KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2020/35

av den 15 januari 2020

om ändring av genomförandeförordning (EU) 2019/159 om införande av slutgiltiga skyddsåtgärder på import av vissa stålprodukter

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/478 av den 11 mars 2015 om gemensamma importregler ([1]), särskilt artikel 20.2,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 av den 29 april 2015 om gemensamma regler för import från vissa tredjeländer ([1]), särskilt artikel 16.2, och

av följande skäl:

(1) Genom genomförandeförordning (EU) 2019/159 införde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) slutgiltiga skyddsåtgärder för vissa stålprodukter (nedan kallad *förordningen om slutgiltiga skyddsåtgärder*) ([2]). De åtgärder som införs genom förordningen om slutgiltiga skyddsåtgärder består av en tullkvot för 26 stålproduktkategorier som fastställts på en nivå som är tillräckligt hög för att bevara de traditionella handelsflödena. De kvantitativa högsta nivåerna fastställdes på grundval av importen under perioden 2015–2017 plus 5 %, vilket är en nivå som gör att utbudet blir tillräckligt och att det finns en fungerande konkurrens på unionsmarknaden. En tull på 25 % skulle bara tillämpas på import utöver den fastställda kvantitativa högsta nivån per produktkategori.

(2) Genom genomförandeförordning (EU) 2019/1590 ([3]) (nedan kallad *ändringsförordningen*) ändrade kommissionen dessa åtgärder till följd av en översyn i syfte att ta hänsyn till den förändring av omständigheterna som inträffat under åtgärdernas tillämpningstid och för att göra åtgärderna effektivare, baserat på unionens intresse.

(3) Inom ramen för denna översyn begärde vissa parter, bland annat den europeiska bilindustriföreningen (”ACEA”), att produktkategori 4B (metallbelagd plåt som främst används inom bilindustrin ingår här) inte skulle omfattas av åtgärderna. ACEA hävdade att det var absolut nödvändigt för unionsindustrin att ha tillgång till denna produktkategori för att den ska kunna fortsätta med sin normala affärsverksamhet. Kommissionen godtog visserligen att det ligger i unionens intresse att de traditionella handelsflödena av de produkttyper som används inom bilindustri avgränsas, men fann ändå inte att det var berättigat att rakt av utesluta denna produktkategori från tullkvotssystemet. Efter samråd med alla berörda parter beslutade kommissionen således att användningen av kategori 4B (som även kunde omfatta produkter för andra användningsområden) skulle begränsas till att endast omfatta import för vilken det kan påvisas att den har sin slutanvändning inom bilindustrin, i stället för att utesluta kategori 4B från åtgärderna. Av denna anledning hänfördes denna import genom ändringsförordningen till det förfarande för slutanvändning som avses i artikel 254 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 ([4]). Bilindustrin och dess ståleverantörer ställde sig i stort sett positiva till denna lösning, eftersom den gör att endast unionsindustrin kan använda tullkvoten för kategori 4B samt skyddar de traditionella handelsflödena. Vid samråden med WTO-medlemmarna framkom inte heller några invändningar mot denna ändring med avseende på kategori 4B.

([1]) EUT L 83, 27.3.2015, s. 16.
([1]) EUT L 123, 19.5.2015, s. 33.
([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/159 av den 31 januari 2019 om införande av slutgiltiga skyddsåtgärder på import av vissa stålprodukter (EUT L 31, 1.2.2019, s. 27).
([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1590 av den 26 september 2019 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2019/159 om införande av slutgiltiga skyddsåtgärder på import av vissa stålprodukter (EUT L 248, 27.9.2019, s. 28).
([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1).

