpriset för importkostnader på grundval av uppgifter från de två icke-närstående importörerna som kontrollerades efter införandet av de provisoriska åtgärderna.

- (122) CCCME begärde fler upplysningar om prisunderskridandemarginalerna för varje exporterande tillverkare i urvalet. För fastställandet av skada undersöks den dumpade importens inverkan på priserna som en av skadeindikatorerna och enligt artikel 3.3 i grundförordningen måste produkterna ha sålts till betydligt lägre pris. I detta fall kan prisunderskridandet på mellan 31,6 % och 39,2 % anses vara betydande. Vid ett sådant undersökningsresultat måste inte varje transaktion visa på ett prisunderskridande. Den dumpade importens inverkan på unionsindustrin undersöks som helhet betraktat, vilket omfattar prisunderskridande till följd av den dumpade importen. I informationssyfte är dock prisunderskridandemarginalerna för de exporterande tillverkarna i urvalet följande:

Tabell 2

Prisunderskridandemarginaler

Företag	Prisunderskridandemarginal
Botou City Wangwu Town Tianlong Casting Factory	35,9 %
Botou Lisheng Casting Industry Co., Ltd	31,6 %
Fengtai (Handan) Alloy Casting Co., Ltd	39,2 %
Hong Guang Handan Cast Foundry Co., Ltd	38,4 %
Shijiazhuang Transun Metal Products Co., Ltd	37,0 %

- (123) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter invände klagandena mot den metod som kommissionen använt för att justera deras priser från fabrik nedåt i stället för att justera importpriserna uppåt, samtidigt som de flesta FoU-kostnaderna inte bärs av importörerna alls, utan uppstår hos tillverkarna i Kina. Klagandena ansåg dessutom att kostnaderna efter import var alltför höga och kunde innefatta kostnader för import av avloppsgaller och en felaktig importtull på 2,7 % i stället för 1,7 % för alla segjärnsprodukter.
- (124) Justeringen av FoU-kostnaderna i prisunderskridandemarginalen och nivån för undanröjande av skada grundades å ena sidan på kontrollerade uppgifter från unionstillverkarna i urvalet och å andra sidan på bevisning som uppvisats under kontrollbesöken hos de icke-närstående importörerna på att de ådrar sig sådana produktionskostnader för den berörda produkten i Kina. Eftersom klagandena inte lämnade någon bevisning för sitt påstående att dessa kostnader inte uppstår hos de icke-närstående importörerna, avvisade kommissionen deras påstående.
- (125) Beräkningen av kostnaderna efter import grundas på kontrollerade uppgifter från de två icke-närstående importörer som ingick i urvalet. Dessa uppgifter rörde endast den berörda produkten, och omfattade således inte de undantagna produkterna (t.ex. avloppsgaller). Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (126) Vad beträffar justeringen för importtullar använde kommissionen den tullsats som gäller för import av segjärnsprodukter. De tog inte hänsyn till eventuella felaktiga deklarationer för att undvika att betala rätt importtull. Detta påstående avvisades därför.
- (127) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter lämnade FCI resultat från två upphandlingar som nyligen inletts av italienska offentliga organ. Upphandlingarna vanns av en (återförsäljare till) unionstillverkare, som erbjöd ett lägre pris för den likadana produkten än de icke-närstående importörernas pris för den berörda produkten, vilket var mycket lägre än det pris som lämnats av klagandena och som anges i förordningen om provisorisk tull.
- (128) Kommissionen påpekade att sådan färsk obekräftad bevisning inte är tillräcklig för att dra slutsatsen att de kontrollerade uppgifterna för undersökningsperioden skulle anses vara otillförlitliga. Produktmixen i dessa upphandlingar härrör dessutom från den genomsnittliga produktmixen och motsvarande produktionskostnader. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (129) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande importen från Kina, och efter revideringen av de beräkningar av prisunderskridandet som anges i skälen 119–122, bekräftade kommissionen alla andra slutsatser i skälen 115–128 i förordningen om provisorisk tull.

4.4 Unionsindustrins ekonomiska situation

4.4.1 Allmänna anmärkningar

- (130) CCCME påpekade att kommissionen grundade sin analys av makroekonomiska uppgifter på faktiska uppgifter för klagandena och tillverkare som stödde klagomålet samt uppskattningar från klagandena rörande resten av unionsindustrin. CCCME hävdade att dessa uppskattningar inte kunde anses utgöra faktisk bevisning eftersom beloppen och källorna inte hade lämnats ut till de berörda parterna. Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade CCCME detta påstående.
- (131) Kommissionen betonade att den inte delade upp sin analys av unionsindustrin i klagande mot icke-klagande, och påpekade att den hade begärt makroekonomiska uppgifter från unionsindustrin och hade lämnat ut de uppgifter som den använt i undersökningar i den öppna akten så att de berörda parterna kunde kontrollera dem. Såsom anges i skäl 32 i förordningen om provisorisk tull hade kommissionen också kontrollerat de källor och den process som klagandena använde för att sammanställa uppgifterna för resten av unionsindustrin på plats i klagandenas lokaler. Kommissionen kontrollerade dessutom uppgifter från de företag som ingick i urvalet, som svarade för en betydande del av de totala makroekonomiska uppgifterna, dvs. 48 % av den totala produktionsvolymen och 43 % av unionsindustrins totala försäljning. Kommissionen avvisade därför CCCME:s invändning.
- (132) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade FCI att kommissionen motsäger sig, eftersom det i skäl 132 i förordningen om provisorisk tull anges att kommissionen bedömde de makroekonomiska indikatorerna för *samtliga unionstillverkare*. I skäl 131 anges emellertid att de makroekonomiska uppgifterna grundas på kontrollerade uppgifter från företagen i urvalet, som svarar för 48 % av den totala produktionsvolymen och 43 % av unionsindustrins totala försäljning. Det säger sig självt att uppgifter som täcker mindre än 50 % av den totala produktionen inte är representativa för unionsindustrin som helhet. Därför grundas kommissionens undersökningsresultat om de makroekonomiska indikatorerna på ofullständiga och vilseledande uppgifter som inte möjliggör en korrekt bedömning av unionsindustrins övergripande situation.
- (133) Kommissionen påpekade att den har kontrollerat de makroekonomiska uppgifterna för hela unionsindustrin på plats i klagandenas lokaler. Kommissionen gjorde dessutom en grundlig kontroll av företagen i urvalet, som svarar för en stor del av unionsindustrins produktionsvolym. De makroekonomiska uppgifterna grundas således inte bara på de företag som ingick i urvalet.
- (134) FCI hävdade att uppgifterna om de makroekonomiska indikatorerna är problematiska, vilket framgår av det faktum att kommissionen var tvungen att kontrollera de ursprungliga uppgiftskällorna hos klagandenas advokater vid mer än ett tillfälle. Klagandena lämnade dessutom in olika versioner av uppgifterna om makroekonomiska indikatorer, varje gång med olika siffror. Den omständigheten i sig visar att den metod som klagandena har följt har ohjälpliga brister.
- (135) FCI påpekade dessutom att de uppgifter som kommissionens undersökningsresultat grundas på är ofullständiga. Uppgifterna rör i själva verket endast klagandena, och endast en av de två parter som stöder klagomålet. Sammanlagt motsvarar uppgifterna mindre än 50 % av den totala produktionen av den likadana produkten i unionen.
- (136) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter klargjorde klagandena även att de använde svar från frågeformulär om detaljerade skadeindikatorer för att sammanställa uppgifterna, som undertecknats av ansvariga personer på företagen i fråga och tillhandahölls av klagandena och en av de producenter som stöder klagomålet och därefter uppdaterades för att täcka undersökningsperioden. Klagandena gjorde uppskattningar av uppgifter om andra unionstillverkare baserat på sin marknadsinformation. I avsaknad av faktauppgifter om några av unionstillverkarna har klagandena följt en konservativ metod genom att räkna med 100 % kapacitetsutnyttjande och en konstant försäljningssiffra under skadeundersökningsperioden.
- (137) Det faktum att klagandena uppdaterade de makroekonomiska uppgifterna under undersökningen påverkade inte tillförlitligheten hos de slutliga uppgifter som de sammanställde. Kommissionen har kontrollerat de slutliga uppgifterna och anser att de är tillförlitliga. Kommissionen avvisade därför detta påstående från FCI.
- (138) CCCME hävdade även att kommissionen inte gjorde en segmentspecifik analys per medlemsstat, vilket ledde till en uppdelning mellan medlemsstater som främst har marknader för segjärn eller gråjärn.
- (139) Kommissionen hänvisade till skäl 199 i förordningen om provisorisk tull, där den betonar att unionsmarknaden är en enda marknad och att segjärns- och gråjärnsprodukter är utbytbara produkter. Den avvisade därför CCCME:s invändning.

- (140) CCCME hävdade för det första att importuppgifterna för 2013 inte kunde jämföras med importuppgifterna för de efterföljande åren och undersökningsperioden, eftersom tullnumren för den berörda produkten ändrades 2014. För det andra menade CCCME att kommissionen inte kan dra slutsatser om importvolymernas utveckling om den använder datauppsättningar som inte går att jämföra. CCCME hävdade slutligen att om kommissionen skulle ha analyserat uppgifterna om volymeffekter baserat på samma metod, dvs. för perioden från 2014 fram till undersökningsperioden, skulle den ha dragit slutsatsen att det inte skett någon ökning av importen.
- (141) Kommissionen konstaterade att perioden för undersökningen av tendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattade perioden från 2013 fram till undersökningsperioden. För sin analys av importtendenserna godtog kommissionen den metod som klagandena hade använt för att nå fram till importuppgifter för den berörda produkten grundat på uppgifter från Eurostat, som den kontrollerade och godtog som rimlig. Inga alternativa informationskällor fanns tillgängliga. Kommissionen avvisade därför CCCME:s påstående.

4.4.2 Makroekonomiska indikatorer

4.4.2.1 Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (142) FCI och CCCME hävdade att kommissionens undersökningsresultat i skäl 139 i förordningen om provisorisk tull inte stöds av fakta, eftersom importvolymen för den berörda produkten från Kina minskade mellan 2014 och undersökningsperioden, i motsats till vad som anges i skäl 139 i förordningen om provisorisk tull.
- (143) Kommissionen godtog dessa påståenden. Minskningen av produktionsvolymen mellan 2014 och undersökningsperioden berodde främst på den minskade förbrukningen, enligt tabell 3 i skäl 113 i förordningen om provisorisk tull. Även om förbrukningen minskade med 8 % under skadeundersökningsperioden, ökade dock den dumpade importen från Kina med 16 % och unionsindustrins produktionsvolym minskade med 4 %.
- (144) FCI hävdade att klagandena hade beräknat sitt kapacitetsutnyttjande enligt tabell 6 i skäl 137 i förordningen om provisorisk tull på grundval av tre skift. Enligt FCI är det allmänt känt på marknaden för gjutjärnsprodukter att gjuterier fungerar väl med två skift, medan ett tredje produktionsskift är kostsamt och ger lägre produktionskapacitet.
- (145) FCI:s argument styrktes inte av någon bevisning, och uteslöt i alla händelser inte möjligheten att ha ett tredje skift. Kommissionen konstaterade dessutom att även om kapacitetsutnyttjandet skulle beräknas på grundval av två skift skulle tendensen förbli densamma som i tabell 6 i förordningen om provisorisk tull, och det skulle fortfarande finnas en betydande outnyttjad kapacitet. Antar man att produktionen är stabil under alla skift skulle kapacitetsutnyttjandet på grundval av två skift uppgå till cirka 80 %.
- (146) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande, och efter rättelsen av skäl 139 i förordningen om provisorisk tull enligt skälen 142 och 143, bekräftade kommissionen alla andra slutsatser i skälen 137–142 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

- (147) FCI och CCCME hävdade att undersökningsresultatet i skäl 145 i förordningen om provisorisk tull inte stöds av fakta, eftersom importvolymen för den berörda produkten från Kina minskade mellan 2014 och undersökningsperioden, i motsats till vad som anges i skäl 145 i förordningen om provisorisk tull.
- (148) Kommissionen godtar påpekandet om den felaktiga hänvisningen till ökad import mellan 2014 och undersökningsperioden i skäl 145 i förordningen om provisorisk tull, och konstaterar att försäljningsvolymen minskade under hela skadeundersökningsperioden, vilket innebär att den kan hänföras till minskad förbrukning enligt tabell 3 i skäl 113 i förordningen om provisorisk tull samt till den ökande volymen av dumpad import från Kina under hela skadeundersökningsperioden. Även om förbrukningen minskade med 8 % under skadeundersökningsperioden ökade dock den dumpade importen från Kina med 16 %, vilket ledde till en mycket större ökning av Kinas marknadsandel, dvs. med 26 %.

- (149) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande försäljningsvolym och marknadsandel, och efter rättelsen av skäl 145 i förordningen om provisorisk tull enligt skälen 147 och 148, bekräftar kommissionen alla andra slutsatser i skälen 143–146 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.3 Tillväxt

- (150) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande tillväxt bekräftade kommissionen sina undersökningsresultat i skäl 147 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.4 Sysselsättning och produktivitet

- (151) FCI hävdade att undersökningsresultatet i skäl 149 i förordningen om provisorisk tull inte stöds av fakta, och menade att den minskade sysselsättningsnivån inte kan kopplas till ökande importkvantiteter från Kina eftersom det enda år då importen ökade (från 2013 till 2014) ökade även sysselsättningen i unionsindustrin. Under de år då sysselsättningen minskade, sjönk även importen från Kina.
- (152) Kommissionen konstaterade att tendensen under hela skadeundersökningsperioden visade ett minskande antal anställda, vilket främst berodde på minskad produktion. Den minskade produktionen berodde i sin tur på minskad försäljning i unionen, både på grund av den minskade efterfrågan och på grund av den ökade dumpade importen under skadeundersökningsperioden. Denna händelsekedja avspeglas i analysen av hela skadeundersökningsperioden, och inte genom att jämföra utvecklingen från år till år. FCI:s argument kan därför inte godtas.
- (153) FCI hävdade att sysselsättnings- och produktionsnivåerna inte stöder en slutsats om väsentlig skada. Sysselsättningsnivåerna förblev relativt stabila, särskilt med hänsyn till att fyra företag upphörde med sin tillverkning av den undersökta produkten under skadeundersökningsperioden. Produktiviteten steg.
- (154) Kommissionen konstaterade att den minskade sysselsättningen dessutom kan hänföras till unionsindustrins försök att minska produktionskostnaderna och öka effektiviteten med tanke på den ökande konkurrensen från den dumpade importen från Kina. Effektivitetsvinsterna ledde till en ökad produktivitet på 3 %. FCI:s argument avvisades därför.
- (155) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande sysselsättning och produktivitet, bekräftade kommissionen sina undersökningsresultat i skäl 149 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2.5 Dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning

- (156) FCI hävdade att unionsindustrins situation under undersökningsperioden liknar situationen vid den tidpunkt då åtgärderna mot vissa gjutjärnstyper med ursprung i Kina upphävdes 2011, eftersom byggbranschen ännu inte har återhämtat sig från den ekonomiska krisen och flera medlemsstater i unionen har minskat sina budgetar avsevärt för infrastrukturprojekt.
- (157) FCI hänvisar dock till statistik från Eurostat som inte stöder dessa påståenden. Statistik över produktionen inom bygg- och anläggningssektorn visar en ökning under skadeundersökningsperioden. Unionens förbrukning av gjutjärnsartiklar ökade inte till följd av denna tillväxt, vilket visas i tabell 3 i förordningen om provisorisk tull. Kommissionen avvisar därför detta påstående. FCI:s argument kan därför inte godtas.
- (158) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade FCI att det i skäl 157 felaktigt dras slutsatsen att statistiken över bygg- och anläggningssektorn visar en ökning sedan antidumpningsåtgärderna upphävdes 2011. Om man ser till utvecklingen av byggindustrin sedan slutet av undersökningsperioden inom ramen för översynen vid giltighetstidens utgång i mitten av 2010, hävdar FCI att denna sektor ännu inte har återhämtat sig efter den ekonomiska krisen 2008–2009.
- (159) Kommissionen påpekade att bygg- och anläggningssektorn visar en uppåtgående tendens sedan 2013, vilket tyder på en långsam återhämtning från den tidigare nedåtgående tendensen. Detta står i motsättning till FCI:s påstående att unionsindustrins nuvarande situation är densamma som den situation som rådde fram till 2011, eftersom bygg- och anläggningssektorn visade en nedåtgående tendens under den perioden. Påståendet avvisades därför.

- (160) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande dumpningsmarginalens storlek och återhämtning från tidigare dumpning, bekräftar kommissionen sina undersökningsresultat i skälen 150 och 151 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.3 Mikroekonomiska indikatorer

4.4.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

- (161) FCI hävdade att ingen betydande minskning av försäljningspriserna kan konstateras med tanke på de minskade produktionskostnaderna, och att de minskade försäljningspriserna därför inte kan anses vara ett tecken på väsentlig skada.
- (162) Såsom anges i skäl 153 i förordningen om provisorisk tull minskade de genomsnittliga försäljningspriserna för unionstillverkarna i urvalet kontinuerligt, dvs en minskning med 5 %, under det att den genomsnittliga tillverkningskostnaden per enhet minskade med bara 3 % under skadeundersökningsperioden. Eftersom prisminskningen var större än minskningen av produktionskostnaderna, avvisades detta påstående.

4.4.3.2 Arbetskraftskostnad

- (163) Efter införandet av provisoriska åtgärder inkom inga synpunkter på arbetskraftskostnaderna för de unionstillverkare som ingick i urvalet.

4.4.3.3 Lagerhållning

- (164) Efter införandet av provisoriska åtgärder inkom inga synpunkter på lagerhållningen för de unionstillverkare som ingick i urvalet.

