# PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/35

## ze dne 15. ledna 2020,

## kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/159 o zavedení konečných ochranných opatření proti dovozu některých výrobků z oceli

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/478 ze dne 11. března 2015 o společných pravidlech dovozu ([1]), a zejména na čl. 20 odst. 2 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/755 ze dne 29. dubna 2015 o společných pravidlech dovozu z některých třetích zemí ([1]), a zejména na čl. 16 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Prováděcím nařízením (EU) 2019/159 Evropská komise (dále jen „Komise“) zavedla konečná ochranná opatření týkající se některých výrobků z oceli (dále jen „konečné nařízení“) ([2]). Opatření uložená konečným nařízením sestávají z celní kvóty pro 26 kategorií výrobků z oceli, která byla stanovena na dostatečně vysoké úrovni, aby mohly být zachovány tradiční obchodní toky. Konkrétně byly na základě dovozu v období 2015–2017 stanoveny množstevní limity, které byly navýšeny o 5 %, aby bylo možné zajistit dostatečné dodávky a hospodářskou soutěž na trhu EU. Clo ve výši 25 % by platilo pouze nad rámec stanovených množstevních limitů pro jednotlivé kategorie výrobků.

(2) Komise prováděcím nařízením (EU) 2019/1590 ([3]) (dále jen „pozměňující nařízení“) a v souladu se zájmem Unie uvedená opatření po přezkumném šetření pozměnila, aby zohlednila nové okolnosti, které mezitím nastaly během období uložení opatření, a aby zajistila větší efektivitu opatření.

(3) V rámci uvedeného přezkumného šetření požádaly některé strany, včetně Evropského sdružení výrobců automobilů („ACEA“), o vyloučení kategorie výrobku 4B (vztahující se na pokovené plechy používané především v automobilovém průmyslu) z oblasti působnosti opatření. Sdružení ACEA argumentovalo, že používání této kategorie výrobků automobilovým průmyslem Unie je zásadní pro pokračování běžných obchodních operací v daném odvětví. Komise sice uznala, že je v zájmu Unie, aby tradiční obchodní toky typů výrobků používaných v automobilovém průmyslu byly účelově vázány, avšak pro takové přímé vyloučení ze systému celních kvót neshledala žádný důvod. Po konzultaci se všemi zúčastněnými stranami Komise následně rozhodla, že místo vyloučení by mělo být použití kategorie 4B (která může zahrnovat i výrobky pro jiné účely) omezeno pouze na dovoz, který má prokazatelně konečné užití v automobilovém průmyslu. Odpovídající dovoz byl proto prostřednictvím pozměňujícího nařízení propuštěn do režimu konečného užití uvedeného v článku 254 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ([4]). Automobilový průmysl a jeho dodavatelé oceli toto řešení obecně uvítali, neboť mělo zajistit výhradní využití celní kvóty pro kategorii výrobků 4B automobilovým průmyslem Unie a zároveň chránit tradiční obchodní toky. Výsledky konzultací s členy WTO rovněž nenasvědčovaly nesouhlasu s touto změnou týkající se kategorie 4B.

([1]) Úř. věst. L 83, 27.3.2015, s. 16.
([1]) Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 33.
([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/159 ze dne 31. ledna 2019 o zavedení konečných ochranných opatření proti dovozu některých výrobků z oceli (Úř. věst. L 31, 1.2.2019, s. 27).
([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1590 ze dne 26. září 2019, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/159 o zavedení konečných ochranných opatření proti dovozu některých výrobků z oceli (Úř. věst. L 248, 27.9.2019, s. 28).
([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