(4) Efter det att ändringsförordningen trätt i kraft fortsatte kommissionen att stå i nära kontakt med ACEA och exportörerna (särskilt de sydkoreanska) av stålprodukter i kategori 4B. Eftersom användarindustrin inte direktimporterade den produkt som omfattas av slutanvändningskravet förutsatte genomförandet av förfarandet ett nära samarbete mellan alla parter i importprocessen under hela processens gång (från den inledande ordern till de importerade produkternas ankomst till slutanvändaren). Kommissionen gjordes uppmärksam på att detta nödvändiga nära samarbete mellan olika aktörer (bland annat förlängningen av gällande tillstånd som beviljats unionens bilindustri, beviljandet av nya tillstånd för importörer och/eller överföringen av rättigheter och skyldigheter mellan de olika parterna i den berörda distributionskedjan) inte fungerade såsom det ursprungligen var tänkt. Detta har lett till att en stor andel av importen i kategori 4B inte kunnat äga rum efter det att de ändrade åtgärderna trätt i kraft, trots att kommissionen, exportörer, stålimportörer och de nationella tullmyndigheterna i EU:s medlemsstater och i tredjeländer i nära samarbete försökt lösa dessa frågor. Det har inte heller varit möjligt att skynda på den administrativa processen för att erhålla de nödvändiga tillstånden för slutanvändning.

(5) Det föreföll vidare som om alla lösningar för att få förfarandet för slutanvändning att fungera effektivt ändå skulle ta en viss tid och inte heller kunna garantera ett tillfredsställande och omedelbart resultat. Samtidigt finns det en betydande andel kategori 4B-produkter vid unionens tullgräns som väntar på att kunna tullklareras. Detta har allvarliga och negativa konsekvenser för, och till och med orsakar avbrott i, distributionskedjor som bygger på ett just-in-time-system, bland annat på grund av att unionens bilindustri använder sig av mycket specialiserade stålsorter. Med tanke på de potentiella negativa ekonomiska konsekvenserna av detta och det faktum att denna typ av begränsning helt klart står i strid med kommissionens mål att garantera de traditionella handelsflödena i unionens intresse har kommissionen efter att ha tagit del av synpunkterna från alla berörda parter i denna fråga kommit fram till att förfarandet för slutanvändning inte längre bör vara tillämpligt på denna kategori.

(6) Genomförandeförordning (EU) 2019/159 och dess bilagor bör därför ändras igen så att de på ett korrekt sätt återspeglar den situation som rådde innan slutanvändningskravet infördes för kategorierna 4A och 4B genom ändringsförordningen.

(7) Efter samråd med Sydkorea, som är det exportland som främst drabbas av slutanvändningsmekanismen, kom kommissionen fram till att den fördelning av tullkvotsvolymen mellan kategorierna 4A och 4B för detta land som fastställts i genomförandeförordning (EU) 2019/159 också bör ändras. Detta är nödvändigt för att ta hänsyn till den volym stålsorter för bilindustrin som importerats inom kategori 4A sedan ändringsförordningens ikraftträdande, eftersom dessa inte kunnat importeras under kategori 4B som omfattas av slutanvändningsmekanismen.

(8) Kommissionen anser fortfarande att det, i unionens intresse, i ett senare skede kan komma att behövas en särskild mekanism, antingen i form av förfarandet för slutanvändning (så snart genomförandeproblemen lösts) eller något annat system oavsett utformning, för att avgränsa importen av stålsorter för bilindustrin i kategori 4B. Dessa frågor kommer således att bedömas på nytt i samband med en framtida översyn, på grundval av de synpunkter och förslag som inkommit från berörda parter och annan utveckling som påverkar denna produktkategori. I detta sammanhang bör det även noteras att kommissionen nyligen inlett en undersökning om kringgående av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av visst korrosionsbeständigt stål med ursprung i Kina, och som ingår i produktkategori 4 ([4]).

(9) Denna förordning bör ges retroaktiv verkan så att den från och med den 1 oktober 2019 upphäver det slutanvändningskrav som infördes genom ändringsförordningen. Detta kommer även att göra det möjligt att återbetala alla eventuella skyddstullar som kan ha erlagts på grundval av de tullkvoter som inrättats genom ändringsförordningen, men som inte längre är berättigade efter den här förordningens ikraftträdande.