4.4.3.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (165) CCCME ifrågasatte kommissionens slutsats om att lönsamheten har minskat gradvis sedan 2006, genom att hänvisa till begäran om översyn vid giltighetstidens utgång från 2010.
- (166) Kommissionen bekräftade – mot bakgrund av kontrollerade uppgifter som lämnats av unionstillverkarna i urvalet och som finns tillgängliga i akten – att den slutsats som anges i skäl 162 i förordningen om provisorisk tull är korrekt. Kommissionen avvisade därför CCCME:s invändning.
- (167) Eftersom inga andra synpunkter inkommit beträffande de mikroekonomiska indikatorerna, bekräftas undersökningsresultaten i skälen 152–166 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.4 Slutsats om skada

- (168) CCCME hävdade att kommissionen inte har undersökt unionstillverkarnas situation i den centrala och östra delen av unionen, och att den därför inte kunde dra en slutsats om skada för hela unionsindustrin.
- (169) Kommissionen avvisade detta påstående, eftersom den har undersökt hela unionsmarknaden i fråga om de makroekonomiska skadeindikatorerna. Kommissionen anser att urvalet av unionstillverkare är tillräckligt representativt för skadeanalysen i fråga om de mikroekonomiska indikatorerna och bekräftar förekomsten av handel inom unionen med den likadana produkten.
- (170) Eftersom inga ytterligare synpunkter har inkommit bekräftade kommissionen sina undersökningsresultat i skälen 167–170 i förordningen om provisorisk tull.

5. ORSAKSSAMBAND

5.1 Verkningar av den dumpade importen

- (171) FCI hävdade att förordningen om provisorisk tull inte avspeglar det faktum att importvolymen från Kina ökade till en början och därefter sjönk konstant från 2014 fram till undersökningsperioden, medan försäljningsvolymen i unionen minskade under hela skadeundersökningsperioden och unionsindustrins marknadsandel förblev stabil.

- (172) Kommissionen konstaterade att samtidigt som unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel minskade med 11 % respektive 3 % under skadeundersökningsperioden, ökade volymen och marknadsandelen för importen från Kina med 16 % respektive 26 % under samma period. Detta visar på en tydlig koppling mellan den ökade importen från Kina och unionsindustrins minskade marknadsandel. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (173) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter begärde FCI att kommissionen skulle förklara de skilda tendenserna mellan Kinas minskade import på 8 % (med ökande priser) mellan 2014 och undersökningsperioden och unionsindustrins sjunkande försäljning även under den perioden.
- (174) Även om unionsindustrins försäljning räknat i volym inte visar en parallell tendens med importvolymen från Kina under skadeundersökningsperioden, är tendenserna sett till marknadsandelar liknande. Unionsindustrins produktionsvolym har dessutom utvecklats i linje med importvolymen från Kina, som visar en ökning från 2013 till 2014 och en minskning därefter. Detta visar i sin tur att unionsindustrin följde tendensen för den kinesiska importen. Tendensen för hela skadeundersökningsperioden stöder dessutom förekomsten av ett orsakssamband, både när det gäller volymer och marknadsandelar. Kommissionen drog därför slutsatsen att det fanns ett tidsmässigt samband mellan den uppåtgående rörelsen i den kinesiska importen och den nedåtgående rörelsen hos skadeindikatorerna för unionsindustrin.
- (175) FCI hävdade att unionstillverkarnas försäljningspriser har sjunkit konstant mellan 2013 och undersökningsperioden, även när priserna på den kinesiska importen ökade med 4 % mellan 2013 och undersökningsperioden. Dessa två tendenser skiljer sig tydligt, vilket innebär att de kinesiska exporterande tillverkarnas prisstrategier inte på något sätt kan sägas påverka unionstillverkarnas försäljningspriser.
- (176) FCI hävdade dessutom att det faktum att unionstillverkarna inte har ökat lönsamheten i sin försäljning trots att priserna på de kinesiska produkterna steg, är ett tydligt bevis på att eventuell väsentlig skada under skadeundersökningsperioden inte kan tillskrivas importen från Kina.
- (177) Kommissionen avvisade dessa påståenden, eftersom den dumpade importen från Kina, även efter prishöjningen under skadeundersökningsperioden, betydligt underskred unionstillverkarnas priser och därför vållade unionsindustrin väsentlig skada.
- (178) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter tog FCI upp denna fråga igen och begärde att kommissionen skulle förklara orsakssambandet trots den skiljaktiga tendensen från 2014 och framåt, eftersom importen från Kina minskade (– 8 %), medan priserna för kinesiska produkter ökade (+ 1 %) och unionsindustrins marknadsandel förblev stabil (58,8 %).
- (179) Kommissionen påpekade att den, för att undvika effekterna av normala konjunktursvängningar, beaktar hela skadeundersökningsperioden för att fastställa en tendens. Importen från Kina visade dessutom ökande marknadsandelar även under den nedåtgående tendensen i unionens förbrukning under skadeundersökningsperioden.
- (180) CCCME hävdade att kommissionen inte hade säkerställt prisernas jämförbarhet i sin analys av prisunderskridandet, eftersom den inte tagit hänsyn till vissa egenskaper hos den berörda produkten. CCCME hävdade dessutom att kommissionen har beaktat olika produkttegenskaper när den fastställde dumpningsmarginalen.
- (181) Kommissionen betonade att den hade tagit hänsyn till den undersökta produktens huvudsakliga egenskaper i sin prisjämförelse och att den på grundval av tillgängliga uppgifter har säkerställt jämförbarhet mellan den berörda produkten och den likadana produkt som tillverkas i unionen. CCCME:s påstående avvisades därför.
- (182) CCCME hävdade att varken CCCME eller de kinesiska exporterande tillverkarna har getts möjlighet att identifiera skillnader som påverkar prisernas jämförbarhet mellan de kinesiska exporterade produkterna och de produkter som säljs av unionstillverkarna och begära justeringar i samband med fastställandet av prisunderskridande.
- (183) Kommissionen konstaterade att den hade lämnat ut beräkningarna av prisunderskridande och den använda metoden till de kinesiska exporterande tillverkarna, och bekräftade att den på grundval av den undersökta produktens huvudsakliga egenskaper hade säkerställt att den berörda produkten och den likadana produkt som tillverkas och säljs i unionen var jämförbara. Det har inte visat sig att det finns några behov av särskilda justeringar för skillnader i fysiska egenskaper. CCCME:s påstående avvisades därför.

- (184) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att de kinesiska exporterande tillverkarna och de själva inte hade fått möjlighet att granska kommissionens beräkning av volymen och värdet för försäljningen av unionstillverkarna i urvalet per produktkontrollnummer, och därför inte kunde bedöma om några misstag hade gjorts i detta avseende. CCCME hävdade därför att den faktiska grunden för analysen av prisunderskridande är tveksam och inte utgör faktisk bevisning.
- (185) Kommissionen påpekade att den i det slutliga utlämnandet av uppgifter till CCCME förklarade skälen till att dessa uppgifter borde förbli konfidentiella. Kommissionen avvisade därför CCCME:s invändning.
- (186) CCCME hävdade att kommissionen inte hade bedömt betydelsen av prisunderskridande i förhållande till andelen av den inhemska försäljningen för unionstillverkarna i urvalet, där inget prisunderskridande konstaterades, och ifrågasatte därför kommissionens objektivitet i undersökningen av den dumpade importens verkningar på unionstillverkarnas försäljningspriser. CCCME upprepade detta påpekande efter det slutliga utlämnandet av uppgifter.
- (187) Kommissionen konstaterade att 62,6 % av den totala försäljningen i unionen för unionstillverkarna i urvalet hade underskridits av den dumpade importen från de exporterande tillverkare från Kina som ingick i urvalet. Kommissionen fann att alla importerade produkttyper var jämförbara med de produkttyper som såldes av de unionstillverkare som ingick i urvalet. Kommissionen konstaterade vidare att priserna för alla importerade produkttyper hade underskridit försäljningspriserna för de jämförbara typer som såldes av de unionstillverkare som ingick i urvalet. Kommissionen drog därför slutsatsen att detta tillräckligt tydligt visar de kinesiska importprisernas skadevållande verkningar på unionsindustrins försäljning.
- (188) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade FCI att siffrorna för sysselsättningsnivå och produktivitet inte stöder ett undersökningsresultat om att importen från Kina hade orsakat väsentlig skada. De automatiserade produktionslinjernas ökade effektivitet innebär dessutom att det krävs ett mindre antal arbetsenheter.
- (189) Kommissionen påpekade att den minskade sysselsättningen kan tillskrivas den minskade produktionsvolymen till följd av de ökade kvantiteterna av dumpad import från Kina under skadeundersökningsperioden och unionsindustrins arbete med att sänka produktionskostnaderna och uppnå effektivitetsvinster med anledning av den ökade konkurrensen från dumpad import från Kina. Minskningen av sysselsättningen är större än produktionsvinsterna, vilket visar på skada som orsakats av importen från Kina.
- (190) Eftersom inga andra synpunkter har inkommit bekräftade kommissionen sina slutsatser i skälen 173 och 174 i förordningen om provisorisk tull.

5.2 Verkningar av andra faktorer

5.2.1 Import från tredjeländer

- (191) Såsom kommissionen konstaterar i skälen 179 och 180 i förordningen om provisorisk tull bröt den indiska importen inte orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit och den kunde endast haft en marginell inverkan på den skada som unionsindustrin lidit.
- (192) CCCME hävdade dock att den indiska importen kan bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit eftersom det inte finns någon bevisgrund som kan få kommissionen att dra slutsatsen att de exporterande tillverkarna från Kina vann marknadsandelar från unionsindustrin. Ökningen och minskningen av Indiens respektive unionsindustrins marknadsandelar är identiska, utvecklingen från 2014 fram till undersökningsperioden för importvolymen från Indien utvecklades mer i linje med utvecklingen av unionsindustrins produktions- och försäljningsvolym än importvolymen från Kina, och prisunderskridandet från Indien är högre än prisunderskridandet från Kina, vilket visade att eventuella prisverkningar mer sannolikt berodde på import från Indien än import från Kina.
- (193) CCCME hävdade dessutom att kommissionen bör avgränsa och i detalj särskilja alla olika verkningar av den indiska importen, och skilja var och en av dessa verkningar från de påstått skadliga verkningarna av den kinesiska importen med hjälp av en segmenterad analys per medlemsstat och per gråjärn, den indiska produkten, och segjärn, den kinesiska produkten.
- (194) Av de anledningar som redan förklarats i skäl 199 i förordningen om provisorisk tull ansåg kommissionen att det inte finns något behov av en segmenterad analys för att undersöka huruvida den dumpade importen från Kina vållade unionsindustrin väsentlig skada.

- (195) Kommissionen konstaterade att den relativa ökningen av andelen av unionsmarknaden för import från Indien är något högre än för Kina under skadeundersökningsperioden, men att Indiens importvolym och marknadsandel i absoluta termer är mycket lägre än Kinas importvolym och marknadsandel under samma period och under undersökningsperioden.
- (196) Kommissionen konstaterade att den på grundval av absoluta volymer inte kan dra slutsatsen att unionsindustrins minskade marknadsandel helt och hållet beror på den indiska importens ökade marknadsandel.
- (197) Kommissionen konstaterade dessutom att CCCME:s påstående om importvolymernas utveckling från 2014 fram till undersökningsperioden motsägs av fakta. Importvolymerna från både Indien och Kina utvecklades på samma sätt jämfört med utvecklingen av unionsindustrins produktions- och försäljningsvolym.
- (198) Kommissionen bekräftade dock prisunderskridandet från Indien och sin slutsats i skäl 179 i förordningen om provisorisk tull om att de genomsnittliga prisskillnaderna inte ger någon ledning, eftersom importen från Indien och Kina hade olika produktmix.
- (199) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCME att den saknade uppgifter för att kunna kommentera kommissionens slutsats om att prisskillnaderna inte gav någon ledning, och höll därför inte med om kommissionens slutsats.
- (200) När kommissionen bedömde utvecklingen av importvolym, marknadsandel och priser, bekräftade den att den indiska importen kan ha bidragit till den skada som unionsindustrin lidit. Det kan dock inte förutsättas att importen från Indien var den enda orsaken till unionsindustrins förvärrade situation. Om effekterna av den indiska importen hypotetiskt sett skulle undanröjas skulle importen från Kina fortfarande i sig vara en oberoende skadevällande orsak. Framför allt är importvolymen från Kina under undersökningsperioden mycket större (mer än tre gånger högre) än importvolymen från Indien under samma period.
- (201) Kommissionen drog därför slutsatsen att det är sannolikt att importen från Indien kan ha bidragit till den väsentliga skada som unionsindustrin lidit. Denna import bröt emellertid inte orsakssambandet mellan den skada som unionsindustrin lidit och den dumpade importen från Kina på grund av den lägre volymen och marknadsandelen. Kommissionen konstaterade dessutom att eventuella verkningar av importen från Indien inte tillskrivs Kina, eftersom den nivå för undanröjande av skada som beräknats för genomförandet av regeln om lägsta tull endast beaktar verkningarna av den dumpade importen från Kina.
- (202) Kommissionen bekräftade sina undersökningsresultat i skälen 175–182 i förordningen om provisorisk tull på de grunder som anges ovan och avvisar därför CCCME:s påståenden.

5.2.2 Unionsindustrins exportresultat

- (203) FCI hävdade att unionsindustrins lönsamhet påverkades negativt av unionsindustrins ökade import till tredjeländer till priser under tillverkningskostnaden per enhet.
- (204) Kommissionen konstaterade att exporten till tredjeländer endast svarar för omkring 10 % av försäljningen under skadeundersökningsperioden för de unionstillverkare som ingick i urvalet. Kommissionen drog därför slutsatsen att exporten till tredjeländer endast kunde ha en marginell inverkan på den skadevällande situationen för unionsindustrin under undersökningsperioden, och således inte kunde bryta orsakssambandet mellan den kinesiska dumpade importen och den väsentliga skada som unionsindustrin lidit.
- (205) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter begärde FCI att kommissionen skulle förklara hur kombinationen av ökad import och mycket låga priser inte kunde bryta orsakssambandet mellan den påstådda skada som unionen lidit och importen av den berörda produkten från Kina. FCI hävdade att unionsindustrin kunde ha förbättrat sin vinstmarginal med 17,20 % om den inte hade sålt sina produkter till tredje marknader, och i stället hade sålt den delen av produktionen inrikes, till genomsnittliga unionspriser.

- (206) Kommissionen påpekade att FCI:s antagande om att unionstillverkarna kunde sälja de produkter som de hade exporterat på unionsmarknaden till samma pris som deras försäljningspris i unionen grundas inte på bevisning och är därför ren spekulat. För det första är unionsindustrins priser pressade på grund av den dumpade importen från Kina. För det andra leder ökad tillgång till lägre priser på marknaden enligt den grundläggande ekonomiska principen om tillgång och efterfrågan. Produktmixen av de produkter som exporteras av unionstillverkarna i urvalet kan skilja sig från deras genomsnittliga produktion och motsvarande produktionskostnad. Kommissionen avvisade därför FCI:s påstående om att unionstillverkarna kunde ha förbättrat sin vinstmarginal genom att sälja sin export på unionsmarknaden.

5.2.3 Minskad efterfrågan

- (207) FCI lämnade bevisning enligt vilken stängningen av de gjuterier som nämns i skäl 190 i förordningen om provisorisk tull kunde tillskrivas andra faktorer än den ökade importen av den berörda produkten från Kina.
- (208) Vad gäller ACO konstaterar kommissionen att allmänt tillgänglig information visade att pristrycket och konkurrensen från Kina var ett av skälen till att gjuteriet i unionen stängdes. Vad gäller de andra stängningarna lämnade FCI ingen avgörande bevisning för skälen till stängningarna. I alla händelser var det inte dessa stängningar som pressade ned försäljningspriserna och lönsamheten för unionstillverkarna i urvalet, eftersom de återspeglar ett konkurrensbortfall på unionsmarknaden. Kommissionen avvisar därför detta påstående och anser fortfarande att stängningarna sammanföll med den skada som unionen lidit, och att de därför inte heller bryter orsakssambandet mellan den kinesiska dumpade importen och den väsentliga skada som unionsindustrin lidit.
- (209) CCCME hävdade att kommissionen borde ha avgränsat och skilt den skadevållande verkningen av den minskade förbrukningen från de påstått skadevållande verkningarna av importen från Kina, eftersom det vid en bedömning av utvecklingen för unionsindustrins försäljnings- och produktionsvolymen står klart att denna minskning inte kan tillskrivas importen från Kina.
- (210) CCCME hävdade dessutom att den ökade importen från Kina inte sammanfaller med unionsindustrins minskande försäljningsvolym, vilket innebär att det inte finns någon faktisk grund för kommissionens påstående om att eftersom ökningen av importen från Kina är större än minskningen av unionsindustrins förbrukning och försäljning, kan den minskade efterfrågan inte bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den väsentliga skada som unionsindustrin lidit.
- (211) Kommissionen konstaterar att den ökade importen från Kina, tvärtom vad CCCME hävdar, faktiskt sammanfaller med unionsindustrins minskande försäljningsvolym när hela perioden för bedömning av skada beaktas.
- (212) Kommissionen avvisar därför detta påstående och bekräftar sina slutsatser i skälen 189–191 i förordningen om provisorisk tull.

5.2.4 Segmentering på unionsmarknaden

- (213) FCI hävdade att nationella standarder och skiljaktiga krav i medlemsstaterna leder till en segmentering av unionens nationella marknader för gjutjärnsartiklar.
- (214) Kommissionen konstaterade att trots att det finns nationella standarder för olika produkttyper kan både unionstillverkare och exporterande tillverkare uppfylla dessa nationella krav på produktcertifiering. Detta påstående avvisades därför.

5.2.5 Teknisk utveckling av den undersökta produkten

- (215) FCI hävdade dessutom att vikten på de sålda artiklarna har minskat och att den motsvarande produktionsvolymen i ton därför visar på ett ökat antal sålda artiklar. Enligt FCI bör en utebliven ökning av vinst och marknadsandelar tillskrivas en strukturell förändring i tekniken och produktionsprocesserna, snarare än konkurrensen med produkter som tillverkats i Kina.

- (216) Kommissionen konstaterar att den på grundval av uppgifterna från de unionstillverkare som ingick i urvalet inte kunde fastställa någon betydande viktminskning under skadeundersökningsperioden. Påståendet avvisas därför.
- (217) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade FCI att det har varit en allmän minskning av vikten för gjutjärnsartiklar. Det faktum att produktionsvolymerna i unionen under undersökningsperioden motsvarade situationen under 2013 (96 %) visar att unionsindustrin nödvändigtvis har ökat antalet sålda artiklar. Eventuell skada bör därför tillskrivas en strukturell förändring i tekniken och produktionsprocesserna, snarare än konkurrensen med produkter som tillverkats i Kina.
- (218) Kommissionen hade inte bara begärt alla uppgifter räknat i antalet producerade ton från de unionstillverkare som ingick i urvalet, utan även i antalet producerade artiklar. Dessa kontrollerade uppgifter visar ingen större skillnad i den likadana produktens vikt. Kommissionen instämde därför inte i FCI:s påstående om att unionsindustrin nödvändigtvis hade ökat antalet sålda artiklar. Påståendet avvisades därför.