(4) Po vstupu pozměňujícího nařízení v platnost zůstala Komise v úzkém kontaktu se sdružením ACEA a s vývozci (zejména korejskými) výrobků z oceli spadajících do kategorie 4B. Vzhledem k tomu, že uživatelské odvětví výrobek podléhající požadavku na konečné užití nedováželo přímo, vyžadovalo provádění tohoto režimu úzkou spolupráci mezi všemi stranami zapojenými do procesu dovozu, od prvotní objednávky až do okamžiku, kdy se dovážené výrobky dostaly ke koncovému uživateli. Komise byla upozorněna na skutečnost, že tato nezbytná úzká spolupráce mezi různými subjekty (obnášející rozšíření stávajících povolení udělených automobilovému průmyslu Unie, udělení nových povolení dovozcům a/nebo převod práv a povinností mezi různými stranami zapojenými do souvisejícího dodavatelského řetězce) nefunguje tak, jak se původně očekávalo. V důsledku toho se po vstupu pozměněných opatření v platnost nemohla významná část dovozu v kategorii výrobku 4B uskutečnit, a to navzdory úzké spolupráci mezi Komisí, vývozci, dovozci oceli a vnitrostátními celními orgány členských států EU a třetích zemí s cílem vzniklé problémy vyřešit. Rovněž nebylo možné urychlit administrativní proces za účelem získání nezbytných povolení ke konečnému užití.

(5) Dále se ukázalo, že nalezení jakéhokoli řešení pro provádění účinného režimu konečného užití by ještě nějaký čas trvalo, a to bez jakékoli záruky adekvátní a okamžité nápravy. Významná část výrobků kategorie 4B se mezitím nachází na celní hranici Unie a čeká na celní odbavení. Tato situace vážně a negativně ovlivňuje, či dokonce narušuje, dodavatelské řetězce založené na systému „just-in-time“, zejména proto, že automobilový průmysl Unie je výrazně závislý na vysoce specializovaných třídách oceli. Vzhledem k výsledným potenciálním negativním hospodářským důsledkům a ke skutečnosti, že taková omezení jsou jasně v rozporu s cílem Komise zajistit tradiční obchodní toky v zájmu Unie, a po vyslechnutí všech zúčastněných stran zapojených do této záležitosti má Komise za to, že režim konečného užití by měl být pro tuto kategorii zrušen.

(6) Prováděcí nařízení (EU) 2019/159 a jeho přílohy by proto měly být znovu změněny, aby odpovídajícím způsobem odrážely situaci, která panovala předtím, než byl prostřednictvím pozměňujícího nařízení zaveden požadavek na konečné užití pro kategorie 4 A a 4B.

(7) Na základě konzultací s Koreou, zemí vývozu, která je mechanismem konečného užití nejvíce zasažena, dospěla Komise k závěru, že rozdělení objemu celní kvóty mezi kategorie výrobků 4 A a 4B pro tuto zemi, které bylo stanoveno na základě prováděcího nařízení (EU) 2019/159, by mělo být rovněž změněno. To je nezbytné pro zohlednění objemu tříd oceli pro automobilový průmysl dovezených v rámci kategorie výrobku 4 A od vstupu pozměňujícího nařízení v platnost vzhledem k tomu, že nebylo možné tyto třídy dovážet v rámci kategorie výrobku 4B podléhající mechanismu konečného užití.

(8) Komise nadále zastává názor, že v zájmu Unie může být v pozdější fázi nutný specifický mechanismus, a to buď režim konečného užití (po vyřešení problémů s jeho prováděním), nebo jakkoli nastavený alternativní systém, s cílem účelově vázat dovoz tříd oceli pro automobilový průmysl spadajících do kategorie výrobků 4B. Tyto otázky budou proto znovu posouzeny v rámci budoucího přezkumného šetření, a to na základě připomínek a návrhů zúčastněných stran a dalšího vývoje týkajícího se této kategorie výrobků. V tomto ohledu je rovněž třeba poznamenat, že Komise nedávno zahájila šetření obcházení antidumpingových opatření na dovoz určitých korozivzdorných ocelí pocházejících z Čínské lidové republiky, které spadají do kategorie výrobků 4 ([5]).

(9) Toto nařízení by mělo mít zpětnou účinnost, čímž se s platností od 1. října 2019 zrušuje požadavek na konečné užití zavedený pozměňujícím nařízením. To rovněž umožní vrácení veškerých případných ochranných cel, která mohla být zaplacena na základě celní kvóty stanovené pozměňujícím nařízením, ale která již nejsou po vstupu tohoto nařízení v platnost odůvodněná.