(10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är i överensstämmelse med yttrandet från den kommitté för skyddsåtgärder som inrättats genom artikel 3.3 i förordning (EU) 2015/478 respektive artikel 22.3 i förordning (EU) 2015/755.

([4]) EUT L 304, 26.11.2019, s. 10.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Artikel 1.2 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/159 ska ersättas med följande:

”2. För var och en av de produktkategorier som berörs, och med undantag för produktkategori 1 och produktkategori 25, tilldelas en del av varje tullkvot de länder som anges i bilaga IV.”

2. Avsnittet rörande kategorierna 4A och 4B i bilaga IV.1 – Tullkvoternas volym i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/159 ska ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

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

Den ska tillämpas från och med den 1 oktober 2019.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 januari 2020.

På kommissionens vägnar
Ordförande
Ursula VON DER LEYEN

BILAGA

Produktnummer	Produktkategori	KN-/Taric-nummer	Fördelning per land (där tillämpligt)	Från 2.2.2019 till 30.6.2019	Från 1.7.2019 till 30.6.2020	Från 1.7.2020 till 30.6.2021	Tilläggstull	Löpnummer
				Tullkvotens volym (netto i ton)	Tullkvotens volym (netto i ton)	Tullkvotens volym (netto i ton)		
4.A (1)	Plåt överdragen med metall	Taric-nummer: 7210 41 00 20, 7210 49 00 20 7210 61 00 20, 7210 69 00 20, 7212 30 00 20, 7212 50 61 20, 7212 50 69 20, 7225 92 00 20, 7225 99 00 11, 7225 99 00 22, 7225 99 00 40, 7225 99 00 91, 7225 99 00 92, 7226 99 30 10, 7226 99 70 11, 7226 99 70 91, 7226 99 70 94	Sydkorea	69 571,10	328 792,63	180 804,79	25 %	09.8816
			Indien	83 060,42	209 574,26	215 861,48	25 %	09.8817
			Andra länder	761 518,93	1 921 429,81	1 979 072,71	25 %	(2)
4.B (3)		KN-nummer: 7210 20 00, 7210 30 00, 7210 90 80, 7212 20 00, 7212 50 20, 7212 50 30, 7212 50 40, 7212 50 90, 7225 91 00, 7226 99 10 Taric-nummer: 7210 41 00 80, 7210 49 00 80, 7210 61 00 80, 7210 69 00 80, 7212 30 00 80, 7212 50 61 80, 7212 50 69 80, 7225 92 00 80, 7225 99 00 25, 7225 99 00 95, 7226 99 30 90, 7226 99 70 19, 7226 99 70 96	Kina	204 951,07	517 123,19	532 636,89	25 %	09.8821
			Sydkorea	249 533,26	476 356,93	648 499,26	25 %	09.8822
			Indien	118 594,25	299 231,59	308 208,54	25 %	09.8823
			Taiwan	49 248,78	124 262,26	127 990,13	25 %	09.8824
			Andra länder	125 598,05	316 903,26	326 410,36	25 %	(4)

(1) Produkter som är föremål för antidumpningstullar
(2) Från 2.2.2019 till 31.3.2019, från 1.7.2019 till 31.3.2020 och från 1.7.2020 till 31.3.2021: 09.8609.
Från 1.4.2019 till 30.6.2019, från 1.4.2020 till 30.6.2020 och från 1.4.2021 till 30.6.2021: 09.8610
(3) Produkter som inte är föremål för antidumpningstullar (inbegripet bilar)
(4) Från 2.2.2019 till 31.3.2019, från 1.7.2019 till 31.3.2020 och från 1.7.2020 till 31.3.2021: 09.8611.
Från 1.4.2019 till 30.6.2019, från 1.4.2020 till 30.6.2020 och från 1.4.2021 till 30.6.2021: 09.8612