5.3 Slutsats om orsakssamband

- (219) CCCME hävdade att unionsindustrin kunde behålla sin marknadsandel trots det påstådda prisunderskridandet under undersökningsperioden, vilket är svårt att få att gå ihop med fastställandet av ett orsakssamband.
- (220) Kommissionen konstaterar att unionsindustrin förlorade marknadsandelar under skadeundersökningsperioden, medan marknadsandelen för import från Kina ökade betydligt. Den fann också ett betydande prisunderskridande. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (221) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade CCCME sitt påstående om att det inte finns något tidsmässigt samband mellan importen från Kina och den påstådda skada som unionsindustrin lidit. CCCME påpekade att uppgifterna visade att det finns ett tidsmässigt samband med de berörda skadeindikatorerna och utvecklingen av förbrukningen, vilket enligt CCCME föreföll vara den faktiska orsaken till den påstådda skadan. CCCME hävdade dessutom att detta i sin tur påverkade andra skadeindikatorer, såsom lönsamhet. CCCME hävdade slutligen att kommissionen i sina analyser av skada och orsakssamband borde ha tagit hänsyn till importtendenserna under skadeundersökningsperioden i stället för att bara jämföra slutpunkterna, vilket överprövningsorganet har fastställt ⁽¹⁾.
- (222) I motsats till överprövningsorganets rapport, som inte innehåller någon analys av tendenserna utan endast en jämförelse med start- och slutpunkten för skadeundersökningsperioden, gjorde kommissionen i detta fall en grundlig analys av de rådande tendenserna under hela skadeundersökningsperioden, även mellan varje år under perioden. På grundval av detta fann kommissionen ett tidsmässigt samband mellan importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit under den perioden. Påståendet avvisades därför.
- (223) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull hävdade CCCME för första gången under undersökningen att den skada som unionsindustrin lidit kunde ha varit självförvållad, eftersom flera unionstillverkare började ersätta sin egen försäljning av den likadana produkten med försäljning av sammansatta produkter, som de också tillverkar. CCCME föreslog därför att konkurrensen från dessa produkter och unionstillverkarna själva borde ha beaktats, eftersom detta kan bryta det påstådda orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin påstås ha lidit.
- (224) Kommissionen avvisade detta påpekande eftersom CCCME, förutom en ren produktbroschyr från en av unionstillverkarna, inte styrkte det med avgörande bevisning. Viktigast av allt är att kommissionens undersökningsresultat grundas på uppgifter om den undersökta produkten.
- (225) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade klagandena än en gång att försäljningen av sammansatta produkter är minimal och utgör mindre än 1 % av deras verksamhet. Påståendena avvisades därför.
- (226) Eftersom inga ytterligare synpunkter har inkommit bekräftade kommissionen sina slutsatser i skälen 202–205 i förordningen om provisorisk tull.

⁽¹⁾ Rapport från överprövningsorganet *United States – Measures Affecting Imports of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tyres from China*, WT/DS/399/AB/R, punkt 220.

6. UNIONENS INTRESSE

6.1 Unionsindustrins intresse

- (227) FCI hävdade att importen från Kina under skadeundersökningsperioden inte förorsakade någon nedgång i unionsindustrins inhemska priser på den undersökta produkten, eftersom de kinesiska priserna steg markant under perioden medan unionsindustrins genomsnittliga försäljningspriser samtidigt minskade successivt, och denna tendens låg i linje med en generell nedgång i tillverkningskostnaderna per enhet, vilket låg i unionsindustrins intresse.
- (228) Kommissionen avvisade detta påstående eftersom importen från Kina, även efter prishöjningen under skadeundersökningsperioden, betydligt underskred unionstillverkarnas priser och därför orsakade en prisnedgång i unionen. Detta faktum får stöd av unionsindustrins minskade försäljningspriser, som var större än minskningen av tillverkningskostnaden per enhet. Det ligger därför i unionsindustrins intresse att sätta stopp för en sådan prisminskning till följd av dumpad lågprisimport från Kina.
- (229) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade FCI att unionstillverkarna faktiskt köper in en del av sitt produktsortiment från Kina. Till följd av detta orsakar införandet av en provisorisk tull för Kina även problem för unionstillverkarna.
- (230) En av unionstillverkarna har dessutom nyligen gjort en stor investering för att anlägga ett nytt gjuteri i Förenta staterna. Införandet av en slutgiltig tull kommer att leda till ökad import från Förenta staterna och till att denna unionstillverkare befäster sin dominerande ställning för gjutjärnsartiklar på unionsmarknaden, till förfång för fri och rättvis konkurrens.
- (231) Kommissionen påpekade att införandet av antidumpningsåtgärder kan påverka alla aktörer på unionsmarknaden, inklusive unionstillverkarna. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade klagandena och en tillverkare som stöder klagomålet att det ligger i unionsindustrins intresse att införa en slutgiltig tull som bidrar till att skapa lika villkor på marknaden.
- (232) Under kontrollbesöket hos den tillverkare som nämns i skäl 230 informerade företaget kommissionen om att investeringen i Förenta staterna görs för att ersätta en befintlig anläggning. Eftersom FCI inte har lämnat uppgifter som styrker påståendet att denna tillverkare kommer att använda investeringen för att öka importen från Förenta staterna till unionen, avvisade kommissionen detta påstående.
- (233) Klagandena hävdade att om de slutgiltiga tullsatserna sänks till de nivåer som föreslås i det slutliga utlämnandet av uppgifter kommer de inte att kunna konkurrera med den dumpade importen, eftersom importörer av den berörda produkten från Kina fortfarande kan underskrida unionsindustrins priser trots införandet av provisoriska tullar på i genomsnitt 33 %.
- (234) Antidumpningsåtgärderna fastställs till den nivå som är nödvändig för att undanröja effekten av skadlig dumpning. Det är därför möjligt att importpriserna fortfarande kan konkurrera med priserna för den likadana produkt som säljs av unionsindustrin, särskilt eftersom den provisoriska antidumpningstullen grundas på dumpningsmarginaler som befanns vara lägre än nivån för undanröjande av skada. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

6.2 Icke-närstående importörers intresse

- (235) FCI hävdade att kommissionen underskattade den roll som ett stort konsortium av europeiska små och medelstora företag spelade på marknaden för den berörda produkten samt den sysselsättning som detta konsortium skapade.
- (236) Kommissionen påpekade att den under undersökningens gång har konstaterat att de icke-närstående importörerna bär vissa kostnader för formgivning, certifiering och FoU för den berörda produkten, och den beslutade därför att justera beräkningarna av nivån för prisunderskridande och undanröjande av skada i enlighet med detta, vilket anges i skälen 119–122. Nivån för prisunderskridande och undanröjande av skada förblir dock betydande även efter en sådan justering.
- (237) FCI hävdade att kommissionen inte tar hänsyn till vikten av certifieringar av den berörda produkten och förekomsten av långtidsavtal.

- (238) Kommissionen påpekade att den inte fann några bevis för förekomsten av sådana långtidsavtal under undersökningen. Kostnaderna för certifiering av den berörda produkten har tagits med i den justering som gjordes för FoU-kostnader i beräkningarna av prisunderskridande och undanröjande av skada.
- (239) Det totala antalet anställda hos FCI:s medlemsföretag uppskattas till omkring 1 200 för import från alla länder, vilket innebär att åtgärder på import från bara Kina eventuellt kan påverka ett mindre antal anställda.
- (240) FCI hävdade att unionsindustrin fortfarande kunde bibehålla sina aktuella sysselsättningsnivåer även i närvaro av import av den berörda produkten från Kina, medan de flesta av FCI:s medlemsföretag kommer att tvingas stänga eller friställa arbetstagare om kommissionen beslutar att införa en slutgiltig antidumpningstull.
- (241) Kommissionen avvisade detta argument eftersom FCI inte kunde styrka sitt påstående med bevisning eller analyser som visar att påtvingade stängningar eller personalnedskärningar skulle inträffa. Med tanke på det betydande prisunderskridandet kommer de kinesiska importpriserna tvärtom att vara fortsatt konkurrenskraftiga i förhållande till unionsindustrins priser, trots effekterna av en eventuell slutgiltig tull, och dessa kommer inte att föranleda sådana stängningar och personalnedskärningar.
- (242) FCI hävdade att det är svårt för de icke-närstående importörerna att på kort tid finna alternativa försörjningskällor, och att unionstillverkarna inte kommer att sälja den undersökta produkten till de icke-närstående importörerna eftersom de konkurrerar direkt med varandra.
- (243) När det gäller användarnas synpunkter om att införandet av åtgärder skulle leda till problem med försörjningen av den undersökta produkten, konstaterar kommissionen först och främst att målet med antidumpningsåtgärder inte är att stänga unionsmarknaden för import, utan att återupprätta rättvis handel genom att undanröja effekterna av skadevällande dumpning. Importen från Kina bör därför inte upphöra, utan fortsätta, dock till rättvisa priser.
- (244) Samtidigt kan det i praktiken inte uteslutas att åtgärder mot Kina inte skulle vara verkningsfulla. Såsom anges i skäl 220 i förordningen om provisorisk tull kan de icke-närstående importörerna eventuellt börja importera från andra tredjeländer. I detta sammanhang fastställde kommissionen att de icke-närstående importörerna inte bara är beroende av import från Kina, utan att de under skadeundersökningsperioden även köpte den undersökta produkten från tillverkare i andra tredjeländer, såsom Indien, Turkiet och Brasilien. Kommissionen noterade ytterligare import från Vietnam, Egypten och Ukraina.
- (245) Under undersökningen fann kommissionen dessutom att unionsindustrin har outnyttjad kapacitet, eftersom den har haft ett kapacitetsutnyttjande på omkring 50 %. FCI lämnade ingen bevisning till stöd för påståendet att unionsindustrin inte kommer att sälja den undersökta produkten till de icke-närstående importörerna.
- (246) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter tog FCI återigen upp frågan om försörjningstrygghet, och hävdade att unionstillverkarna aldrig har producerat och aldrig kommer att gå med på att producera gjutjärn för FCI:s medlemsföretags räkning. FCI:s medlemsföretag kontaktade flera gjuterier i unionen och de vägrade alla att leverera material producerade enligt FCI-medlemsföretagens mönster, eller förklarade att de inte kan producera gjutjärnsartiklar för alla begärda mått.
- (247) Vad gäller en eventuell omställning till andra tredjeländer hävdade FCI att inga av de länder som nämns i denna förordning utgör ett praktiskt möjligt alternativ till Kina. Indien och Turkiet är inte rimliga alternativ. De exporterade endast begränsade kvantiteter av den berörda produkten under undersökningsperioden. Tillverkarna i Indien producerar nästan uteslutande gråjärnsprodukter, medan tillverkarna i Kina främst producerar segjärnsprodukter. Endast 30 000 ton gjutjärnsartiklar importerades från andra tredjeländer än Indien under undersökningsperioden, och enligt FCI är det därför otänkbart att börja producera tillräckliga volymer av gjutjärn inom rimlig tid i andra länder än Kina. Eventuella omställningar av importkällorna för den berörda produkten kommer dessutom att medföra ytterligare kostnader för de icke-närstående importörerna. Alla investeringar i de mönster som ägs av tillverkarna i Kina kan inte användas någon annanstans, och de kommer därför att förlora sitt värde om en slutgiltig tull införs. Eventuella produktionsomställningar kommer dessutom att kräva tid, och denna försening kommer att leda till att icke-närstående importörer lämnar unionsmarknaden.

- (248) Kommissionen påpekade att FCI inte har lämnat några relevanta bevis för påståendet att unionstillverkarna aldrig kommer att gå med på att producera gjutjärn för FCI-medlemsföretagens räkning.
- (249) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter har klagandena däremot förklarat att de är villiga att leverera till importörerna och har lämnat bevisning för att de redan gör så. Därför avvisades detta påstående.
- (250) Det faktum att det endast förekom begränsad import från andra tredjeländer än Kina under undersökningsperioden utesluter inte möjligheten att produktionen ställs om till andra tredjeländer. Syftet med åtgärderna är inte heller att stänga unionsmarknaden för kinesisk import, utan att återupprätta rättvis handel genom att undanröja effekten av skadevällande dumpning. Eftersom de slutgiltiga tullsatserna är lägre än nivån för undanröjande av skada och till och med är lägre än prisunderskridandemarginalerna för alla kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet, förväntas de inte orsaka en hämmande effekt på import från Kina. Detta stöds av importstatistik efter införandet av de provisoriska antidumpningsåtgärderna, som fortfarande visar en betydande import från Kina.
- (251) Ytterligare kostnader i samband med en eventuell omställning av produktionen är därför främst suggestiva, och har inget naturligt samband med införandet av antidumpningsåtgärder.
- (252) Mot den bakgrunden avvisade kommissionen alla påståenden från FCI om försörjningstrygghet.

6.3 Användarnas intresse

- (253) FCI hävdade att åtgärderna skulle strida mot olika behov och särdrag hos offentliga myndigheter och privata företag som är beroende av import från icke-närstående importörer, särskilt i regioner som inte ligger tillräckligt nära unionstillverkarna.
- (254) Kommissionen upprepade att slutanvändarna inte kan förlita sig på dumpade priser till förfång för unionsindustrin. Undersökningen har dessutom visat att det redan finns handel med den berörda produkten och den likadana produkten inom unionen, även till regioner som inte finns nära unionstillverkarna.

6.4 Slutsats om unionens intresse

- (255) Sammanfattningsvis påvisar inget av de argument som framlagts av berörda parter att det finns övertygande skäl mot att införa åtgärder på import av den berörda produkten från Kina.
- (256) Eventuella negativa verkningar på de icke-närstående importörerna kan inte anses vara oproportionerliga och begränsas av tillgången till alternativa försörjningskällor, antingen från tredjeländer eller från unionsindustrin. De positiva verkningarna av antidumpningsåtgärderna på unionsmarknaden uppväger de eventuella negativa verkningarna för andra intressegrupper.
- (257) Eftersom inga ytterligare synpunkter har inkommit bekräftar kommissionen sina slutsatser i skäl 226 i förordningen om provisorisk tull.

7. AVSLUTANDE OCH SLUTGILTIGA ANTIDUMPNINGÅTGÄRDER

- (258) Med tanke på att ingen dumpning har fastställts avslutas förfarandet avseende import med ursprung i Indien.

7.1 Nivå för undanröjande av skada för Kina

- (259) Klagandena uppgav att de inte instämde i den lönsamhetssiffra på 5,3 % som använts i bedömningen av nivån för undanröjande av skada. De hävdade att unionstillverkarnas lönsamhet uppgick till omkring 10 % 2006. Den lönsamhetssiffra som använts i bedömningen av skada är dock den lönsamhet som de unionstillverkare som ingick i urvalet nådde 2013.

- (260) Såsom anges i skäl 231 i förordningen om provisorisk tull anses det att 2013 års vinstnivå återspeglar vad som rimligen skulle kunna uppnås under normala konkurrensförhållanden, dvs. om det inte förekom någon dumpad import. Detta vinstmål överensstämmer dessutom med den procentandel som klagandena föreslagit för målprisunderskridandet i sitt klagomål.
- (261) FCI hävdade att de provisoriska beräkningarna av nivån för undanröjande av skada är vilseledande, eftersom de utgörs av en jämförelse mellan priserna på de produkter som säljs av kinesiska gjuterier till importörer i unionen och priserna på produkter som säljs av unionsindustrin till slutkunder, samtidigt som utgifter som endast de icke-närstående importörerna hade inte beaktas. Sådana kostnader omfattar kostnader för FoU, skapande av mönster och prototyper, certifiering, godkännande, kvalitets- och överensstämmelsekontroller samt lagrings- och försäljningskostnader.
- (262) Kommissionen har kontrollerat dessa uppgifter och har beslutat att justera prisunderskridandemarginalen (se skälen 119–122) och nivån för undanröjande av skada för sådana kostnader, genom att justera unionsindustrins priser fritt fabrik nedåt på grundval av vägda genomsnittliga FoU-kostnader på omsättningen för de unionstillverkare som ingick i urvalet. Dessutom gjordes en justering av importpriset för kontrollerade kostnader efter import.

7.2 Slutgiltiga åtgärder för Kina

- (263) Mot bakgrund av de slutsatser som dragits i fråga om dumpning, skada, orsakssamband och unionens intresse, och i enlighet med artikel 9.4 i grundförordningen, bör slutgiltiga antidumpningstullar införas på import av den berörda produkten. Dessa tullar bör enligt regeln om lägsta tull fastställas till en nivå motsvarande dumpningsmarginalen.
- (264) På grundval av ovanstående fastställs de satser till vilka en slutgiltig antidumpningstull införs i tabell 3 nedan:

Tabell 3

Dumpningsmarginal, nivå för undanröjande av skada och tullsatser

Företag	Dumpningsmarginal	Nivå för undanröjande av skada	Tull
Botou City Wangwu Town Tianlong Casting Factory	15,5 %	63,5 %	15,5 %
Botou Lisheng Casting Industry Co., Ltd	31,5 %	52,8 %	31,5 %
Fengtai (Handan) Alloy Casting Co., Ltd	38,1 %	72,8 %	38,1 %
Hong Guang Handan Cast Foundry Co., Ltd	21,3 %	70,3 %	21,3 %
Shijiazhuang Transun Metal Products Co., Ltd	25,0 %	66,2 %	25,0 %
Andra samarbetsvilliga företag	25,4 %	64,8 %	25,4 %
Alla övriga företag	38,1 %	72,8 %	38,1 %

- (265) De individuella företagsspecifika antidumpningstullsatsen som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten i den nuvarande undersökningen. De avspeglar därför företagets situation såsom den konstaterats inom ramen för denna undersökning. Dessa tullsatsen (i motsats till den landsomfattande tull som gäller för "alla övriga företag") är således endast tillämpliga på import av den berörda produkten som har sitt ursprung i Kina och som tillverkats av företagen i fråga och därmed av de specifika rättsliga enheter som anges. Import av den berörda produkten som tillverkats av ett annat företag som inte specifikt omnämns i artikeldelen i denna förordning med namn och adress, inbegripet närstående enheter till de uttryckligen nämnda företagen, omfattas inte av dessa tullsatsen utan av den tullsats som är tillämplig på "alla övriga företag".