(10) Opatření stanovená v tomto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro ochranná opatření zřízeným podle čl. 3 odst. 3 nařízení (EU) 2015/478 a čl. 22 odst. 3 nařízení (EU) 2015/755,

([5]) Úř. věst. L 304, 26.11.2019, s. 10.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

1. V prováděcím nařízení (EU) 2019/159 se čl. 1 odst. 2 nahrazuje tímto:

„2. U každé dotčené kategorie výrobků s výjimkou kategorie 1 a kategorie 25 se část každé celní kvóty přidělí zemím uvedeným v příloze IV.“

2. Oddíl týkající se kategorií 4A a 4B přílohy IV.1 – Objemy celních kvót prováděcího nařízení (EU) 2019/159 se nahrazuje přílohou tohoto nařízení.

*Článek 2*

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. října 2019.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 15. ledna 2020.

*Za Komisi*
*předsedkyně*
Ursula VON DER LEYEN

*PŘÍLOHA*

| Číslo výrobku | Kategorie výrobku | KN/Kódy TARIC | Rozdělení podle zemí (v příslušných případech) | Od 2.2.2019 do 30.6.2019 | Od 1.7.2019 do 30.6.2020 | Od 1.7.2020 do 30.6.2021 | Dodatečné clo | Pořadová čísla |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Objem celní kvóty (v tunách netto) | Objem celní kvóty (v tunách netto) | Objem celní kvóty (v tunách netto) | | |
| 4.A ([1]) | Pokovené plechy | Kódy TARIC: 7210 41 00 20, 7210 49 00 20 7210 61 00 20, 7210 69 00 20, 7212 30 00 20, 7212 50 61 20, 7212 50 69 20, 7225 92 00 20, 7225 99 00 11, 7225 99 00 22, 7225 99 00 40, 7225 99 00 91, 7225 99 00 92, 7226 99 30 10, 7226 99 70 11, 7226 99 70 91, 7226 99 70 94 | Korejská republika | 69 571,10 | 328 792,63 | 180 804,79 | 25 % | 09.8816 |
| | | | Indie | 83 060,42 | 209 574,26 | 215 861,48 | 25 % | 09.8817 |
| | | | Ostatní země | 761 518,93 | 1 921 429,81 | 1 979 072,71 | 25 % | ([2]) |
| 4.B ([3]) | | Kódy KN: 7210 20 00, 7210 30 00, 7210 90 80, 7212 20 00, 7212 50 20, 7212 50 30, 7212 50 40, 7212 50 90, 7225 91 00, 7226 99 10<br><br>Kódy TARIC: 7210 41 00 80, 7210 49 00 80, 7210 61 00 80, 7210 69 00 80, 7212 30 00 80, 7212 50 61 80, 7212 50 69 80, 7225 92 00 80, 7225 99 00 25, 7225 99 00 95, 7226 99 30 90, 7226 99 70 19, 7226 99 70 96 | Čína | 204 951,07 | 517 123,19 | 532 636,89 | 25 % | 09.8821 |
| | | | Korejská republika | 249 533,26 | 476 356,93 | 648 499,26 | 25 % | 09.8822 |
| | | | Indie | 118 594,25 | 299 231,59 | 308 208,54 | 25 % | 09.8823 |
| | | | Tchaj-wan | 49 248,78 | 124 262,26 | 127 990,13 | 25 % | 09.8824 |
| | | | Ostatní země | 125 598,05 | 316 903,26 | 326 410,36 | 25 % | ([4]) |

([1]) Výrobky podléhající antidumpingovým clům.
([2]) Od 2.2.2019 do 31.3.2019, od 1.7.2019 do 31.3.2020 a od 1.7.2020 do 31.3.2021: 09.8609.
Od 1.4.2019 do 30.6.2019, od 1.4.2020 do 30.6.2020 a od 1.4.2021 do 30.6.2021: 09.8610.
([3]) Výrobky, které nepodléhají antidumpingovým clům (včetně automobilových).
([4]) Od 2.2.2019 do 31.3.2019, od 1.7.2019 do 31.3.2020 a od 1.7.2020 do 31.3.2021: 09.8611.
Od 1.4.2019 do 30.6.2019, od 1.4.2020 do 30.6.2020 a od 1.4.2021 do 30.6.2021: 09.8612.