- (266) Alla ansökningar om tillämpning av dessa individuella företagsspecifika antidumpningstullsatser (t.ex. till följd av en ändring av enhetens namn eller inrättandet av nya tillverknings- eller försäljningsenheter) bör utan dröjsmål sändas till kommissionen ⁽¹⁾ tillsammans med alla relevanta uppgifter, särskilt beträffande de eventuella ändringar av företagets verksamhet i fråga om tillverkning, försäljning på hemmamarknaden och exportförsäljning som hänger samman med exempelvis namnändringen eller ändringen av tillverknings- eller försäljningsenheterna. Förordningen kommer därefter om så är nödvändigt att ändras i enlighet med detta genom en uppdatering av förteckningen över de företag som omfattas av individuella tullsatser.
- (267) För att minimera risken för att åtgärderna kringgås på grund av de vitt skilda tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella antidumpningstullarna tillämpas. De företag som har individuella antidumpningstullar 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 bli föremål för den antidumpningstullsats som gäller för "alla övriga företag".
- (268) För att säkra en korrekt tillämpning av antidumpningstullen ska tullsatsen för "alla övriga företag" tillämpas inte bara på de exporterande tillverkarna med bristande samarbetsvilja, utan också på de tillverkare som inte hade någon export till EU under undersökningsperioden, om de senare inte uppfyller villkoren i artikel 3.
- (269) En grupp av samarbetsvilliga exporterande tillverkare erbjöd tillsammans med CCCME ett gemensamt prisåtagande i enlighet med artikel 8.1 i grundförordningen. En bedömning sker nu av detta åtagande.
- (270) Enligt ny rättspraxis från EU-domstolen ⁽²⁾ är det lämpligt att föreskriva en dröjsmålsränta vid återbetalning av importtullar, eftersom de relevanta gällande bestämmelserna för tullar inte föreskriver en sådan ränta och tillämpningen av nationella regler skulle leda till otillbörlig snedvridning mellan ekonomiska aktörer beroende på vilken medlemsstat som väljs för förtullning.

7.3 Erbjudande om prisåtaganden

- (271) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter har CCCME och 64 exporterande tillverkare erbjudit ett prisåtagande i enlighet med artikel 8 i grundförordningen.
- (272) Kommissionen utvärderade detta prisåtagande och drog slutsatsen att det i den mening som avses i artikel 8 i grundförordningen skulle vara opraktiskt att godta det på grundval av följande faktorer:
- i) Det är svårt för medlemsstaternas tullmyndigheter att visuellt skilja mellan de två olika produkttyper som det föreslagna åtagandet gäller.
 - ii) Åtagandet omfattar ett stort antal exporterande tillverkare.
 - iii) Tillverkarnas räkenskaper är inte tillförlitliga.
 - iv) De exporterande tillverkarna exporterar andra produkter som inte omfattas av åtgärder, vilket även möjliggör priskompensation.
 - v) Ett tidigare liknande åtagande som omfattar mycket färre exporterande tillverkare överträdde vid upprepade tillfällen och drogs slutligen tillbaka.
- (273) CCCME och de berörda exporterande tillverkarna samt unionsindustrin informerades om skälen till att kommissionen hade för avsikt att avvisa det erbjudna åtagandet. Unionsindustrin samtyckte till att det skulle avvisas.
- (274) CCCME lämnade vissa synpunkter och förslag till svar på kommissionens utvärdering av erbjudandet om prisåtagande. CCCME erbjöd sig att använda genomsnittliga minimiimportpriser baserade på de dyraste produkttyperna i syfte att begränsa exporten av andra produkter och fastställa kriterier för behörighet för att minska antalet exporterande tillverkare som deltar i åtagandet. Även om dessa förslag i viss mån skulle kunna minska vissa övervakningsrisker, kunde kommissionen inte bedöma förslagen om att minska antalet exporterande tillverkare och risken i samband med tillförlitligheten hos deras räkenskaper, eftersom de inte var tillräckligt exakta för att utgöra ett reviderat åtagande. En begränsning av antalet deltagande exporterande tillverkare skulle dessutom kunna leda till att export från icke deltagande exporterande tillverkare kanaliseras via de exportörer som deltar. Kommissionen påminde även om att ett liknande åtagande som omfattar mycket färre exporterande tillverkare överträdde vid upprepade tillfällen och slutligen drogs tillbaka. Sammantaget ändrade CCCME:s synpunkter och förslag därför inte kommissionens bedömning.

⁽¹⁾ Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel, Direktorat H, 1049 Bryssel, Belgien.

⁽²⁾ Dom i mål C-365/15, Wortmann, EU:C:2017:19, punkterna 35–39.

7.4 Slutgiltigt uttag av provisorisk tull

- (275) Med hänsyn till de konstaterade dumpningsmarginalerna och nivån på den skada som vållats unionsindustrin bör de belopp för vilka säkerhet ställts i form av den provisoriska antidumpningstull som infördes genom förordningen om provisorisk tull slutgiltigt tas ut.
- (276) De slutgiltiga tullsatserna är lägre än de provisoriska tullsatserna. De belopp för vilka säkerhet ställts utöver den slutgiltiga antidumpningstullsatsen bör därför frisläppas.
- (277) Den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 15.1 i förordning (EU) 2016/1036 har inte avgett något yttrande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Härmed införs en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa artiklar av gjutjärn med fjällig grafit (gråjärn) eller gjutjärn med sfäroidiserad grafit (segiärn), och delar därav, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 7325 10 00 (Taric-nummer 7325 10 00 31) och ex 7325 99 10 (Taric-nummer 7325 99 10 51) och som har sitt ursprung i Kina.

Dessa artiklar är avsedda att

- täcka marksystem eller underjordiska system och/eller öppningar till marksystem eller underjordiska system, och att
- ge tillgång till marksystem eller underjordiska system och/eller ge insyn till marksystem eller underjordiska system.

Artiklarna kan vara maskinbearbetade, belagda, målade och/eller utrustade med andra material, inbegripet men inte begränsat till betong, trottoarplattor eller andra plattor.

Följande produkttyper undantas från definitionen av den berörda produkten:

- Avloppsgaller och gjutjärnslock, som omfattas av standarden EN 1433, som ska monteras som en komponent på avlopp av polymer, plast, galvaniserat stål eller betong och som gör det möjligt för ytvatten att rinna ner i avloppet.
- Golvavlopp, takrännor, rensluckor och lock till rensluckor som omfattas av standarden EN 1253.
- Stegjärn, lyftnycklar och brandposter.

2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsats ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

Företag	Tullsats (%)	Taric-tilläggsnummer
Botou City Wangwu Town Tianlong Casting Factory	15,5	C221
Botou Lisheng Casting Industry Co., Ltd	31,5	C222
Fengtai (Handan) Alloy Casting Co., Ltd	38,1	C223
Hong Guang Handan Cast Foundry Co., Ltd	21,3	C224
Shijiazhuang Transun Metal Products Co., Ltd	25,0	C225
Andra samarbetsvilliga företag som är förtecknade i bilagan	25,4	Se bilagan.
Alla övriga företag	38,1	C999

3. De individuella tullsats 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 (volymen) av vissa gjutjärnsprodukter som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av [företagets namn och adress] [Taric-tilläggsnummer] i Kina. Jag intygar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta." Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.

4. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas. Den dröjsmålsränta som ska betalas vid återbetalning som ger rätt till betalning av dröjsmålsränta ska vara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner och som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien. Den räntesats som ska användas är den som gäller den första kalenderdagen i den månad då förfallodagen infaller, plus 1 procentenhet.

Artikel 2

De belopp för vilka säkerhet ställts i form av provisoriska antidumpningstullar enligt genomförandeförordning (EU) 2017/1480 ska tas ut slutgiltigt. De belopp för vilka säkerhet ställts och som överskrider de slutgiltiga antidumpningstullsatserna ska frisläppas.

Artikel 3

Om en ny exporterande tillverkare i Kina lämnar tillräcklig bevisning till kommissionen för att företaget

- inte exporterade den produkt som avses i artikel 1.1 till unionen under undersökningsperioden (den 1 oktober 2015 till den 30 september 2016),
- inte är närstående någon av de exportörer eller tillverkare i Kina som omfattas av de åtgärder som införs genom denna förordning,
- faktiskt har exporterat den berörda produkten till unionen efter den undersökningsperiod som ligger till grund för åtgärderna, eller genom avtal har gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till unionen,

ska artikel 1.2, efter det att alla berörda parter getts tillfälle att lämna sina synpunkter, ändras på så sätt att den nya exporterande tillverkaren läggs till de samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet och således omfattas av den vägda genomsnittliga tullsatsen.

Artikel 4

Antidumpningsförfarandet rörande import av den produkt som anges i artikel 1.1 med ursprung i Indien avslutas härmed.

Artikel 5

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 29 januari 2018.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA

Kinesiska samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet:

Namn	Taric-tilläggsnummer
Baoding City Maikesaier Casting Ltd	C226
Baoding GB Metal Products Co., Ltd	C232
Baoding Hualong Casting Co., Ltd	C233
Baoding Shuanghu Casting Co., Ltd	C234
Bo Tou Chenfeng Casting Co., Ltd	C235
Botou City Minghang Casting Co., Ltd	C236
Botou City Qinghong Foundry Co., Ltd och det närstående företaget Cangzhou Qinghong Foundry Co., Ltd	C237
Botou City Simencun Town Bai Fo Tang Casting Factory	C238
Botou Dongli Foundry Co., Ltd	C239
Botou GuangTai Precision Casting Factory	C240
Botou Mancheng Foundry Co., Ltd	C241
Botou Okai Foundry Co., Ltd	C242
Botou Sanjiang Casting Co., Ltd	C243
Botou TongYang Casting Factory	C244
Botou Weili Precision Casting Co., Ltd	C245
Botou Xinrong Foundry Co., Ltd	C246
Botou Zhengxin Foundry Co., Ltd	C247
Cangzhou Hongyuan Machinery & Foundry Co., Ltd	C248
Cangzhou Yadite Casting Machinery Co., Ltd	C249
Changsha Jinlong Foundry Industry Co., Ltd	C250
Changyi City ChangZhan Casting Co., Ltd	C251
China National Minerals Co., Ltd	C252
Dingxiang Sitong Forging and Casting Industrial	C253
Dingzhou Dongyu Foundry Co., Ltd	C254
Handan City Jinzhu Foundry Co., Ltd	C255
Handan Haolin Casting Co., Ltd	C256
Handan Qunshan Foundry Co., Ltd	C257

Namn	Taric-tilläggs-nummer
Handan Yanyuan Machinery Foundry Co., Ltd	C258
Handan Yuanyang Foundry Co.,Ltd	C259
Handan Zhangshui Pump Manufacturing Co., Ltd	C260
Hebei Cheng'An Babel Casting Co., Ltd	C261
Hebei Feixiang East Foundry Products Co., Ltd	C262
Hebei Jinghua Casting Co., Ltd	C263
Hebei Shunda Foundry Co., Ltd	C264
Hebei Tengfeng Metal Products Co., Ltd	C265
Hebei Zhonghe Foundry Co., Ltd	C266
Hengtong Valve Co.,LTD	C267
Heping Cast Co., Ltd Yi County	C268
Jiaocheng County Honglong Machinery Manufacturing Co., Ltd	C269
Jiaocheng County Xinlei Machinery Manufacturing Co., Ltd	C270
Jiaocheng County Xinxing Casting Co., Ltd	C271
Laiwu City Haitian Machinery Plant	C272
Laiwu Xinlong Weiye Foundry Co., Ltd	C273
Lianyungang Ganyu Xingda Casting Foundry	C274
Lingchuan County Rainbow Casting Co., Ltd	C275
Lingshou County Boyuan Foundry Co., Ltd	C276
Pingyao County Master Casting Co., Ltd	C277
Qingdao Jiatailong Industrial Co.,Ltd	C278
Qingdao Jinfengtaike Machinery Co., Ltd	C279
Qingdao Qitao Casting Co., Ltd	C280
Qingdao Shinshu Casting Co., Ltd	C281
Qingyuanxian Yueda Foundry Co., Ltd	C282
Rockhan Technology Co., Ltd	C283
Shahe City Fangyuan Casting Co., Ltd	C284
Shandong Heshengda Machinery Technology Co., Ltd	C298
Shandong Hongma Engineering Machinery Co., Ltd	C285
Shandong Lulong Group Co., Ltd	C286

Namn	Taric-tilläggsnummer
Shanxi Ascent Industrial Co., Ltd	C310
Shanxi Associated Industrial Co., Ltd	C287
Shanxi Jiaocheng Xinglong Casting Co., Ltd	C288
Shanxi Solid Industrial Co., Ltd	C289
Shanxi Yuansheng Casting and Forging Industrial Co., Ltd	C290
Shaoshan Huanqiu Castings Foundry	C291
Tang County Kaihua Metal Products Co., Ltd	C292
Tangxian Hongyue Machinery Accessory Foundry Co., Ltd	C293
Tianjin Jinghai Chaoyue Industrial and Commercial Co., Ltd	C294
Tianjin Yu Xing Da Casting Co., Ltd	C295
Wangdu Junrong Foundry Co., Limited	C296
Weifang Nuolong Machinery Co., Ltd	C297
Weifang Weikai Casting Co., Ltd	C299
Wen Shui Hengli Nature of the Company	C300
Wuhan RedStar Agro-Livestock Machinery Co. Ltd	C301
Zibo Joy's Metal Co., Ltd	C302

BESLUT

RÅDETS BESLUT (GUSP) 2018/141

av den 29 januari 2018

om ändring av beslut 2011/72/Gusp om restriktiva åtgärder mot vissa personer och enheter med tanke på situationen i Tunisien

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt artikel 29,

med beaktande av förslaget från unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik, och

av följande skäl:

- (1) Den 31 januari 2011 antog rådet beslut 2011/72/Gusp ⁽¹⁾.
- (2) De restriktiva åtgärder som föreskrivs i beslut 2011/72/Gusp är tillämpliga till och med den 31 januari 2018. På grundval av en översyn av det beslutet bör de restriktiva åtgärderna förlängas till och med den 31 januari 2019. Uppgifterna avseende en person bör ändras.
- (3) Beslut 2011/72/Gusp bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Beslut 2011/72/Gusp ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 5 ska ersättas med följande:

"Artikel 5

Detta beslut ska tillämpas till och med den 31 januari 2019. Det ska ses över kontinuerligt. Det får vid behov förlängas eller ändras, om rådet bedömer att målen i beslutet inte har uppnåtts."

2. Bilagan ska ändras i enlighet med bilagan till det här beslutet.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 29 januari 2018.

På rådets vägnar
R. PORODZANOV
Ordförande

⁽¹⁾ Rådets beslut 2011/72/Gusp av den 31 januari 2011 om restriktiva åtgärder mot vissa personer och enheter med tanke på situationen i Tunisien (EUT L 28, 2.2.2011, s. 62).

BILAGA

Uppgifterna avseende följande person i bilagan till beslut 2011/72/Gusp ska ersättas med nedanstående uppgifter.

	Namn	Identifieringsuppgifter	Skäl
"5.	Fahd Mohamed Sakher Ben Moncef Ben Mohamed Hfaiez MATERI	Tunisisk medborgare, född i Tunis den 2 december 1981, son till Naïma BOUTIBA, gift med Nesrine BEN ALI, innehar nationellt id-kort nr 04682068	Person som är föremål för brottsutredningar från de tunisiska myndigheternas sida avseende delaktighet i förskingring av offentliga tunisiska medel som en offentlig tjänsteman gjort sig skyldig till, delaktighet i behörighetsmissbruk som en offentlig tjänsteman (f.d. presidenten Ben Ali) gjort sig skyldig till för att uppnå oskäligen fördelar för tredje part och åsamka förvaltningen skada, otillbörlig påverkan gentemot offentlig tjänsteman, f.d. presidenten Ben Ali, i syfte att direkt eller indirekt erhålla fördelar för tredje part, samt delaktighet i mottagande från offentlig tjänstemans sida av offentliga medel som denne visste mottogs otillbörligen och som använts till egen förmån eller till förmån för anhöriga."

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2018/142**av den 15 januari 2018****om ändring av kommissionens genomförandebeslut 2014/762/EU om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU om en civilskyddsmekanism för unionen***[delgivet med nr C(2018) 71]***(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU av den 17 december 2013 om en civilskyddsmekanism för unionen ⁽¹⁾, särskilt artikel 32.1, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens genomförandebeslut 2014/762/EU ⁽²⁾ definieras kapacitetsmålen, kvalitets- och samverkanskraven samt registrerings- och certifieringsförfarandet för den europeiska insatskapaciteten vid nödsituationer (EERC) samt de allmänna kraven för civilskyddsmoduler.
- (2) Den akuta bristen på akutsjukvårdsgupper och andra hälsorelaterade insatsgrupper under ebolakrisen i Västafrika ledde till att konceptet med en europeisk sjukvårdsstyrka infördes, som utgör den del av EERC som kan användas för insatser vid sjukdomsutbrott och krissituationer med hälsokonsekvenser. Syftet är att stärka förmågan hos unionen som helhet när det gäller insatser vid sjukdomsutbrott och krissituationer med hälsokonsekvenser som kan bli övermäktiga att klara på egen hand för de drabbade länderna, både inom och utanför unionen.
- (3) Kraven för civilskyddsmoduler måste ta hänsyn till erkända internationella processer, såsom Världshälsoorganisationens initiativ att klassificera akutsjukvårdsgupper och de riktlinjer som fastställts av International Search and Rescue Advisory Group, INSARAG (FN:s organ för samordning av hjälpinsatser).
- (4) Enligt genomförandebeslut 2014/762/EU ska kommissionen i samarbete med medlemsstaterna bedöma kapacitetsmålen lämplighet, kvalitets- och samverkanskraven samt certifierings- och registreringsförfarandet för EERC-resurser minst vartannat år och vid behov se över dem. Certifieringsförfarandet för resurserna bör anpassas för att ta hänsyn till de erfarenheter som gjorts under den inledande perioden.
- (5) Genomförandebeslut 2014/762/EU bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genomförandebeslut 2014/762/EU ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkt 6 läggas till:

”6. *Europeiska sjukvårdsstyrkan*: den del av EERC som kan användas för katastrofinsatser inom ramen för civilskyddsmekanismen vid akuta hälsokriser.”

2. Artikel 16.8 ska ersättas med följande:

”8. Certifieringen av en modul, en grupp för tekniskt stöd, annan insatskapacitet eller en expert bör utvärderas på nytt senast efter fem år, om tillgången lämnas in för omregistrering i EERC.”

⁽¹⁾ EUT L 347, 20.12.2013, s. 924.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandebeslut 2014/762/EU av den 16 oktober 2014 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU om en civilskyddsmekanism för unionen och om upphävande av kommissionens beslut 2004/277/EG, Euratom och 2007/606/EG, Euratom (EUT L 320, 6.11.2014, s. 1).

3. Bilaga II ska ändras i enlighet med bilaga I till detta beslut.
4. Bilaga III ska ersättas med texten i bilaga II till detta beslut.
5. Bilaga V ska ändras i enlighet med bilaga III till detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 15 januari 2018.

På kommissionens vägnar
Christos STYLIANIDES
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

Bilaga II till genomförandebeslut 2014/762/EU ska ändras på följande sätt:

1. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt 18:

"18. Akutsjukvårdsgrupp (EMT) typ 1 (stationär): Öppen akutsjukvård

Uppgifter	Öppen inledande akutvård för skador och andra betydande sjukvårdsbehov, omfattande följande tjänster: — Triage, bedömning, första hjälpen. — Stabilisering och remittering av allvarliga traumafall och andra akutfall. — Slutlig vård för mindre traumafall och andra akutfall.
Kapacitet	Minst 100 läkarbesök dagtid i öppenvård/dag.
Huvudkomponenter	Grupp- och personalkrav: — Ledning: Personal för att täcka funktionerna som gruppleddare, ställföreträdande gruppleddare, samordnare (länk till basen för mottagning och avresa, basen för samordningen av insatserna på plats eller annan lämplig samordningsmekanism samt till den lokala krisshanteringsmyndigheten) och säkerhetsansvarig. — Vårdpersonal: Enligt WHO:s miniminormer. — Logistik: 1 logistikgruppleddare + logistikgrupp i enlighet med autonomikraven. Gruppen ska uppfylla WHO:s riktlinjer enligt 'Classification and minimum standards for foreign medical teams in sudden onset disasters' och eventuella efterföljande eller ytterligare WHO-riktlinjer.
Autonomi	Gruppen bör säkerställa en tillräcklig autonomi under hela utsändningstiden. Artikel 12 är tillämplig, samt WHO:s miniminormer.
Utsändning	Avgång möjlig högst 24–48 timmar efter det att erbjudandet har accepterats. Kan vara operativ i minst 14 dagar."

2. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt 19:

"19. Akutsjukvårdsgrupp (EMT) typ 1 (ambulerande): Öppen akutsjukvård

Uppgifter	Öppen inledande akutvård för skador och andra betydande sjukvårdsbehov, omfattande följande tjänster: — Triage, bedömning, första hjälpen. — Stabilisering och remittering av allvarliga traumafall och andra akutfall. — Slutlig vård för mindre traumafall och andra akutfall.
Kapacitet	Minst 50 läkarbesök dagtid i öppenvård/dag.
Huvudkomponenter	Grupp- och personalkrav: — Ledning: Personal för att täcka funktionerna som gruppleddare, ställföreträdande gruppleddare, samordnare (länk till basen för mottagning och avresa, basen för samordningen av insatserna på plats eller annan lämplig samordningsmekanism samt till den lokala krisshanteringsmyndigheten) och säkerhetsansvarig.

	— Vårdpersonal: Enligt WHO:s miniminormer. — Logistik: 1 logistikgruppleddare + logistikgrupp i enlighet med autonomikraven. Gruppen ska uppfylla WHO:s riktlinjer enligt 'Classification and minimum standards for foreign medical teams in sudden onset disasters' och eventuella efterföljande eller ytterligare WHO-riktlinjer.
Autonomi	Gruppen bör säkerställa en tillräcklig autonomi under hela utsändningstiden. Artikel 12 är tillämplig, samt WHO:s miniminormer.
Utsändning	Avgång möjlig högst 24–48 timmar efter det att erbjudandet har accepterats. Kan vara operativ i minst 14 dagar.”

3. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt 20:

”20. Akutsjukvårdsgrupp (EMT) typ 2: Sluten kirurgisk akutsjukvård

Uppgifter	Sluten akutsjukvård, allmän och obstetrisk kirurgi vid traumafall och andra allvarliga fall, bland annat följande tjänster: — Intag/undersökning av nya och remitterade patienter, återremittering. — Kirurgisk triage och bedömning. — Avancerade livsuppehållande insatser. — Definitiv sårvård och grundläggande frakturvård. — Akutkirurgi (damage control surgery). — Allmän och obstetrisk akutkirurgi. — Sluten vård för andra akuta icke-traumafall. — Grundläggande anestesi, radiologi, sterilisering, laboratorieundersökning och blodtransfusion. — Rehabilitering och patientuppföljning. Kapacitet att ta emot och integrera specialiserade sjukvårdsgrupper för att arbeta på deras anläggning, om vissa tjänster inte kan tillhandahållas av gruppen.
Kapacitet	Dygnet runt-tjänster (om nödvändigt 24/7) som minst omfattar: — 1 operationssal med 1 utrymme. Minst 20 vårdplatser i slutenvård per operationsbord. — Kapacitet att behandla 7 allvarliga eller 15 mindre allvarliga kirurgiska fall om dagen.
Huvudkomponenter	Grupp- och personalkrav: — Ledning: 1 gruppleddare, 1 ställföreträdande gruppleddare, 1 samordnare (länk till basen för mottagning och avresa, basen för samordningen av insatserna på plats eller annan lämplig samordningsmekanism samt till den lokala krishanteringsmyndigheten), och 1 säkerhetsansvarig. — Vårdpersonal: Enligt WHO:s miniminormer. — Logistik: 1 logistikgruppleddare + logistikgrupp för EMT och dess patienter i slutenvård. Gruppen ska uppfylla WHO:s riktlinjer enligt 'Classification and minimum standards for foreign medical teams in sudden onset disasters' och eventuella efterföljande eller ytterligare WHO-riktlinjer.
Autonomi	Gruppen bör säkerställa en tillräcklig autonomi under hela utsändningstiden. Artikel 12 är tillämplig, samt WHO:s miniminormer.

Utsändning	Avgång möjlig inom högst 48–72 timmar efter det att erbjudandet har accepterats, och förmåga att vara operativa på plats inom 24–96 timmar. Kan vara operativ under minst 3 veckor utanför unionen, och i minst 14 dagar inom unionen.”
------------	--

4. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt 21:

”21. Akutsjukvårdsgrupp (EMT) typ 3: Sluten remissvård

Uppgifter	Komplex sluten kirurgisk remissvård, inklusive intensivvård, omfattande följande tjänster: — Kapacitet att tillhandahålla EMT typ 2-tjänster. — Komplex rekonstruktiv sårvård och ortopedisk vård. — Avancerad radiologi, sterilisering, laboratorieundersökning och blodtransfusion. — Rehabilitering och patientuppföljning. — Avancerad barn- och vuxenanestesi. — Intensivvård med dygnet runt-övervakning och ventileringskapacitet. — Mottagande och remiss från EMT typ 1 och 2, samt från det nationella hälso- och sjukvårdssystemet. Specialiserade tjänster kan ingå, t.ex.: vård av brännskador, dialys och vård av krossyndrom, käk- och ansiktskirurgi, ortopedisk plastikkirurgi, intensiv rehabilitering, mödravård, neonatal och pediatrik vård, transport och hämtning.
Kapacitet	Dygnet runt-tjänster (om nödvändigt 24/7) som minst omfattar: — 1 operationssal med minst 2 operationsbord i två separata utrymmen inom operationssalen, med minst 40 slutna vårdplatser (20 per operationsbord), och 4–6 intensivvårdplatser. Ytterligare operationsbord kräver ytterligare 20 slutna vårdplatser, för att säkerställa lämplig postoperativ kapacitet. — Kapacitet att behandla 15 allvarliga eller 30 mindre allvarliga kirurgiska fall om dagen.
Huvudkomponenter	Grupp- och personalkrav: — Ledning: 1 gruppleddare, 1 ställföreträdande gruppleddare, 1 samordnare (länk till basen för mottagning och avresa, basen för samordningen av insatserna på plats eller annan lämplig samordningsmekanism samt till den lokala krishanteringsmyndigheten), och 1 säkerhetsansvarig. — Vårdpersonal: Enligt WHO:s miniminormer. — Logistikgrupp: 1 logistikgruppleddare + logistikgrupp för EMT och dess patienter i sluten vård. Gruppen ska uppfylla WHO:s riktlinjer enligt 'Classification and minimum standards for foreign medical teams in sudden onset disasters' och eventuella efterföljande eller ytterligare WHO-riktlinjer.
Autonomi	Gruppen bör säkerställa en tillräcklig autonomi under hela utsändningstiden. Artikel 12 är tillämplig, samt WHO:s miniminormer.
Utsändning	Avgång möjlig inom högst 48–72 timmar efter det att erbjudandet har accepterats, och förmåga att vara operativa på plats inom 5–7 dagar. Kan vara operativ under minst 8 veckor utanför unionen, och i minst 14 dagar inom unionen.”

BILAGA II

Bilaga III till genomförandebeslut 2014/762/EU ska ersättas med följande:

”BILAGA III

EERC:s KAPACITETSMÅL

Moduler

Modul	Antal moduler som samtidigt är tillgängliga för utsändning ⁽¹⁾
HCP (Pumpning med hög kapacitet)	6
MUSAR (Sökning och räddning i tätort – 1 för kalla klimatförhållanden)	6
WP (Vattenrening)	2
FFFP Bekämpning av skogsbränder från luften med hjälp av flygplan)	2
AMP (Avancerad sjukvårdsenhet)	2 ⁽²⁾
ETC (Akut tillfälligt läger)	2
HUSAR (Utökad sökning och räddning i tätort)	2
CBRNDET (Upptäckt och provtagning av kemiska, biologiska, radiologiska och nukleära risker)	2
GFFF (Bekämpning av skogsbränder från marken)	2
GFFF-V (Bekämpning av skogsbränder från marken med hjälp av fordon)	2
CBRNUSAR (Sökning och räddning i tätort under CBRN-förhållanden)	1
AMP-S (Avancerad sjukvårdsenhet med kirurgi)	1 ⁽²⁾
FC (Bekämpning av översvämning)	2
FRB (Räddning med båt vid översvämning)	2
MEVAC (Lufttransport under samtidig vård av katastroffer)	1
FHOS (Fältsjukhus)	1 ⁽²⁾
FFFH (Modul för bekämpning av skogsbränder från luften med hjälp av helikopter)	2
EMT typ 1 stationär (akutsjukvårdsgrupp typ 1: Öppen akutsjukvård – stationär)	5
EMT typ 1 ambulerande (akutsjukvårdsgrupp typ 1: Öppen akutsjukvård – ambulerande)	2
EMT typ 2 (akutsjukvårdsgrupp typ 2: Sluten kirurgisk akutsjukvård)	3
EMT typ 3 (akutsjukvårdsgrupp typ 3: Sluten remissvård)	1

Grupperna för tekniskt stöd

Grupp för tekniskt stöd	Antal grupper som samtidigt är tillgängliga för utsändning ⁽¹⁾
TAST (Grupp för tekniskt stöd)	2

Annan insatskapacitet

Annan insatskapacitet	Annan insatskapacitet som samtidigt är tillgänglig för utsändning, antal ⁽¹⁾
Grupper för sökning och räddning i bergen	2
Grupper för sökning och räddning i vatten	2
Grupper för sökning och räddning i grottor	2
Grupper med specialiserad sök- och räddningsutrustning, t.ex. sökrobotar	2
Grupper med obemannade luftfartyg	2
Grupper för maritima insatser	2
Byggtekniska grupper som bedömer skador och gör säkerhetsbedömningar, utvärderar byggnader som ska rivas eller repareras, bedömer infrastruktur, utför stämning med kort varaktighet	2
Stöd för evakuering, däribland grupper för informationsförvaltning och logistik	2
Brandbekämpning: rådgivande grupper/utvärderingsgrupper	2
CBRN-dekontamineringsgrupper	2
Mobila laboratorier för miljöolyckor	2
Grupper eller plattformar för kommunikation för att snabbt återställa kommunikation i avlägsna områden	2
Särskilda tjänster för medicinsk evakuering med ambulansflyg och helikopter inom Europa eller i resten av världen	2
Ytterligare skyddskapacitet: enheter för 250 personer (50 tält), inklusive en självförsörjningsenhet för personalen	100
Ytterligare skyddskapacitet: enheter för 2 500 personer (500 presenningar), verktyg kan eventuellt upphandlas lokalt	6
Vattenpumpar med kapacitet att pumpa minst 800 liter/minut	100
Kraftgeneratorer på 5–150 kW	100
Kraftgeneratorer (> 150 kW)	10
Kapacitet för havsföroreningar	efter behov
Akutsjukvårdsgrupper för specialistvård	8
Mobila laboratorier för biosäkerhet	4

Annan insatskapacitet	Annan insatskapacitet som samtidigt är tillgänglig för utsändning, antal ⁽¹⁾
Permanent teknisk kapacitet	1
Annan insatskapacitet som krävs för att hantera identifierade risker	efter behov

(¹) För att säkra denna tillgänglighet ska det vara möjligt att registrera utökad kapacitet i EERC (t.ex. vid rotation). Om medlemsstaterna gör mer kapacitet tillgänglig får ett större antal registreras i EERC.

(²) För denna typ av modul är det inte möjligt att registrera utökad kapacitet i EERC. Kapacitetsmålet för denna typ av modul ska upphöra senast den 31 december 2019.”

BILAGA III

Bilaga V till genomförandebeslut 2014/762/EU ska ändras på följande sätt:

1. Bilagans titel ska ersättas med följande:

”CERTIFIERINGS- OCH REGISTRERINGSFÖRFARANDE FÖR EERC”

2. Tabellen i slutet av bilagan ska ersättas med följande text:

”CERTIFIERINGSSTEG

1. Certifieringsprocessen ska omfatta ett rådgivande besök, en skrivbordsövning och en fältövning. Fältövningen kan utgå för brandrelaterade moduler, akuta tillfälliga läger, moduler för lufttransport under samtidig vård och annan insatskapacitet från fall till fall.
 2. Grupper för sökning och räddning i tätort respektive utökad sökning och räddning i tätort anses certifierade om de har genomgått INSARAG:s externa klassificering. Det skapas ingen separat certifieringsprocess för grupper för sökning och räddning i tätort inom EERC.
 3. Akutsjukvårdsgrupper (typerna 1, 2, 3 och specialistvård) anses certifierade om de har genomgått Världshälsoorganisationens (WHO) verifieringsförfarande. Registrerings- och certifieringsförfarandet för akutsjukvårdsgrupper inom EERC ska komplettera WHO:s verifieringsförfarande.”
-

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2018/143**av den 19 januari 2018****om bekräftelse eller ändring av preliminära beräkningar av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och specifika utsläppsmål för tillverkare av nya lätta nyttofordon för kalenderåret 2016 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011***[delgivet med nr C(2018) 184]***(Endast de engelska, estniska, franska, italienska, nederländska, spanska, svenska och tyska texterna är giltiga)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.6, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EU) nr 510/2011 är kommissionen skyldig att varje år beräkna de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och de specifika utsläppsmålen för varje tillverkare av lätta nyttofordon i unionen. På grundval av denna beräkning ska kommissionen fastställa om tillverkarna och poolerna av tillverkare har uppfyllt sina specifika utsläppsmål.
- (2) Enligt artikel 4 i förordning (EU) nr 510/2011 ska de genomsnittliga specifika utsläppen från tillverkarna för 2016 beräknas i enlighet med tredje stycket i nämnda artikel och ta hänsyn till 80 % av tillverkarens nya lätta nyttofordon som registrerats under det året.
- (3) De detaljerade uppgifter som ska användas för beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och de specifika utsläppsmålen är baserade på medlemsstaternas registreringar av nya lätta nyttofordon under det föregående kalenderåret. För lätta nyttofordon som typgodkänns i flera etapper ansvarar tillverkaren av grundfordonet för det etappvis färdigbyggda fordonets koldioxidutsläpp.
- (4) Alla medlemsstater har överlämnat uppgifter för 2016 till kommissionen i enlighet med artikel 8.2 i förordning (EU) nr 510/2011. I de fall kommissionens verifiering av uppgifterna tydligt visade att vissa uppgifter saknades eller var uppenbart oriktiga, kontaktade kommissionen medlemsstaterna i fråga och korregerade eller kompletterade uppgifterna efter det att medlemsstaterna hade gett sitt samtycke. Om ingen överenskommelse kunde nås med en medlemsstat, justerades inte de preliminära uppgifterna.
- (5) Den 18 maj 2017 offentliggjorde kommissionen de preliminära uppgifterna och underrättade 62 tillverkare om sina preliminära beräkningar av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för och de specifika utsläppsmålen för respektive tillverkare under 2016. Tillverkarna ombads kontrollera uppgifterna och underrätta kommissionen om eventuella fel inom tre månader från mottagandet av meddelandet. 23 tillverkare lämnade in anmälningar om fel.
- (6) För de återstående 39 tillverkare som inte anmälde några fel i datamängderna eller reagerade på annat sätt, bör de preliminära uppgifterna och de preliminära beräkningarna av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och de specifika utsläppsmålen bekräftas.
- (7) Kommissionen har kontrollerat de fel som anmälts av tillverkarna och skälen för att korrigera dem, och datamängden har bekräftats eller ändrats.
- (8) När det gäller uppgifter utan motsvarande identifikationsnummer för fordon och där identifieringsparametrar saknas eller är felaktiga, t.ex. avseende typ, variant, versionskod eller typgodkännandenummer, bör det faktum att tillverkarna inte kan verifiera eller korrigera uppgifterna beaktas. Det är därför lämpligt att tillämpa en felmarginal för koldioxidutsläpps- och viktvärdena för dessa uppgifter.

⁽¹⁾ EUT L 145, 31.5.2011, s. 1.

- (9) Felmarginalen bör beräknas som skillnaden mellan avstånden till det specifika utsläppsmålet, varvid avstånden beräknas genom att de specifika utsläppsmålen subtraheras från de genomsnittliga specifika utsläppsvärdena både inklusive och exklusive de registreringar som inte kan verifieras av tillverkarna. Oberoende av om skillnaden är positiv eller negativ bör felmarginalen alltid göra avståndet till målet gynnsammare för tillverkaren.
- (10) I enlighet med artikel 10.2 i förordning (EU) nr 510/2011 bör en tillverkare anses uppfylla sitt specifika utsläppsmål enligt artikel 4 i den förordningen när de genomsnittliga utsläpp som anges i detta beslut är lägre än det specifika utsläppsmålet uttryckt som ett negativt avstånd till målet. Om de genomsnittliga utsläppen överstiger det specifika utsläppsmålet kommer en avgift för extra utsläpp att tas ut, såvida inte den berörda tillverkaren åtnjuter befrielse från det målet eller är medlem i en pool som uppfyller sitt specifika utsläppsmål.
- (11) Den 3 november 2015 gjorde Volkswagenkoncernen ett uttalande om att oegentligheter hade uppdagats i samband med fastställandet av koldioxidvärden för typgodkännande för vissa av deras fordon. Frågan har utretts grundligt, men kommissionen anser fortfarande att det behövs ytterligare klargöranden från Volkswagen-poolen som helhet, samt bekräftelse från de relevanta nationella typgodkännandemyndigheterna på att sådana oegentligheter inte föreligger. Till följd av detta kan värdena för Volkswagen-poolen och dess medlemmar (Audi AG, Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Quattro GmbH, Seat SA, Skoda Auto A.S. och Volkswagen AG) inte bekräftas eller ändras.
- (12) Kommissionen förbehåller sig rätten att revidera en tillverkares resultat som bekräftas eller ändras genom detta beslut om de relevanta nationella myndigheterna skulle bekräfta att det förekommer oegentligheter vad gäller de koldioxidutsläppsvärden som används för att fastställa tillverkarens efterlevnad av det specifika utsläppsmålet.
- (13) Den preliminära beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon som registrerades under 2016, de specifika utsläppsmålen och skillnaden mellan dessa två värden bör bekräftas eller ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De värden som gäller tillverkarnas resultat, bekräftade eller ändrade för varje tillverkare av lätta nyttofordon och för varje pool av tillverkare av lätta nyttofordon avseende kalenderåret 2016 i enlighet med artikel 8.6 i förordning (EU) nr 510/2011, anges i bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till följande enskilda tillverkare och pooler som bildats i enlighet med artikel 7 i förordning (EU) nr 510/2011:

1. Alfa Romeo SpA
C.so Giovanni Agnelli 200
10135 Turin
ITALIEN
2. Automobiles Citroën
Route de Gizy
78943 Vélizy-Villacoublay Cedex
FRANKRIKE
3. Automobiles Peugeot
7, rue Henri Sainte-Claire Deville
92500 Rueil-Malmaison
FRANKRIKE

4. AVTOVAZ JSC

Representerad i EU av:

LADA France S.A.S.
13, Route Nationale 10
78310 Coignieres
FRANKRIKE

5. BLUECAR SAS

31–32 quai de Dion Bouton
92800 Puteaux
FRANKRIKE

6. Bayerische Motoren Werke AG

Petuelring 130
80788 München
TYSKLAND

7. BMW M GmbH

Petuelring 130
80788 München
TYSKLAND

8. FCA US LLC

Representerad i EU av:

Fiat Chrysler Automobiles
Building 5 – Ground floor – Room A8N
C.so Settembrini, 40
10135 Turin
ITALIEN

9. CNG-Technik GmbH

Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

10. COMARTH ENGINEERING S.L.

Carril Alejandro 79
30570 Beniajan Murcia
SPANIEN

11. Automobile Dacia SA.

Guyancourt
1 avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
FRANKRIKE

12. Daimler AG

Mercedesstr 137/1 Zimmer 229
HPC F403
70327 Stuttgart
TYSKLAND

13. DFSK MOTOR CO., LTD.

Representerad i EU av:

Giotti Victoria Srl
Sr.l. Pissana Road 11/a 50021
Barberino Val D ' Elsa (Florens)
ITALIEN

14. Esagono Energia S.r.l.

Via Puecher 9
20060 Pozzuolo Martesana (MI)
ITALIEN

15. FCA Italy SpA

Building 5 – Ground floor – Room A8N
C.so Settembrini, 40
10135 Turin
ITALIEN

16. Ford Motor Company of Australia Ltd.

Representerad i EU av:

Ford Werke GmbH
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

17. Ford Motor Company

Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

18. Ford Werke GmbH

Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

19. Fuji Heavy Industries Ltd.

Representerad i EU av:

Subaru Europe NV/SA
Leuvensesteenweg 555 B/8
1930 Zaventem
BELGIEN

20. Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation

Representerad i EU av:

Daimler AG
Mercedesstr 137/1 Zimmer 229
HPC F403
70327 Stuttgart
TYSKLAND

21. Mitsubishi Fuso Truck Europe SA

Representerad i EU av:

Daimler AG
Mercedesstr 137/1 Zimmer 229
HPC F403
70327 Stuttgart
TYSKLAND

22. LLC Automobile Plant Gaz

Poe 2
Lähte Tartumaa
60502
ESTLAND

23. General Motors Company

Representerad i EU av:

Adam Opel GmbH
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND

24. GAC Gonow Auto Co. Ltd.

Representerad i EU av:

AUTORIMESSA MONTE MARIO SRL
Via della Muratella, 797
00054 Maccarese (RM)
ITALIEN

25. Goupil Industrie S.A.

Route de Villeneuve
47320 Bourran
FRANKRIKE

26. Great Wall Motor Company Ltd.

Representerad i EU av:

Great Wall Motor Europe Technical Center GmbH
Otto-Hahn-Str. 5
63128 Dietzenbach
TYSKLAND

27. Honda Motor Co., Ltd.

Representerad i EU av:

Aalst Office
Wijngaardveld 1 (Noord V)
9300 Aalst
BELGIEN

28. Honda of the UK Manufacturing Ltd.

Aalst Office
Wijngaardveld 1 (Noord V)
9300 Aalst
BELGIEN

29. Hyundai Motor Company

Representerad i EU av:

Hyundai Motor Europe GmbH
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND

30. Hyundai Assan Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.

Representerad i EU av:

Hyundai Motor Europe GmbH
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND

31. Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND

32. Isuzu Motors Limited

Representerad i EU av:

Isuzu Motors Europe NV
Bist 12
B-2630 Aartselaar
BELGIEN

33. IVECO S.p.A.

Via Puglia 35
10156 Turin
ITALIEN

34. Jaguar Land Rover Limited

Abbey Road
Whitley
Coventry
CV3 4LF
FÖRENADE KUNGARIKET

35. KIA Motors Corporation

Representerad i EU av:

Kia Motors Europe GmbH
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
TYSKLAND

36. KIA Motors Slovakia s.r.o.

Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
TYSKLAND

37. LADA Automobile GmbH

Erlengrund 7-11
21614 Buxtehude
TYSKLAND

38. Magyar Suzuki Corporation Ltd.
Legal Department Suzuki-Allee 7
64625 Bensheim
TYSKLAND

39. Mahindra & Mahindra Ltd.

Representerad i EU av:

Mahindra Europe S.r.l.
Via Cancelliera 35
00040 Ariccia (Rom)
ITALIEN

40. Mazda Motor Corporation

Representerad i EU av:

Mazda Motor Europe GmbH
European R&D Centre
Hiroshimastr 1
61440 Oberursel/Ts
TYSKLAND

41. M.F.T.B.C.

Representerad i EU av:

Daimler AG
Mercedesstr 137/1 Zimmer 229
HPC F403
70327 Stuttgart
TYSKLAND

42. Mitsubishi Motors Corporation MMC

Representerad i EU av:

Mitsubishi Motors Europe B.V. MME
Mitsubishi Avenue 21
6121 SG Born
NEDERLÄNDERNA

43. Mitsubishi Motors Thailand Co., Ltd. MMTh

Representerad i EU av:

Mitsubishi Motors Europe B.V. MME
Mitsubishi Avenue 21
6121 SG Born
NEDERLÄNDERNA

44. Nissan International SA

Representerad i EU av:

Renault Nissan Representation Office
Av des Arts 40
1040 Bryssel
BELGIEN

-
45. Adam Opel AG
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND
46. Piaggio & C SpA.
Viale Rinaldo Piaggio 25
56025 Pontedera (PI)
ITALIEN
47. Renault S.A.S.
Guyancourt
1 avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
FRANKRIKE
48. Renault Trucks
99 Route de Lyon TER L10 0 01
69802 Saint Priest Cedex
FRANKRIKE
49. Romanital Srl
Via delle Industrie, 107
90040 Isola delle Femmine PA
ITALIEN
50. SAIC MAXUS Automotive Co. Ltd.

Representerad i EU av:

SAIC Luc, S.a.r.l.
President Building
37A avenue J.F. Kennedy
1855 Luxemburg
LUXEMBURG
51. SsangYong Motor Company

Representerad i EU av:

SsangYong Motor Europe Office
Herriotstrasse 1
60528 Frankfurt am Main
TYSKLAND
52. StreetScooter GmbH
Jülicher Straße 191
52070 Aachen
TYSKLAND
53. Suzuki Motor Corporation

Representerad i EU av:

Suzuki Deutschland GmbH
Legal Department Suzuki-Allee 7
64625 Bensheim
TYSKLAND

54. Tata Motors Limited

Representerad i EU av:

Tata Motors European Technical Centre plc
Internal Automotive Research Centre
University of Warwick
Coventry
CV4 7AL
FÖRENADE KUNGARIKET

55. Toyota Motor Europe NV/SA

Avenue du Bourget/Bourgetlaan 60
1140 Bryssel
BELGIEN

56. Univers Ve Helem

14 rue Federico Garcia Lorca
32000 Auch
FRANKRIKE

57. Volvo Car Corporation

VAK building Assar Gabrielssons väg
405 31 Göteborg
SVERIGE

58. Pool för: Daimler AG

Mercedesstr 137/1
Zimmer 229
70546 Stuttgart
TYSKLAND

59. Pool för: FCA Italy SpA

Building 5 – Ground floor – Room A8N
C.so Settembrini, 40
10135 Turin
ITALIEN

60. Pool för: Ford Werke GmbH

Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

61. Pool för: General Motors

Bahnhofplatz 1 IPC 39–12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND

62. Pool för: Kia

Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
TYSKLAND

63. Pool för: HYUNDAI

Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND

64. Pool för: Mitsubishi Motors
Mitsubishi Avenue 21
6121 SG Born
NEDERLÄNDERNA
65. Pool för: Renault
1 Avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
FRANKRIKE

Utfärdat i Bryssel den 19 januari 2018.

På kommissionens vägnar
Miguel ARIAS CAÑETE
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Tabell 1

Värden som hänför sig till tillverkarnas resultat, bekräftade eller ändrade i enlighet med artikel 8.6 i förordning (EU) nr 510/2011

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Tillverkarens namn	Pooler och undantag	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (80 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
ALFA ROMEO SPA		3	108,000	145,302	– 37,302	– 37,302	1 386,67	114,333
AUTOMOBILES CITROEN		147 450	132,337	167,907	– 35,570	– 35,570	1 629,73	145,920
AUTOMOBILES PEUGEOT		152 426	133,395	170,220	– 36,825	– 36,825	1 654,60	147,718
AVTOVAZ JSC	P8	30	216,000	135,847	80,153	80,153	1 285,00	216,000
BLUECAR SAS	DMD	173	0,000				1 325,00	0,000
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	DMD	324	143,344				1 894,74	148,988
BMW M GMBH	DMD	291	127,203				1 756,75	135,955
FCA US LLC	P2	163	202,208	204,098	– 1,890	– 1,890	2 018,88	215,356
CNG– TECHNIK GMBH	P3	2	108,000	152,541	– 44,541	– 44,541	1 464,50	115,000
COMARTH ENGINEERING SL	DMD	5	0,000				860,20	0,000
AUTOMOBILE DACIA SA	P8	23 928	118,662	135,482	– 16,820	– 16,820	1 281,07	124,061
DAIMLER AG	P1	141 780	177,473	215,538	– 38,065	– 38,065	2 141,89	187,766
DFSK MOTOR CO LTD	DMD	503	172,291				1 143,26	174,684
ESAGONO ENERGIA SRL	DMD	6	0,000				1 314,17	0,000
FCA ITALY SPA	P2	158 552	143,505	172,123	– 28,618	– 28,619	1 675,06	153,099
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED	P3	31 598	207,251	221,102	– 13,851	– 13,854	2 201,72	212,811
FORD MOTOR COMPANY	P3	512	202,836	218,576	– 15,740	– 15,740	2 174,56	209,527
FORD– WERKE GMBH	P3	243 326	158,071	192,422	– 34,351	– 34,397	1 893,33	168,603
FUJI HEAVY INDUSTRIES LTD	DMD	86	155,735				1 673,84	160,267
MITSUBISHI FUSO TRUCK & BUS CORPORATION	P1	543	235,756	253,909	– 18,153	– 18,153	2 554,48	238,066
LLC AUTOMOBILE PLANT GAZ	DMD	4	285,000				2 091,25	285,000

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Tillverkarens namn	Pooler och undantag	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (80 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
GENERAL MOTORS COMPANY	P4	11	269,750	250,558	19,192	19,192	2 518,45	280,455
GAC GONOW AUTO CO LTD	DMD	44	191,314				1 535,91	203,455
GOUPIL INDUSTRIE SA	DMD	60	0,000				1 095,83	0,000
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	183	196,610				1 800,49	202,377
HONDA MOTOR CO LTD	DMD	38	108,500				1 382,16	113,842
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD	DMD	89	134,817				1 686,36	143,281
HYUNDAI MOTOR COMPANY	P5	3 489	207,827	225,072	– 17,245	– 17,245	2 244,41	211,070
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE	P5	32	99,600	125,504	– 25,904	– 25,904	1 173,78	102,313
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO	P5	461	154,310	186,196	– 31,886	– 31,886	1 826,39	167,994
ISUZU MOTORS LIMITED		12 658	197,733	208,994	– 11,261	– 11,261	2 071,53	203,634
IVECO SPA		30 686	210,302	232,423	– 22,121	– 22,121	2 323,45	215,944
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	D	7 435	247,609	272,000	– 24,391	– 24,391	2 147,75	257,094
KIA MOTORS CORPORATION	P6	498	115,834	147,327	– 31,493	– 31,493	1 408,44	123,169
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO	P6	436	124,736	158,336	– 33,600	– 33,600	1 526,82	133,766
LADA AUTOMOBILE GMBH	DMD	15	216,000				1 242,07	216,000
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	DMD	25	117,350				1 357,24	119,920
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	386	208,808				1 986,97	212,370
MAZDA MOTOR CORPORATION	DMD	556	138,385				1 622,53	152,570
MFTBC	P1	162	235,806	258,513	– 22,707	– 22,707	2 603,99	238,136
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P7/D	955	166,357	195,000	– 28,643	– 28,643	1 894,06	178,721
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P7/D	16 429	175,873	195,000	– 19,127	– 19,127	1 934,71	179,395
NISSAN INTERNATIONAL SA		52 940	135,342	191,107	– 55,765	– 55,765	1 879,19	164,242
ADAM OPEL AG	P4	92 815	150,202	179,531	– 29,329	– 29,329	1 754,72	160,762

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Tillverkarens namn	Pooler och undantag	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (80 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
PIAGGIO & C SPA	D	2 966	130,872	155,000	– 24,128	– 24,128	1 101,58	149,553
RENAULT SAS	P8	216 516	133,477	175,639	– 42,162	– 42,162	1 712,87	152,141
RENAULT TRUCKS		9 111	196,829	229,655	– 32,826	– 32,826	2 293,69	206,718
ROMANITAL SRL	DMD	20	155,000				1 268,25	160,450
SAIC MAXUS AUTOMOTIVE CO LTD	DMD	447	249,994				2 184,42	249,996
SSANGYONG MOTOR COMPANY	DMD	795	195,692				2 069,26	198,153
STREETSCOOTER GMBH		1 669	0,000	145,715	– 145,715	– 145,715	1 391,11	0,000
SUZUKI MOTOR CORPORATION	DMD	119	159,063				1 160,96	160,286
TATA MOTORS LIMITED		6	196,000	210,015	– 14,015	– 14,015	2 082,50	196,000
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA		30 760	170,839	197,565	– 26,726	– 27,747	1 948,63	179,279
UNIVERS VE HELEM	DMD	2	0,000				1 008,00	0,000
VOLVO CAR CORPORATION		1 216	113,332	171,938	– 58,606	– 58,606	1 673,08	121,022

Tabell 2

Värden som hänför sig till poolers resultat, bekräftade eller ändrade i enlighet med artikel 8.6 i förordning (EU) nr 510/2011

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Poolens namn	Pool	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (80 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
DAIMLER AG	P1	142 486	177,673	215,733	– 38,060	– 38,060	2 143,99	188,015
FCA ITALY SPA	P2	158 718	143,536	172,155	– 28,619	– 28,620	1 675,41	153,162
FORD– WERKE GMBH	P3	275 438	162,277	195,760	– 33,483	– 33,522	1 929,23	173,750
GENERAL MOTORS	P4	92 826	150,205	179,539	– 29,334	– 29,334	1 754,81	160,776
HYUNDAI	P5	3 982	200,556	219,771	– 19,215	– 19,215	2 187,41	205,209

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Poolens namn	Pool	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (80 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
KIA	P6	934	119,137	152,466	– 33,329	– 33,329	1 463,7	128,116
MITSUBISHI MOTORS	P7/D	17 384	174,897	195,000	– 20,103	– 20,103	1 932,48	179,358
RENAULT	P8	240 474	131,072	171,638	– 40,566	– 40,566	1 669,85	149,355

Förklaringar till tabellerna 1 och 2:

Kolumn A:

Tabell 1: Tillverkarens namn: det namn på tillverkaren som anmälts till kommissionen av den berörda tillverkaren eller, när sådan anmälan inte gjorts, det namn som registrerats av medlemsstatens registreringsmyndighet.

Tabell 2: Poolens namn: det namn på poolen som uppgivits av poolansvarig.

Kolumn B:

D innebär att ett undantag som hänför sig till en småskalig tillverkare har beviljats i enlighet med artikel 11.3 i förordning (EU) nr 510/2011 för kalenderåret 2016.

DMD innebär att undantag för tillverkare av mindre betydelse i enlighet med artikel 2.4 i förordning (EU) nr 510/2011 gäller, dvs. att en tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än 1 000 registreringar av nya fordon under 2016 inte behöver uppfylla något specifikt utsläppsmål.

P innebär att tillverkaren är medlem i en pool (som anges i tabell 2) som har bildats i enlighet med artikel 7 i förordning (EU) nr 510/2011 och poolningsavtalet är giltigt för kalenderåret 2016.

Kolumn C:

Antal registreringar: det totala antal nya lätta nyttofordon som registrerats av medlemsstaterna under ett kalenderår, med undantag av registreringar där uppgifter om vikt- eller koldioxidutsläppsvärden saknas samt registreringar där uppgifter inte erkänns av tillverkaren. Antalet registreringar som rapporterats av medlemsstaterna kan inte ändras på andra grunder.

Kolumn D:

Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (80 %): genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp som har beräknats på grundval av de 80 % fordon hos varje tillverkare som har de lägsta utsläppen i enlighet med artikel 4 tredje stycket i förordning (EU) nr 510/2011. I tillämpliga fall beaktar de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen de fel som anmälts till kommissionen av den berörda tillverkaren. De uppgifter som använts för beräkningen omfattar uppgifter innehållande ett giltigt värde för vikt och koldioxidutsläpp. De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen inkluderar utsläppsminskningar till följd av bestämmelserna om superkrediter i artikel 5 i förordning (EU) nr 510/2011 eller om miljöinnovationer i artikel 12 i samma förordning.

Kolumn E:

Specifikt utsläppsmål: utsläppsmål beräknat utifrån den genomsnittliga vikten för alla fordon som tillskrivs en tillverkare efter tillämpning av den formel som anges i bilaga I till förordning (EU) nr 510/2011.

Kolumn F:

Avstånd till mål: skillnaden mellan genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp enligt kolumn D och specifika utsläppsmål enligt kolumn E. När värdet i kolumn F är positivt överstiger de genomsnittliga specifika utsläppen det specifika utsläppsmålet.

Kolumn G:

Justerat avstånd till mål: när värdena i denna kolumn skiljer sig från värdena i kolumn F, måste värdet i den kolumnen justeras med beaktande av en felmarginal. Felmarginalen beräknas enligt följande formel:

Fel = absolutvärdet för $[(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$

AC1 = genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inklusive oidentifierbara fordon (enligt vad som anges i kolumn D)

TG1 = specifikt utsläppsmål inklusive oidentifierbara fordon (enligt vad som anges i kolumn E)

AC2 = genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp exklusive oidentifierbara fordon

TG2 = specifikt utsläppsmål exklusive oidentifierbara fordon

Kolumn I:

Genomsnittliga koldioxidutsläpp (100 %): genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp som har beräknats på grundval av 100 % av de fordon som tillskrivs en tillverkare. I tillämpliga fall beaktar de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen de fel som anmälts till kommissionen av den berörda tillverkaren. De uppgifter som använts för beräkningen omfattar uppgifter innehållande ett giltigt värde för vikt och koldioxidutsläpp men exkluderar utsläppsminskningar till följd av bestämmelserna om superkrediter i artikel 5 i förordning (EU) nr 510/2011 eller om miljöinnovationer i artikel 12 i samma förordning.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2018/144**av den 19 januari 2018****om bekräftelse eller ändring av preliminära beräkningar av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och specifika utsläppsmål för tillverkare av personbilar för kalenderåret 2016 enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009***[delgivet med nr C(2018) 186]***(Endast de bulgariska, engelska, franska, italienska, nederländska, svenska och tyska texterna är giltiga)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.5 andra stycket, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 443/2009 är kommissionen skyldig att varje år beräkna de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och de specifika utsläppsmålen för varje tillverkare av personbilar i unionen samt för varje pool av tillverkare. På grundval av denna beräkning ska kommissionen fastställa om tillverkarna och poolerna har uppfyllt sina specifika utsläppsmål.
- (2) De detaljerade uppgifter som ska användas för beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och de specifika utsläppsmålen är baserade på medlemsstaternas registreringar av nya personbilar under det föregående kalenderåret.
- (3) Alla medlemsstater har överlämnat uppgifter för 2016 till kommissionen. I de fall kommissionens verifiering av uppgifterna tydligt visade att vissa uppgifter saknades eller var uppenbart oriktiga, kontaktade kommissionen medlemsstaterna i fråga och korrekterade eller kompletterade uppgifterna efter det att medlemsstaterna hade gett sitt samtycke. Om ingen överenskommelse kunde nås med en medlemsstat justerades inte de preliminära uppgifterna.
- (4) Den 20 april 2017 offentliggjorde kommissionen de preliminära uppgifterna och underrättade 95 tillverkare om sina preliminära beräkningar av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och de specifika utsläppsmålen för respektive tillverkare för 2016. Tillverkarna ombads kontrollera uppgifterna och underrätta kommissionen om eventuella fel inom tre månader från mottagandet av meddelandet. 40 tillverkare lämnade in anmälningar om fel inom den angivna tidsfristen.
- (5) För de återstående 55 tillverkare som inte anmälde några fel i datamängderna eller reagerade på annat sätt, bör de preliminära uppgifterna och de preliminära beräkningarna av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och de specifika utsläppsmålen bekräftas. För tre tillverkare låg alla fordon som rapporterats i de preliminära uppgifterna utanför tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 443/2009.
- (6) Kommissionen har kontrollerat de fel som anmälts av tillverkarna och skälen för att korrigera dem, och datamängden har bekräftats eller ändrats.
- (7) När det gäller uppgifter där identifieringsparametrar saknas eller är felaktiga, t.ex. avseende typ, variant, versionskod eller typgodkännandenummer, bör det faktum att tillverkarna inte kan verifiera eller korrigera uppgifterna beaktas. Det är därför lämpligt att tillämpa en felmarginal för koldioxidutsläpps- och viktvärdena för dessa uppgifter.
- (8) Felmarginalen bör beräknas som skillnaden mellan avstånden till det specifika utsläppsmålet, varvid avstånden beräknas genom att det specifika utsläppsmålet subtraheras från de genomsnittliga specifika utsläppsvärdena både inklusive och exklusive de registreringar som inte kan verifieras av tillverkarna. Oberoende av om skillnaden är positiv eller negativ bör felmarginalen alltid göra avståndet till målet gynnsammare för tillverkaren.

⁽¹⁾ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

- (9) I enlighet med artikel 10.2 i förordning (EG) nr 443/2009 bör en tillverkare anses uppfylla sitt specifika utsläppsmål enligt artikel 4 i den förordningen när de genomsnittliga utsläpp som anges i detta beslut är lägre än det specifika utsläppsmålet uttryckt som ett negativt avstånd till målet. Om de genomsnittliga utsläppen överstiger det specifika utsläppsmålet kommer en avgift för extra utsläpp att tas ut, såvida inte den berörda tillverkaren åtnjuter befrielse från det målet eller är medlem i en pool som uppfyller sitt specifika utsläppsmål.
- (10) Den 3 november 2015 gjorde Volkswagenkoncernen ett uttalande om att oegentligheter hade uppdagats i samband med fastställandet av koldioxidvärden för typgodkännande för vissa av deras fordon. Frågan har utretts grundligt, men kommissionen anser fortfarande att det behövs ytterligare klargöranden från Volkswagen-poolen som helhet, samt bekräftelse från de relevanta nationella typgodkännandemyndigheterna på att sådana oegentligheter inte föreligger. Till följd av detta kan värdena för Volkswagen-poolen och dess medlemmar (Audi AG, Audi Hungaria Motor Kft., Bugatti Automobiles S.A.S., Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Quattro GmbH, Seat SA, Skoda Auto A.S. Och Volkswagen AG) inte bekräftas eller ändras.
- (11) Kommissionen förbehåller sig rätten att revidera en tillverkares resultat som bekräftas eller ändras genom detta beslut om de relevanta nationella myndigheterna skulle bekräfta att det förekommer oegentligheter vad gäller de koldioxidutsläppsvärden som används för att fastställa tillverkarens efterlevnad av det specifika utsläppsmålet.
- (12) Den preliminära beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar som registrerades under 2016, de specifika utsläppsmålen och skillnaden mellan dessa två värden bör bekräftas eller ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De värden som gäller tillverkarnas resultat, bekräftade eller ändrade för varje tillverkare av personbilar och för varje pool av sådana tillverkare avseende kalenderåret 2016 i enlighet med artikel 8.5 i förordning (EG) nr 443/2009, anges i bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till följande enskilda tillverkare och pooler som bildats i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 443/2009:

1. Adidor Voitures SAS
2/4 rue Hans List
78290 Croissy-sur-Seine
FRANKRIKE
2. Alfa Romeo SpA
C.so Giovanni Agnelli 200
10135 Turin
ITALIEN
3. Alpina Burkard Bovensiepen GmbH & Co., KG
Alpenstraße 35–37
86807 Buchloe
TYSKLAND
4. Anhui JiangHuai Automobile Co Ltd
Via Lanzo 27
10071 Borgaro Torinese
ITALIEN

5. Aston Martin Lagonda Ltd
Gaydon Engineering Centre
Banbury Road
Gaydon Warwickshire
CV35 0DB
FÖRENADE KUNGARIKET
6. Automobiles Citroën
7 rue Henri Sainte-Claire Deville
92500 Rueil-Malmaison
FRANKRIKE
7. Automobiles Peugeot
7 rue Henri Sainte-Claire Deville
92500 Rueil-Malmaison
FRANKRIKE
8. AVTOVAZ JSC

Representerad i EU av:

LADA France S.A.S.
13 Route Nationale 10
78310 Coignieres
FRANKRIKE
9. Bentley Motors Ltd
Berliner Ring 2
38436 Wolfsburg
TYSKLAND
10. BLUECAR SAS
31–32 quai de Dion Bouton
92800 Puteaux
FRANKRIKE
11. BLUECAR ITALY SRL
Foro Bonaparte 54
20121 Milano (MI)
ITALIEN
12. Bayerische Motoren Werke AG
Petuelring 130
80788 München
TYSKLAND
13. BMW M GmbH
Petuelring 130
80788 München
TYSKLAND
14. BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED

Representerad i EU av:

BYD Europe B.V.
's-Gravelandseweg 256
3125 BK Schiedam
NEDERLÄNDERNA

-
15. Caterham Cars Ltd
2 Kennet Road Dartford
Kent
DA1 4QN
FÖRENADE KUNGARIKET
 16. Chevrolet Italia SpA
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND
 17. FCA US LLC

Representerad i EU av:

Fiat Chrysler Automobiles
Building 5 – Ground floor – Room A8N
C.so Settembrini 40
10135 Turin
ITALIEN
 18. CNG-Technik GmbH
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND
 19. Automobile Dacia SA
Guyancourt
1 avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
FRANKRIKE
 20. Daimler AG
Zimmer 229
Mercedesstr 137/1
70546 Stuttgart
TYSKLAND
 21. Donkervoort Automobielen BV
Pascallaan 96
8218 NJ Lelystad
NEDERLÄNDERNA
 22. Dr Motor Company Srl
S.S. 85, Venafrana km 37,500
86070 Macchia d'Isernia
ITALIEN
 23. Ferrari SpA
Via Emilia Est 1163
41122 Modena
ITALIEN
 24. FCA Italy SpA
Building 5 – Ground floor – Room A8N
C.so Settembrini 40
10135 Turin
ITALIEN

25. Ford India Private Ltd

Representerad i EU av:

Ford Werke GmbH
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

26. Ford Motor Company of Australia Ltd

Representerad i EU av:

Ford Werke GmbH
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

27. Ford Motor Company of Brazil Ltda

Representerad i EU av:

Ford Werke GmbH
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

28. Ford Motor Company
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND29. Ford Werke GmbH
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
TYSKLAND

30. Fuji Heavy Industries Ltd

Representerad i EU av:

Subaru Europe NV/SA
Leuvensesteenweg 555 B/8
1930 Zaventem
BELGIEN

31. General Motors Company

Representerad i EU av:

Adam Opel GmbH
Bahnhofplatz 1 IPC 39-12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND

32. General Motors Holdings LLC

Representerad i EU av:

KnowMotive
Bouwhuispad 1
8121 PX Olst
NEDERLÄNDERNA

33. GM Korea Company

Representerad i EU av:

Adam Opel GmbH
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND

34. Great Wall Motor Company Ltd

Representerad i EU av:

Great Wall Motor Europe Technical Center GmbH
Otto-Hahn-Str. 5
63128 Dietzenbach
TYSKLAND

35. Honda Automobile (China) Co., Ltd

Representerad i EU av:

Honda Motor Europe Ltd
Cain Road
Bracknell
Berkshire
RG12 1HL
FÖRENADE KUNGARIKET

36. Honda Motor Co., Ltd

Representerad i EU av:

Honda Motor Europe Ltd
Cain Road
Bracknell
Berkshire
RG12 1HL
FÖRENADE KUNGARIKET

37. Honda Türkiye A.S.

Representerad i EU av:

Honda Motor Europe Ltd
Cain Road
Bracknell
Berkshire
RG12 1HL
FÖRENADE KUNGARIKET

-
38. Honda of the UK Manufacturing Ltd
Honda Motor Europe Ltd
Cain Road
Bracknell
Berkshire
RG12 1HL
FÖRENADE KUNGARIKET
39. Hyundai Motor Company

Representerad i EU av:

Hyundai Motor Europe GmbH
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND
40. Hyundai Motor Europe GmbH
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND
41. Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND
42. Hyundai Motor India Ltd

Representerad i EU av:

Hyundai Motor Europe GmbH
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND
43. Hyundai Assan Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.

Representerad i EU av:

Hyundai Motor Europe GmbH
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND
44. Isuzu Motors Limited

Representerad i EU av:

Isuzu Motors Europe NV
Bist 12
2630 Aartselaar
BELGIEN
45. IVECO SpA
Via Puglia 35
10156 Turin
ITALIEN

-
46. Jaguar Land Rover Limited
Abbey Road
Whitley
Coventry CV3 4LF
FÖRENADE KUNGARIKET
47. KIA Motors Corporation

Representerad i EU av:

Kia Motors Europe GmbH
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
TYSKLAND
48. KIA Motors Slovakia s.r.o.
Kia Motors Europe GmbH
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
TYSKLAND
49. Koenigsegg Automotive AB
Valhall Park
SE-262 74 Ängelholm
SVERIGE
50. KTM-Sportmotorcycle AG
Stallhofnerstrasse 3
5230 Mattighofen
ÖSTERRIKE
51. LADA Automobile GmbH
Erlengrund 7–11
21614 Buxtehude
TYSKLAND
52. LADA France S.A.S.

13, Route Nationale 10

78310 Coignieres

FRANKRIKE
53. Automobili Lamborghini SpA
via Modena 12
40019 Sant'Agata Bolognese (BO)
ITALIEN
54. Litex Motors AD
3 Lachezar Stanchev Str., 2nd floor,
1706 Sofia
BULGARIEN
55. Lotus Cars Ltd
Hethel Norwich
Norfolk
NR14 8EZ
FÖRENADE KUNGARIKET

56. Magyar Suzuki Corporation Ltd
Juridiska avdelningen
Suzuki-Allee 7
64625 Bensheim
TYSKLAND

57. Mahindra & Mahindra Ltd

Representerad i EU av:

Mahindra Europe Srl
Via Cancelliera 35
00040 Ariccia (Rom)
ITALIEN

58. Maruti Suzuki India Ltd

Representerad i EU av:

Suzuki Deutschland GmbH
Juridiska avdelningen
Suzuki Allee 7
64625 Bensheim
TYSKLAND

59. Maserati SpA
Viale Ciro Menotti 322
41122 Modena
ITALIEN

60. Mazda Motor Corporation

Representerad i EU av:

Mazda Motor Europe GmbH
European R&D Centre
Hiroshimastr 1
61440 Oberursel/Ts
TYSKLAND

61. McLaren Automotive Ltd
Chertsey Road
Woking
Surrey GU21 4YH
FÖRENADE KUNGARIKET

62. Mercedes-AMG GmbH
Mercedesstr 137/1
Zimmer 229 HPC F 403
70327 Stuttgart
TYSKLAND

63. MG Motor UK Ltd
International HQ
Q Gate
Low Hill Lane
Birmingham
B31 2BQ
FÖRENADE KUNGARIKET

64. Mitsubishi Motors Corporation MMC

Representerad i EU av:

Mitsubishi Motors Europe B.V. MME
Mitsubishi Avenue 21
6121 SH Born
NEDERLÄNDERNA

65. Mitsubishi Motors Thailand Co., Ltd MMTh

Representerad i EU av:

Mitsubishi Motors Europe B.V. MME
Mitsubishi Avenue 21
6121 SH Born
NEDERLÄNDERNA

66. Morgan Technologies Ltd

Pickersleigh Road Malvern Link
Worcestershire
WR14 2LL
FÖRENADE KUNGARIKET

67. National Electric Vehicle Sweden AB

Saabvägen 5
SE-461 38 Trollhättan
SVERIGE

68. Nissan International SA

Representerad i EU av:

Renault Nissan Representation Office
Av des Arts 40
1040 Bryssel
BELGIEN

69. Noble Automotive Ltd

24a Centurion Way
Meridian Business Park
Leicester LE19 1WH
FÖRENADE KUNGARIKET

70. Adam Opel GmbH

Bahnhofplatz 1IPC 39-12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND

71. Pagani Automobili SpA

Via dell'Artigianato 5
41018 San Cesario sul Panaro (Modena)
ITALIEN

72. PGO Automobiles

ZA de la pyramide
30380 Saint Christol les Alès
FRANKRIKE

73. Radical Motorsport Ltd
24 Ivatt Way Business Park
Westwood
Peterborough
PE3 7PG
FÖRENADE KUNGARIKET
74. Renault S.A.S.
Guyancourt
1 avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
FRANKRIKE
75. Renault Trucks
99 Route de Lyon TER L10 0 01
69802 Saint Priest Cedex
FRANKRIKE
76. Rolls-Royce Motor Cars Ltd
Petuelring 130
80788 München
TYSKLAND
77. Secma S.A.S.
Rue Denfert Rochereau
59580 Aniche
FRANKRIKE
78. Shanghai Maple Automobile Co Ltd

Representerad i EU av:

LTI Vehicles Ltd
Holyhead Road
Coventry
CV5 8JJ
FÖRENADE KUNGARIKET
79. SsangYong Motor Company

Representerad i EU av:

SsangYong Motor Europe Office
Herriotstrasse 1
60528 Frankfurt am Main
TYSKLAND
80. Suzuki Motor Corporation

Representerad i EU av:

Suzuki Deutschland GmbH
Juridiska avdelningen
Suzuki-Allee 7
64625 Bensheim
TYSKLAND

81. Suzuki Motor Thailand Co. Ltd

Representerad i EU av:

Suzuki Deutschland GmbH
Legal Department
Suzuki-Allee 7
64625 Bensheim
TYSKLAND

82. Taiqi Electric Vehicle Co Limited

Representerad i EU av:

Quickstart 05/14
Vermögensverwaltung GmbH
Ganghoferstraße 33
80399 München
TYSKLAND

83. Tata Motors Ltd

Representerad i EU av:

Tata Motors European Technical Centre plc
International Automotive Research Centre
University of Warwick
Coventry
CV4 7AL
FÖRENADE KUNGARIKET

84. Tazzari GL SpA

Via Selice Provinciale 42/E
40026 Imola
Bologna
ITALIEN

85. Tesla Motors Ltd

Representerad i EU av:

Tesla Motors NL
7-9 Atlasstraat
5047 RG Tilburg
NEDERLÄNDERNA

86. Toyota Motor Europe NV/SA

Avenue du Bourget 60
1140 Bryssel
BELGIEN

87. Volvo Car Corporation

VAK-huset
Assar Gabrielssons väg
SE-405 31 Göteborg
SVERIGE

88. Pool för: BMW Group

Petuelring 130
80788 München
TYSKLAND

-
89. Pool för: Daimler AG
Mercedesstr 137/1
Zimmer 229
70546 Stuttgart
TYSKLAND
90. Pool för: FCA Italy SpA
Building 5 – Ground floor – Room A8N
C.so Settembrini 40
10135 Turin
ITALIEN
91. Pool för: Ford Werke GmbH
Niehl Plant, building Imbert 479
Henry Ford Strasse 1
50725 Köln
TYSKLAND
92. Pool för: General Motors
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12
65423 Rüsselsheim
TYSKLAND
93. Pool för: Honda Motor Europe Ltd
470 London Road Slough
Berkshire SL3 8QY
FÖRENADE KUNGARIKET
94. Pool för: Hyundai
Hyundai Motor Europe GmbH
Kaiserleipromenade 5
63067 Offenbach
TYSKLAND
95. Pool för: Kia
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
TYSKLAND
96. Pool för: Mitsubishi Motors
Mitsubishi Avenue 21
6121 SH Born
NEDERLÄNDERNA
97. Pool för: Renault
1 Avenue du Golf
78288
Guyancourt Cedex
FRANKRIKE
98. Pool för: Suzuki
Suzuki Allee 7
64625 Bensheim
TYSKLAND

99. Pool för: Tata Motors Ltd, Jaguar Cars Ltd, Land Rover

Abbey Road

Whitley

Coventry CV3 4LF

FÖRENADE KUNGARIKET

Utfärdat i Bryssel den 19 januari 2018.

På kommissionens vägnar

Miguel ARIAS CAÑETE

Ledamot av kommissionen

BILAGA

Tabell 1

Värden som hänför sig till tillverkarnas resultat, bekräftade eller ändrade i enlighet med artikel 8.5 andra stycket i förordning (EG) nr 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Tillverkarens namn	Pooler och undantag	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
ADIDOR VOITURES SAS	DMD	16	179,000				1 300,00	179,000
ALFA ROMEO SpA	P3	63 120	115,042	128,478	– 13,436	– 13,436	1 359,09	115,042
ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN GMBH E CO KG	DMD	773	172,604				1 873,15	172,604
ANHUI JIANGHUAI AUTOMOBILE	DMD	52	232,692				1 586,92	232,692
ASTON MARTIN LAGONDA LTD	D	1 367	308,661	309,000	– 0,339	– 0,339	1 830,98	308,661
AUTOMOBILES CITROËN		614 686	103,312	122,810	– 19,498	– 19,498	1 235,06	103,312
AUTOMOBILES PEUGEOT		889 051	101,748	123,348	– 21,600	– 21,600	1 246,84	101,748
AVTOVAZ JSC	P10	2 676	180,060	120,367	59,693	59,693	1 181,62	180,060
BENTLEY MOTORS LTD	D	3 260	285,502	294,000	– 8,498	– 8,682	2 499,31	285,502
BLUECAR SAS		1 466	0,000	128,873	– 128,873	– 128,873	1 367,74	0,000
BLUECAR ITALY SRL		8	0,000	133,089	– 133,089	– 133,089	1 460,00	0,000
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	P1	973 555	121,947	138,104	– 16,157	– 16,218	1 569,72	121,983
BMW M GMBH	P1	15 780	175,968	144,250	31,718	30,524	1 704,21	175,976
BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED	DMD	32	0,000				2 455,00	0,000
CATERHAM CARS LIMITED	DMD	130	150,438				644,54	150,438
CHEVROLET ITALIA SpA	P5	1	116,000	120,293	– 4,293	– 4,293	1 180,00	116,000
FCA US LLC	P3	104 390	146,673	142,421	4,252	4,199	1 664,19	146,673
CNG-TECHNIK GMBH	P4	567	162,695	137,799	24,896	24,896	1 563,05	162,695
AUTOMOBILE DACIA SA	P10	414 892	117,432	121,203	– 3,771	– 3,771	1 199,90	117,432
DAIMLER AG	P2	910 189	124,543	138,640	– 14,097	– 14,236	1 581,46	125,012
DONKERVVOORT AUTOMOBIELEN BV	DMD	5	178,000				865,00	178,000

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Tillverkarens namn	Pooler och undantag	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
DR MOTOR COMPANY SRL	DMD	490	147,808				1 183,29	147,808
FERRARI SpA	D	2 482	281,007	290,000	– 8,993	– 8,993	1 710,05	281,007
FCA ITALY SpA	P3	768 863	115,961	119,443	– 3,482	– 3,484	1 161,40	115,961
FORD INDIA PRIVATE LIMITED	P4	7 363	113,646	114,583	– 0,937	– 0,955	1 055,05	113,646
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LTD	P4	1	206,000	173,762	32,238	32,238	2 350,00	206,000
FORD MOTOR COMPANY	P4	16 184	216,871	149,108	67,763	67,547	1 810,52	216,871
FORD-WERKE GMBH	P4	1 010 774	118,435	128,663	– 10,228	– 10,241	1 363,15	118,435
FUJI HEAVY INDUSTRIES LTD	ND	30 249	158,756	164,616	– 5,860	– 5,930	1 606,29	158,756
GENERAL MOTORS COMPANY	P5	1 138	265,656	151,235	114,421	114,421	1 857,07	265,656
GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC	P5	642	267,399	152,108	115,291	115,291	1 876,16	267,399
GM KOREA COMPANY	P5	378	121,569	124,182	– 2,613	– 2,613	1 265,09	121,577
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	167	184,964				1 751,60	184,964
HONDA AUTOMOBILE CHINA CO LTD	P6	5	128,800	118,657	10,143	10,143	1 144,20	128,800
HONDA MOTOR CO LTD	P6	66 732	116,989	123,400	– 6,411	– 6,411	1 247,98	116,989
HONDA TURKIYE AS	P6	1 081	154,871	125,445	29,426	29,426	1 292,73	154,871
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD	P6	83 283	134,565	135,144	– 0,579	– 0,579	1 504,95	134,565
HYUNDAI MOTOR COMPANY	P7	78 881	131,212	135,580	– 4,368	– 4,368	1 514,51	131,212
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET AS	P7	164 974	112,035	115,761	– 3,726	– 3,726	1 080,83	112,035
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO	P7	245 611	130,815	133,970	– 3,155	– 3,155	1 479,27	130,815
HYUNDAI MOTOR EUROPE GMBH	P7	840	109,012	116,796	– 7,784	– 7,784	1 103,47	109,012
HYUNDAI MOTOR INDIA LTD	P7	15	114,533	118,194	– 3,661	– 3,661	1 134,07	114,533
ISUZU MOTORS LTD	DMD	9	198,556				2 015,00	198,556
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	P12/ND	225 192	149,841	178,025	– 28,184	– 28,184	1 953,39	149,841

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Tillverkarens namn	Pooler och undantag	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
KIA MOTORS CORPORATION	P8	250 700	119,687	127,681	– 7,994	– 7,994	1 341,65	119,687
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO	P8	171 005	132,348	132,789	– 0,441	– 0,441	1 453,42	132,348
KOENIGSEGG AUTOMOTIVE AB	DMD	4	377,750				1 432,75	377,750
KTM-SPORTMOTORCYCLE AG	DMD	30	189,967				895,00	189,967
LADA AUTOMOBILE GMBH	DMD	889	215,847				1 284,97	215,847
AUTOMOBILI LAMBORGHINI SpA	D	856	315,729	318,000	– 2,271	– 2,271	1 693,16	315,729
LITEX MOTORS AD	DMD	51	181,902				1 720,78	181,902
LOTUS CARS LIMITED	DMD	784	207,352				1 199,71	207,352
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	P11/ND	137 789	120,610	123,114	– 2,504	– 2,504	1 186,03	120,610
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	396	172,326				1 825,89	172,326
MARUTI SUZUKI INDIA LTD	P11/ND	14 234	100,181	123,114	– 22,933	– 22,934	960,77	100,181
MASERATI SpA	D	7 111	197,005	245,000	– 47,995	– 48,023	2 072,67	197,005
MAZDA MOTOR CORPORATION	ND	219 859	126,740	129,426	– 2,686	– 2,687	1 323,59	126,740
MCLAREN AUTOMOTIVE LIMITED	D	739	262,188	275,000	– 12,812	– 12,812	1 493,83	262,188
MERCEDES-AMG GMBH	P2	2 194	220,390	141,170	79,220	77,774	1 636,83	220,390
MG MOTOR UK LIMITED	D	4 159	126,445	146,000	– 19,555	– 19,555	1 305,57	126,445
MINI MOTORS CORPORATION MMC	P9	78 199	125,408	140,027	– 14,619	– 14,619	1 611,81	125,408
MINI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P9	26 176	96,226	108,560	– 12,334	– 12,334	923,26	96,226
MORGAN TECHNOLOGIES LTD	DMD	473	187,977				1 080,64	187,977
NATIONAL ELECTRIC VEHICLE SWEDEN	DMD	1	161,000				1 910,00	161,000
NISSAN INTERNATIONAL SA		550 090	116,666	129,402	– 12,736	– 12,736	1 379,31	116,666
NOBLE AUTOMOTIVE LTD	DMD	2	333,000				1 416,00	333,000
ADAM OPEL AG	P5	968 401	122,854	127,667	– 4,813	– 4,813	1 341,36	122,854
PAGANI AUTOMOBILI SpA	DMD	1	343,000				1 487,00	343,000
PERKINS AUTOMOBILES	DMD	26	172,423				1 065,54	172,423
RADICAL MOTOSPORT LTD	DMD	5	319,800				1 088,40	319,800

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Tillverkarens namn	Pooler och undantag	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
RENAULT SAS	P10	1 128 508	105,185	125,246	– 20,061	– 20,063	1 288,38	105,185
RENAULT TRUCKS	DMD	49	172,184				2 172,04	172,184
ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD	P1	756	334,075	183,226	150,849	148,449	2 557,09	334,075
SECMA SAS	DMD	39	132,846				678,79	132,846
SHANGHAI MAPLE AUTOMOBILE CO LTD	DMD	1	256,000				1 455,00	256,000
SSANGYONG MOTOR COMPANY	ND	18 228	153,254	167,573	– 14,319	– 14,319	1 633,60	153,254
SUZUKI MOTOR CORPORATION	P11/ND	14 893	156,047	123,114	32,933	32,806	1 111,88	156,047
SUZUKI MOTOR THAILAND CO LTD	P11/ND	26 427	96,760	123,114	– 26,354	– 26,354	882,11	96,760
TAIQI ELECTRIC VEHICLE CO. LIMITED	DMD	1	0,000				1 313,00	0,000
TATA MOTORS LIMITED	P12/ND	5	149,800	178,025	– 28,225	– 28,225	1 485,00	149,800
TAZZARI GL SpA	DMD	2	0,000				712,00	0,000
TESLA MOTORS LTD		10 829	0,000	169,018	– 169,018	– 169,018	2 246,18	0,000
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA		616 164	105,447	126,835	– 21,388	– 21,834	1 323,15	105,447
VOLVO CAR CORPORATION		270 854	121,166	145,620	– 24,454	– 24,454	1 734,20	121,166

Tabell 2

Värden som hänför sig till poolers resultat, bekräftade eller ändrade i enlighet med artikel 8.5 andra stycket i förordning (EG) nr 443/2009

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Poolens namn	Pool	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
BMW GROUP	P1	990 091	122,970	138,236	– 15,266	– 15,389	1 572,62	123,006
DAIMLER AG	P2	912 383	124,774	138,646	– 13,872	– 14,020	1 581,59	125,241
FCA ITALY SpA	P3	936 373	119,323	122,614	– 3,291	– 3,299	1 230,78	119,323
FORD-WERKE GMBH	P4	1 034 889	119,964	128,888	– 8,924	– 8,938	1 368,07	119,964
GENERAL MOTORS	P5	970 560	123,117	127,710	– 4,593	– 4,593	1 342,29	123,117

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Poolens namn	Pool	Antal registreringar	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)	Specifikt utsläppsmål	Avstånd till mål	Justerat avstånd till mål	Genomsnittlig vikt	Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %)
HONDA MOTOR EUROPE LTD	P6	151 101	126,948	129,887	– 2,939	– 2,939	1 389,93	126,948
HYUNDAI	P7	490 321	124,522	128,073	– 3,551	– 3,551	1 350,23	124,522
KIA	P8	421 705	124,821	129,752	– 4,931	– 4,931	1 386,97	124,821
MAZDA	P9	104 375	118,090	132,136	– 14,046	– 14,046	1 439,13	118,090
RENAULT	P10	1 546 076	108,601	124,153	– 15,552	– 15,553	1 264,45	108,601
SUZUKI POOL	P11/ND	193 343	118,576	123,114	– 4,538	– 4,542	1 122,19	118,576
TATA MOTORS LTD, JAGUAR CARS LTD, LAND ROVER	P12/ND	225 197	149,841	178,025	– 28,184	– 28,184	1 953,38	149,841

Förklaringar till tabellerna 1 och 2:

Kolumn A:

Tabell 1: *Tillverkarens namn*: det namn på tillverkaren som anmälts till kommissionen av den berörda tillverkaren eller, när sådan anmälan inte gjorts, det namn som registrerats av medlemsstatens registreringsmyndighet.

Tabell 2: *Poolens namn*: det namn på poolen som uppgivits av poolansvarig.

Kolumn B:

D innebär att ett undantag som hänför sig till en småskalig tillverkare har beviljats i enlighet med artikel 11.3 i förordning (EG) nr 443/2009 för kalenderåret 2016.

ND innebär att ett undantag som hänför sig till en nisch tillverkare har beviljats i enlighet med artikel 11.4 i förordning (EG) nr 443/2009 för kalenderåret 2016.

DMD innebär att undantag för tillverkare av mindre betydelse i enlighet med artikel 2.4 i förordning (EG) nr 443/2009 gäller, dvs. att en tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än 1 000 registreringar av nya fordon under 2016 inte behöver uppfylla något specifikt utsläppsmål.

P innebär att tillverkaren är medlem i en pool (som anges i tabell 2) som har bildats i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 443/2009 och poolningsavtalet är giltigt för kalenderåret 2016.

Kolumn C:

Antal registreringar: det totala antal nya bilar som registrerats av medlemsstaterna under ett kalenderår, med undantag av registreringar där uppgifter om vikt- och/eller koldioxidutsläppsvärden saknas samt registreringar där uppgifter inte erkänns av tillverkaren. Antalet registreringar som rapporterats av medlemsstaterna kan inte ändras på andra grunder.

Kolumn D:

Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (100 %): genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp som har beräknats på grundval av 100 % av de fordon som tillskrivs en tillverkare. I tillämpliga fall beaktar de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen de fel som anmälts till kommissionen av den berörda tillverkaren. De uppgifter som använts för beräkningen omfattar uppgifter innehållande ett giltigt värde för vikt och koldioxidutsläpp. De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen omfattar utsläppsminskningar till följd av de miljöinnovationer som avses i artikel 12 i förordning (EG) nr 443/2009.

Kolumn E:

Specifikt utsläppsmål: utsläppsmål beräknat utifrån den genomsnittliga vikten för alla fordon som tillskrivs en tillverkare efter tillämpning av den formel som anges i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009.

Kolumn F:

Avstånd till mål: skillnaden mellan genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp enligt kolumn D och specifika utsläppsmål enligt kolumn E. När värdet i kolumn F är positivt överstiger de genomsnittliga specifika utsläppen det specifika utsläppsmålet.

Kolumn G:

Justerat avstånd till mål: när värdena i denna kolumn skiljer sig från värdena i kolumn F, måste värdet i den kolumnen justeras med beaktande av en felmarginal. Felmarginalen är endast tillämplig om tillverkaren har meddelat kommissionen uppgifter med felkod B enligt artikel 9.3 i kommissionens förordning (EU) nr 1014/2010 ⁽¹⁾. Felmarginalen beräknas enligt följande formel:

$$\text{Fel} = \text{absolutvärdet för } [(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$$

AC1 = genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inklusive oidentifierbara fordon (enligt vad som anges i kolumn D).

TG1 = specifikt utsläppsmål inklusive oidentifierbara fordon (enligt vad som anges i kolumn E).

AC2 = genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp exklusive oidentifierbara fordon.

TG2 = specifikt utsläppsmål exklusive oidentifierbara fordon.

Kolumn I:

Genomsnittligt koldioxidutsläpp (100 %): genomsnittligt specifikt koldioxidutsläpp som har beräknats på grundval av 100 % av de fordon som tillskrivs en tillverkare. I tillämpliga fall beaktar de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen de fel som anmälts till kommissionen av den berörda tillverkaren. De uppgifter som används för beräkningen omfattar uppgifter som innehåller ett giltigt värde för vikt och koldioxidutsläpp, men beaktar inte utsläppsminskningar till följd av de miljöinnovationer som avses i artikel 12 i förordning (EG) nr 443/2009.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1014/2010 av den 10 november 2010 om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 293, 11.11.2010, s. 15).

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV