KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/353

af 3. marts 2020

om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af hjul af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union ([1]) (»grundforordningen«), særlig artikel 9, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. Indledning

(1) Den 15. februar 2019 indledte Europa-Kommissionen (»Kommissionen«) en antidumpingundersøgelse vedrørende importen til Unionen af hjul af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»Kina« eller »det pågældende land«) på grundlag af artikel 5 i grundforordningen. Kommissionen offentliggjorde en indledningsmeddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]) (»indledningsmeddelelsen«). Undersøgelsens varedækning blev præciseret i meddelelsen om ændring af indledningsmeddelelsen ([3]).

(2) Kommissionen indledte undersøgelsen som følge af en klage, der blev indgivet den 3. januar 2019 af Association of European Wheels Manufacturers (»EUWA« eller »klageren«) på vegne af producenter, der tegner sig for over 25 % af den samlede EU-produktion af hjul af stål. Klagen indeholdt beviser for dumping og deraf følgende væsentlig skade, som var tilstrækkelige til at berettige indledningen af undersøgelsen.

1.2. Registrering

(3) Kommissionen gjorde ikke import af den pågældende vare til genstand for registrering i henhold til grundforordningens artikel 14, stk. 5a, jf. betragtning 4 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1693 ([4]) (»forordningen om midlertidig told«). Ingen parter fremsatte bemærkninger til dette punkt.

([1]) EUT L 176 af 30.6.2016, s. 21.
([2]) Meddelelse om indledning af en antidumpingprocedure vedrørende importen af hjul af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina. (EUT C 60 af 15.2.2019, s. 19).
([3]) Meddelelse om ændring af meddelelsen om indledning af en antidumpingprocedure vedrørende importen af hjul af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina. (EUT C 111 af 25.3.2019, s. 52).
([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1693 af 9. oktober 2019 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af hjul af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 259 af 10.10.2019, s. 15).

1.3. **Midlertidige foranstaltninger**

(4) Den 19. september 2019 gav Kommissionen i overensstemmelse med grundforordningens artikel 19a parterne et sammendrag vedrørende den foreslåede told og nærmere oplysninger om beregningen af dumpingmargenen og den margen, der er tilstrækkelig til at afhjælpe den skade, der er forvoldt EU-erhvervsgrenen. Interesserede parter blev opfordret til at fremsætte bemærkninger til beregningernes nøjagtighed inden for tre arbejdsdage. Der blev ikke modtaget bemærkninger.

(5) Den 11. oktober 2019 indførte Kommissionen en midlertidig antidumpingtold på importen til Unionen af hjul af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina ved forordningen om midlertidig told.

(6) Som anført i betragtning 23 i forordningen om midlertidig told omfattede undersøgelsen af dumping og skade perioden fra den 1. januar 2018 til den 31. december 2018 (»undersøgelsesperioden« eller »UP«), og undersøgelsen af udviklingstendenser af relevans for vurderingen af skade omfattede perioden fra den 1. januar 2015 til udgangen af undersøgelsesperioden (»den betragtede periode«).

1.4. **Efterfølgende sagsforløb**

(7) Efter fremlæggelsen af de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, der lå til grund for indførelsen af midlertidige antidumpingforanstaltninger (»den foreløbige fremlæggelse af oplysninger«), indgav klageren, otte importører og/eller videresælgere samt to kinesiske eksporterende producenter skriftlige redegørelser for at tilkendegive deres synspunkter vedrørende de foreløbige konklusioner.

(8) De parter, der anmodede herom, fik mulighed for at blive hørt. Der fandt en høring sted med en enkelt kinesisk eksporterende producent. Der blev ikke anmodet om høring med høringskonsulenten i handelsprocedurer i den fase.

(9) Kommissionen fortsatte bestræbelserne på at indhente og efterprøve alle de oplysninger, som den anså for nødvendige for at nå frem til de endelige konklusioner. Kommissionen tog hensyn til de bemærkninger, som interesserede parter havde fremsat, og ændrede om nødvendigt sine foreløbige konklusioner for at nå frem til de endelige konklusioner.

(10) Kommissionen orienterede samtlige interesserede parter om de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, der ligger til grund for hensigten om at indføre en endelig antidumpingtold på importen til Unionen af hjul af stål med oprindelse i Kina (»den endelige fremlæggelse af oplysninger«). Samtlige parter fik en frist til at fremsætte bemærkninger til den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(11) En enkelt ikke forretningsmæssigt forbundet importør havde en høring med Kommissionens tjenestegrene den 9. januar 2020. Den 16. januar 2020 havde en enkelt gruppe kinesiske eksporterende producenter en høring med deltagelse af høringskonsulenten om fasen efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(12) De interesserede parters bemærkninger blev overvejet og, hvor det var relevant, taget i betragtning i denne forordning.

1.5. **Stikprøveudtagning**

(13) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til stikprøveudtagningen, blev konklusionerne i betragtning 7-18 i forordningen om midlertidig told bekræftet.

1.6. **Undersøgelsesperioden og den betragtede periode**

(14) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til undersøgelsesperioden og den betragtede periode, blev betragtning 23 i forordningen om midlertidig told bekræftet.

2. **DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE**

2.1. **Påstande vedrørende varedækningen**

(15) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told gjorde flere parter opmærksom på tvetydigheder i beskrivelsen af Taric-kode 8716 90 90 97, dvs. en af de koder, som var omfattet af midlertidige foranstaltninger. Disse parter anmodede Kommissionen om at bekræfte, at denne kode kun henviser til hjul til vejkørsel, og at den derfor ikke omfattede hjul til trillebøre og sækkevogne.

(16) Kommissionen bekræftede, at denne fortolkning var korrekt, og at hjul til trillebøre og sækkevogne ikke er omfattet af denne undersøgelse. For at sikre klarhed justerede Kommissionen beskrivelsen af den pågældende Taric-kode i overensstemmelse hermed. Den 29. oktober 2019 offentliggjorde Kommissionen også et notat til sagen, hvori den informerede alle interesserede parter om denne justering.

(17) Umiddelbart inden offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told anmodede en ikke forretningsmæssigt forbundet importør om udelukkelse af reservehjul af stål til personbiler med den begrundelse, at de ikke har de samme grundlæggende tekniske og fysiske egenskaber som alle andre varer, der er omfattet af varedækningen. Denne importør hævdede, at reservehjul af stål ikke kan anvendes som normale hjul, fordi deres hastighed er begrænset til 80 km/t. Parten hævdede endvidere, at den samlede produktion af reservehjul af stål til personbiler er meget begrænset i Unionen og endda ikkeeksisterende i forbindelse med markedet for udskiftning (i modsætning til segmentet for originaludstyrsfabrikanter eller »OEM-segmentet«, hvor hjul inkorporeres i bilen i fremstillingsprocessen).

(18) Kommissionen afviste den ikke forretningsmæssigt forbundne importørs anmodning. Hastighedsgrænsen ændrer ikke hjulets grundlæggende tekniske og fysiske egenskaber, og importøren fremlagde ikke andre beviser for, at sådanne reservehjul skulle have tekniske og fysiske egenskaber, som adskiller sig fra alle andre produkter, der er omfattet af undersøgelsens varedækning. Endvidere bekræftede parten selv, at disse typer hjul produceres i Unionen, og at der derfor er tale om konkurrence med importerede reservehjul af stål. Det forhold, at disse hjul angiveligt ikke produceres og sælges af EU-erhvervsgrenen i en af de to vigtigste distributionskanaler, er ikke relevant, for hjul af stål på markedet for udskiftning og dem, der sælges i OEM-segmentet, har de samme grundlæggende tekniske og fysiske egenskaber.

(19) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told kritiserede en part det forhold, at der i klagen gøres brug af et hjuls anvendelse, dvs. hjul til vejkørsel, til at afgøre, om et hjul af stål er omfattet af undersøgelsen. Parten foreslog i stedet hastighed og belastning som den afgørende faktor til at bestemme, om et hjul af stål er beregnet til vejkørsel og derfor er omfattet af undersøgelsen. Parten var navnlig af den opfattelse, at kun hjul, der er beregnet til at køre over 50km/t, er beregnet og fremstillet til at være hjul til vejkørsel. Parten gentog påstanden efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(20) For Kommissionen at se, satte denne påstand hverken spørgsmålstegn ved varedefinitionen eller omfanget af selve undersøgelsen og var snarere en alternativ måde at beskrive hjul af stål på. Kommissionen mener dog ikke, at hastighed er en relevant faktor, når det drejer sig om at definere varedækningen, jf. betragtning 18, og afviste derfor partens forslag.

(21) En enkelt eksporterende producent klagede over, at forordningen om midlertidig told hverken indeholdt tekniske definitioner af de udelukkede varer eller procedurer, som gør det muligt at få toldembedsmænd i Unionen og Kommissionens tjenestegrene til at tage stilling til, om visse varer er udelukket fra foranstaltningernes anvendelsesområde.

(22) Kommissionen bekræftede dog, at de tekniske definitioner af de udelukkede varer og toldprocedurer, der allerede var indført, var tilstrækkelige til at sikre korrekt anvendelse og overvågning af de gældende antidumpingforanstaltninger, og at yderligere definitioner eller procedurer i denne fase ikke syntes at være nødvendige i dette tilfælde. Påstanden blev derfor afvist.

(23) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told hævdede en ikke forretningsmæssigt forbundet importør, at hjul af stål til landbrugspåhængsvogne eller -sættevogne med en fælgdiameter på mindst 16 tommer (op til 54 tommer) burde udelukkes fra undersøgelsen, fordi de har andre fysiske og tekniske egenskaber end hjul af stål til påhængsvogne eller sættevogne til lastbiler og i forhold til hastighed, belastningsevne og bolthuller. Det skal bemærkes, at forordningen om midlertidig told nævner udelukkelse fra foranstaltningernes anvendelsesområde af hjul til landbrugspåhængsvogne og andre trukne landbrugsredskaber, der anvendes på marker, med en fælgdiameter på højst 16 tommer, af hensyn til klarheden. Selv om denne udelukkelse indsnævrede undersøgelsens omfang, ændrede den dog ikke ved det forhold, at hjul, der ikke primært er bestemt eller bruges til vejkørsel, aldrig har været omfattet af varedefinitionen, jf. betragtning 24.

(24) Det skal bemærkes, at forordningen om midlertidig told foreløbigt udelukkede hjul beregnet til påhængsvogne til personbiler, campingvogne, landbrugspåhængsvogne og andre trukne landbrugsredskaber, der anvendes på marker, med en fælgdiameter på højst 16 tommer fra foranstaltningernes anvendelsesområde. Nogle parter mente derfor, at hjul til landbrugspåhængsvogne og andre trukne landbrugsredskaber, der anvendes på marker, med en fælgdiameter på mere end 16 tommer var omfattet af foranstaltningerne. Kommissionen præciserede dog, at den ikke med denne udelukkelse havde til hensigt at inddrage visse andre hjul, der ikke er til vejkørsel, i undersøgelsen. Faktisk blev hjul bestemt til andre formål end offentlig vej specifikt udelukket fra varedefinitionen i indledningsmeddelelsen. Dette var også klagerens hensigt. Faktisk blev det i den åbne udgave af klagen præciseret, at OTR-hjul, dvs. hjul til udstyr, som ikke normalt er konstrueret til kørsel på vej, såsom hjul til anvendelse i landbrug, hjul til jordarbejde, udstyr til minedrift og industriel håndtering (f.eks. hjul til gaffeltrucks og kraner), er udelukket fra denne klage. Undersøgelsen afdækkede ikke årsager til at sætte spørgsmålstegn ved denne udelukkelse, og derfor omfatter undersøgelsen ikke hjul af stål til landbrugspåhængsvogne eller -sættevogne, uanset fælgdiameter.

(25) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger foreslog EUWA at tilføje »hjul til brug i forbindelse med køretøjer til bygge- og anlægsvirksomhed« til listen over udelukkede varer. Kommissionen anså denne tilføjelse for at være unødvendig, da disse hjul aldrig har været omfattet af varedefinitionen. EUWA's forslag blev derfor afvist.

(26) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told hævdede en ikke forretningsmæssigt forbundet importør, at visse hjul til personbiler til vinterdæk burde udelukkes fra undersøgelsen, dvs. hjul specielt beregnet til at passe til flere bilmodeller. Virksomheden hævdede, at EU-producenter nægtede at producere denne type hjul, og at sådanne hjul har ressourcebesparende egenskaber og dækker en mindre del af »eftermarkedet« eller markedet for udskiftning. Parten gentog sine påstande efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(27) Undersøgelsen viste, at hjul af stål til vinterdæk — herunder dem, som passer til flere bilmodeller — har de samme grundlæggende fysiske og tekniske egenskaber som andre varer, der er omfattet af undersøgelsens varedækning. Hjulet fra den ikke forretningsmæssigt forbundne importør er et »universelt« hjul til personbiler med en tilpasningsring til centerhullet. Sidstnævnte gør det muligt at anvende et enkelt basishjul til centerhuller med forskellig diameter ved hjælp af forskellige tilpasningsringe til centerhuller. Resultatet er det samme som et fast centerhul. Varen konkurrerer med hjul til vinterdæk, som produceres af EU-producenterne, og som distribueres både i OEM-segmentet og gennem eftermarkedskanalen. Der var således ikke nogen begrundelse for at udelukke denne varetype fra undersøgelsen. Kommissionen afviste derfor den ikke forretningsmæssigt forbundne importørs anmodning.

2.2. **Konklusion**

(28) Kommissionen bekræftede efter at have taget hensyn til alle de bemærkninger, som interesserede parter havde fremsat efter forordningen om midlertidig told, at varedefinitionen i betragtning 42 i forordningen om midlertidig told afspejlede undersøgelsens anvendelsesområde korrekt. Derfor blev den pågældende vare defineret som hjul af stål også med tilbehør og også med dæk fremstillet til:

— vejtraktorer

— motorkøretøjer til transport af personer og/eller varer

— køretøjer til særlig anvendelse (f.eks. brandbiler og vandingsvogne)

— påhængsvogne eller sættevogne uden fremdrivningsmekanisme til de køretøjer, der er opført ovenfor

med oprindelse i Kina, i øjeblikket henhørende under KN-kode ex 8708 70 10, ex 8708 70 99, ex 8716 90 90 (Taric-kode 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 og 8716 90 90 97) (»den pågældende vare«).

Følgende varer blev udelukket:

— hjul af stål til industriel samling af: enakslede have- og landbrugstraktorer i øjeblikket henhørende under underposition 8701 10

— hjul til on-road-quads

— dele til hjul, støbt i ét stykke i stjerneform, af stål

— hjul til motorkøretøjer særlig bestemt til andre formål end offentlig vej (f.eks. hjul til land- eller skovbrugstraktorer, gaffeltrucks, pushbacktraktorer, dumperlastbiler, der ikke er til landevejskørsel)

— hjul beregnet til påhængsvogne til personbiler og til campingvogne, uden fremdrivningsmekanisme, med en fælgdiameter på højst 16 tommer

— hjul til påhængsvogne eller sættevogne særlig bestemt til andre formål end offentlig vej (f.eks. hjul til landbrugspåhængsvogne og andre trukne landbrugsredskaber, der anvendes på marker).

3. DUMPING

3.1. Indledende bemærkninger

(29) Som forklaret i betragtning 43-48 i forordningen om midlertidig told besluttede Kommissionen at anvende bestemmelserne i grundforordningens artikel 18 i forhold til en enkelt af de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter. Kommissionen kunne ikke afstemme den eksporterende producents reviderede regnskaber og skatterapporter med dennes indberettede eksportsalg. Derfor fandt Kommissionen, at de fremsendte oplysninger var upålidelige, hvilket gjorde det nødvendigt at anvende grundforordningens artikel 18, stk. 1, således at Kommissionen kunne træffe endelig afgørelse om den eksporterende producents dumping- og skadesmargen.

(30) Den pågældende virksomhed gentog i sit indlæg efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger de argumenter mod anvendelse af grundforordningens artikel 18, stk. 1, som allerede blev fremsat i svaret på den meddelelse, der blev sendt til virksomheden den 19. juni 2019 om eventuel anvendelse af grundforordningens artikel 18, og under høringerne i undersøgelsens foreløbige fase.

(31) Virksomheden anmodede endvidere Kommissionen om at anvende grundforordningens artikel 18, stk. 3, snarere end artikel 18, stk. 1, med henblik på at beregne en individuel dumping- og skadesmargen. Den baserede sin anmodning på den påstand, at virksomheden gjorde sit bedste for at samarbejde, og hævdede således, at de indgivne oplysninger ikke burde afvises helt. Virksomheden indgav også alternative metoder til beregning af eksportprisen og hævdede, at disse alternativer ville gøre det muligt for Kommissionen at fastsætte en individuel dumping- og skadesmargen for virksomheden.

(32) Virksomheden foreslog mere specifikt:

a) flere alternative metoder, som ville gøre det muligt at efterprøve dens indberettede eksporttransaktioner i forhold til eksterne kilder, f.eks. ved brug af data fra toldmyndighederne i Unionen eller optegnelser fra deres kunder i Unionen

b) brug af priserne på indenlandske momsfakturaer udstedt til en ikke forretningsmæssigt forbundet mægler som grundlag for beregning af eksportpriserne.

(33) Desuden støttede tre af de seks ikke forretningsmæssigt forbundne EU-importører, som købte den pågældende vare af virksomheden, i deres indlæg forslaget om at anvende deres importdata og på det grundlag at beregne en individuel dumpingmargen for den pågældende kinesiske eksporterende producent.

(34) Kommissionen understregede i sit svar på disse indlæg, at den ikke var blevet gjort opmærksom på nye forhold, som kunne ændre den grundlæggende konklusion, baseret på de beviser, der blev indsamlet under kontrolbesøget på den eksporterende producents virksomhed, nemlig at de salgstransaktioner med Unionen, som den pågældende producent havde indberettet, ikke kunne afstemmes med dennes reviderede regnskaber og skatterapporter.

(35) Kommissionen var heller ikke af den opfattelse, at bestemmelserne i grundforordningens artikel 18, stk. 3, kunne være til hjælp for den eksporterende producent i dette tilfælde, for spørgsmålet drejede sig ikke om, hvorvidt de oplysninger, som parten havde indgivet, på alle måder var ideelle, men snarere om, at der var grundlæggende usikkerhed omkring troværdigheden af de optegnelser og oplysninger, som var indgivet til Kommissionen. Kommissionen havde ikke mulighed for at få disse data efterprøvet af en uafhængig part. Kommissionen var derfor ikke i besiddelse af de beviser, der var nødvendige, for at den kunne afslutte beregningerne vedrørende den

eksporterende producents dumping- og skadesmargen. De foreslåede alternativer ville heller ikke under nogen omstændigheder gøre det muligt at afstemme de indberettede salgs- og omkostningstal med de officielle dokumenter, som blev efterprøvet hos den pågældende virksomhed (revideret regnskab og skatterapporter). De foreslåede alternativer ville heller ikke sikre, at Kommissionen modtog en fuldstændig liste over eksporttransaktioner fra den pågældende eksporterende producent i undersøgelsesperioden. Uden et fuldstændigt og verificerbart sæt eksporttransaktioner i undersøgelsesperioden kunne Kommissionen derfor ikke sikre en rimelig præcis konklusion vedrørende dumping- eller skadesmargen.

(36) De oplysninger, som virksomheden indgav, blev således anset for at være upålidelige, og derfor blev der i overensstemmelse med grundforordningens artikel 18, stk. 1, ([5]) set bort fra dem.

(37) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger gentog virksomheden sin påstand om, at virksomhedens eksportpris, som var nødvendig for at kunne fastsætte dumping- og skadesmargenen, kunne være blevet fastsat på grundlag af de alternative metoder, jf. betragtning 31-33. Endvidere bemærkede virksomheden, at Domstolen i EBMA mod Giant (China) forklarede, at »begrebet *nødvendige oplysninger* henviser til de oplysninger, som de berørte parter sidder inde med, og som EU-institutionerne anmoder dem om at fremlægge med henblik på at træffe de rette afgørelser i forbindelse med antidumpingundersøgelsen« ([6]). I den forbindelse hævdede virksomheden, at Kommissionen aldrig havde anmodet om visse yderligere data til at bekræfte, at listen over eksporttransaktioner til Unionen var fuldstændig.

(38) Kommissionen mindede om, at virksomheden allerede i den særlige foreløbige fremlæggelse af oplysninger blev informeret om, at de i betragtning 37 omhandlede data, navnlig det fuldstændige og verificerbare datasæt om eksporttransaktioner i undersøgelsesperioden, ikke var tilgængelige for Kommissionen. Virksomheden kunne ikke fremlægge beviser for, at dataene var fuldstændige, og Kommissionen kunne for den sags skyld heller ikke, som forklaret ovenfor, verificere dem. Derfor er den påstand, at Kommissionen aldrig anmodede om yderligere oplysninger, ikke relevant. På grund af de særlige omstændigheder var Kommissionen ikke i stand til at bekræfte det datasæt om eksporttransaktioner, som denne virksomhed fremlagde.

(39) Virksomheden gentog desuden, at den havde gjort sit bedste for at samarbejde under hele proceduren, og mindede med henvisning til en tidligere undersøgelse ([7]) om, at det er Kommissionens praksis at anvende virksomhedens egne oplysninger så meget som muligt.

(40) Kommissionen mindede om, at de særlige omstændigheder ved hver undersøgelse bør betragtes enkeltvis. I dette tilfælde var Kommissionens største problem den grundlæggende usikkerhed omkring troværdigheden af virksomhedens optegnelser, og da dette forhold var den egentlige årsag til problemet, kunne problemet ikke løses ved at justere de oplysninger, som virksomheden havde indgivet. Da virksomhedens optegnelser ikke kunne verificeres, kunne Kommissionen heller ikke med tilstrækkelig sikkerhed konstatere, at datasættet om eksporttransaktioner (herunder eksporterede varer, mængder og værdier) var nøjagtigt og fuldstændigt. I den forbindelse bemærkede Kommissionen også, at det sæt data om eksportpriser, som blev indgivet og bekræftet med andre midler, f.eks. data fra importører eller eksportstatistikker, ikke kunne afstemmes med virksomhedens reviderede regnskaber, hvilket var endnu et tegn på, at dataene ikke var troværdige.

(41) Virksomheden hævdede desuden, at Kommissionen begik en retlig fejl, da den anvendte bestemmelserne i grundforordningens artikel 18 til at fastsætte den normale værdi, eftersom kun oplysningerne om eksportprisen blev anset for at være upålidelige. I den forbindelse gentog virksomheden, at panelrapporten i sag DS 337: EC — Salmon (Norway) ([8]) henviste til bilag II til WTO's antidumpingaftale, i henhold til hvilket alle oplysninger der kan efterprøves, og som fremlægges på behørig vis, således at de kan anvendes i undersøgelsen uden unødige vanskeligheder, som indgives rettidigt, og som i påkommende tilfælde indgives på det medium eller i det edbsprog, som myndighederne har anmodet om, bør tages i betragtning, når der træffes afgørelser.

([5]) Sag T-413/13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, præmis 120-121.
([6]) Sag C-61/16 P, EBMA mod Giant (China), EU:C:2017:968, præmis 57.
([7]) Rådets forordning (EF) nr. 950/2001 (EFT L 134 af 17.5.2001), betragtning 43-44.
([8]) Panel report, EC — Salmon (Norway), punkt 7.354-355.

(42) Kommissionen mente, at til trods for bestemmelserne i bilag II til WTO's antidumpingaftale havde fastsættelsen af den normale værdi ingen konsekvenser i dette tilfælde. Virksomheden indgav oplysninger til fastsættelse af sin individuelle dumpingmargen. Kommissionen fandt, at oplysningerne til fastsættelse af eksportprisen, der indgår som et grundlæggende element i fastsættelsen af dumpingmargenen, ikke var pålidelige, eftersom de ikke kunne efterprøves. Manglerne var af en sådan art, at ingen af de oplysninger, der blev indgivet til fastsættelse af eksportprisen, kunne anvendes. I et sådant tilfælde ville det være overflødigt at fastsætte den normale værdi, eftersom der ikke kunne fastsættes en dumpingmargen uden eksportprisen.

(43) Endelig hævdede virksomheden, at Kommissionen havde krænket virksomhedens ret til forsvar ved at undlade at oplyse om fastsættelsen af den normale værdi. I den forbindelse anmodede virksomheden også om en høring med høringskonsulenten, som fandt sted den 16. januar 2020.

(44) Der blev som forklaret i betragtning 42 ikke fastsat en normal værdi for virksomheden i dette tilfælde. Derfor mente Kommissionen ikke, at den havde undladt at videregive oplysninger i dens besiddelse. Som svar på en tidligere anmodning fra virksomheden om at få oplysning om fastsættelsen af den normale værdi havde Kommissionen desuden underrettet virksomheden om alle de elementer, som den ville have anvendt, hvis der var blevet fastsat en normal værdi.

(45) Ved høringen den 16. januar 2020 mente høringskonsulenten ikke, at Kommissionen havde krænket virksomhedens ret til forsvar ved at undlade at give oplysning om fastsættelsen af den normale værdi.

(46) Kommissionen bekræftede derfor konklusionerne i betragtning 43-48 i forordningen om midlertidig told og opretholdt beslutningen om at anvende bestemmelserne i artikel 18, stk. 1, første afsnit, på den pågældende virksomhed. Da virksomhedens eksportsalg ikke kunne efterprøves, kunne Kommissionen ikke bestemme nøjagtigt, hvilke varetyper der blev eksporteret til Unionen i undersøgelsesperioden. Uden disse oplysninger mente Kommissionen derfor, at det var passende at give virksomheden en margen svarende til restmargenen. Kommissionen bemærker desuden, at virksomheden kan anmode om godtgørelse af told opkrævet i overensstemmelse med grundforordningens artikel 11, stk. 8, hvis den på et tidspunkt i fremtiden kan bevise, at eksportdataene kan efterprøves.

3.2. **Normal værdi**

(47) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til anvendelsen af grundforordningens artikel 2, stk. 6a, litra b) — valget af repræsentativt land, produktionsfaktorer og benchmarks anvendt til beregningen af ikkefordrejede omkostninger og beregningen af normal værdi — bekræftede Kommissionen betragtning 49-178 i forordningen om midlertidig told.

3.3. **Eksportpris**

(48) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til fastsættelsen af eksportprisen, blev betragtning 179 i forordningen om midlertidig told bekræftet.

3.4. **Sammenligning og dumpingmargener**

(49) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told satte en enkelt ikke forretningsmæssigt forbundet EU-importør spørgsmålstegn ved tilstedeværelsen af dumping i forbindelse med den pågældende vare, eller kun når det gælder hjul af stål til personbiler.

(50) Disse bemærkninger var blot erklæringer, som blev fremsat uden yderligere begrundelse, og de anfægtede ikke Kommissionens foreløbige konklusioner vedrørende normal værdi, eksportpris og sammenligning heraf. Den eneste eksporterende producent, som var tilbage i stikprøven, og som faktisk modtog en fuldstændig beregning af dumpingmargenen, anfægtede ikke disse konklusioner og beregninger. Denne virksomhed eksporterede også hjul af stål til personbiler til Unionen. Der blev konstateret betydelige dumpingmargener både for hjul af stål til personbiler og for hjul af stål til erhvervskøretøjer.

(51) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til metoden til beregning af restdumpingmargenen, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 184 og 185 i forordningen om midlertidig told.

(52) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til sammenligningen og dumpingmargenerne, bekræftede Kommissionen endvidere konklusionerne i betragtning 180-183 og betragtning 186 og 187 i forordningen om midlertidig told.

4. **SKADE**

4.1. **Definition af EU-erhvervsgrenen og EU-produktionen**

(53) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til dette afsnit efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i nævnte forordnings betragtning 188 og 189.

4.2. **EU-marked og -forbrug**

(54) En enkelt ikke forbundet importør fremførte, at Kommissionen havde draget forkerte konklusioner i betragtning 190 i forordningen om midlertidig told, og hævdede, at hjul til personbiler og hjul til erhvervskøretøjer ikke burde behandles sammen inden for rammerne af en enkelt undersøgelse. I henhold til denne interesserede part ville der være tale om betydelig dumping i forbindelse med hjul til erhvervskøretøjer, mens det ikke ville være tilfældet for hjul til personbiler. Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger insisterede den samme importør på, at hjul til personbiler og hjul til erhvervskøretøjer ikke burde behandles sammen inden for rammerne af en enkelt undersøgelse, eftersom hjul til personbiler tegner sig for mindre end 1 % af det samlede EU-forbrug opgjort i kilo.

(55) Kommissionen mente dog, at hjul til personbiler og hjul til erhvervskøretøjer har de samme grundlæggende fysiske og tekniske egenskaber, og at de blot er forskellige typer af den pågældende vare. Denne undersøgelse omfattede derfor kun en enkelt vare. Eventuelle forskelle i omfanget af dumping mellem forskellige typer af den pågældende vare var på ingen måde relevante for vurderingen af en undersøgelses anvendelsesområde, dvs. definitionen af den pågældende vare. Kommissionen konstaterede under alle omstændigheder dumping for alle typer af den undersøgte vare. Påstanden var derfor faktuelt forkert — selv hvis dette element havde været relevant, hvilket ikke var tilfældet. Der mindes om, at i henhold til konklusionerne i betragtning 190-192 i forordningen om midlertidig told er Kina og EU-producenterne nogenlunde lige aktive inden for hjul til personbiler og hjul til erhvervskøretøjer, og at de begge tegner sig for en væsentlig andel af eksporten fra det pågældende land til Unionen og af EU-erhvervsgrenens salg. I Unionen tegner hjul til personbiler sig for omkring 65 % af salget udtrykt i enheder. Dumpingimport, uanset varetype eller distributionskanaler, kan påvirke EU-erhvervsgrenen negativt. Derfor blev påstanden afvist.

(56) Da der ikke blev fremsat andre bemærkninger til EU-markedet og -forbruget, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 190-195 i forordningen om midlertidig told.

4.3. **Import fra det pågældende land**

(57) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til dette afsnit, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 196-204 i forordningen om midlertidig told.

4.4. **EU-erhvervsgrenens økonomiske situation**

4.4.1. *Generelle bemærkninger*

(58) Da der ikke blev fremsat bemærkninger, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 205-209 i forordningen om midlertidig told.

4.4.2. *Makroøkonomiske indikatorer*

(59) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til de makroøkonomiske indikatorer, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 210-218 i forordningen om midlertidig told.

4.4.3. *Mikroøkonomiske indikatorer*

(60) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til de mikroøkonomiske indikatorer, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 219-230 i forordningen om midlertidig told.

4.4.4. *Konklusion vedrørende skade*

(61) Da der ikke blev fremsat bemærkninger til konklusionen om skade, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 231-234 i forordningen om midlertidig told.

5. ÅRSAGSSAMMENHÆNG

5.1. Dumpingimportens virkninger

(62) I den foreløbige fase konkluderede Kommissionen, at EU-erhvervsgrenen havde tabt salgsmængder og markedsandel på grund af dumpingimport fra det pågældende land, og at denne import underbød EU-producenternes salgspriser. I den foreløbige fase var der også beviser for, at disse dumpingpriser forårsagede pristryk i undersøgelsesperioden. Sidstnævnte konklusioner afspejles i tabel 8 i forordningen om midlertidig told, og heraf fremgår det, at allerede i 2017 steg priserne i forbindelse med EU-erhvervsgrenens salg i Unionen mindre end dens produktionsomkostninger, mens EU-producenterne i undersøgelsesperioden var tvunget til at sælge til priser under deres produktionsomkostninger. Disse konklusioner blev bekræftet i den endelige fase.

(63) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger og under en høring med høringskonsulenten hævdede en kinesisk gruppe, at faldet i EU-erhvervsgrenens markedsandel ikke fuldt ud kunne tilskrives kinesisk import, eftersom stigningen i den kinesiske markedsandel i den betragtede periode var lavere end faldet i EU-producenternes markedsandel i den pågældende periode ([9]). Den samme gruppe udtalte, at selv om de kinesiske importpriser faldt med 7 % i den betragtede periode, havde Kommissionen ikke forklaret, hvordan den begrænsede markedsandel, som den kinesiske import tegnede sig for, havde haft en negativ indvirkning på EU-markedet, som var domineret af EU-producenter.

(64) Kommissionen skal bemærke, at hele den konstaterede skade ikke nødvendigvis skal tilskrives importen af den pågældende vare; ved tilskrivningsanalysen undersøges det snarere, om importen af den pågældende vare er en årsag til den konstaterede skade, hvilket ingen interesserede parter bestrider i dette tilfælde. Som forklaret i betragtning 239-252 i forordningen om midlertidig told undergravede pristrykket fra dumpingimporten fra Kina EU-erhvervsgrenens salgsmængder og -priser i hele den betragtede periode, men var særlig skadeligt i 2017 og i undersøgelsesperioden, hvor omkostningerne steg. Dette pristryk forårsagede betydelige tab af produktion, salg og rentabilitet i undersøgelsesperioden. Ingen af de andre faktorer, som blev analyseret individuelt eller samlet, svækker årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt.

(65) Da der ikke blev fremsat andre bemærkninger til den konstaterede skade, som kan tilskrives importen af den pågældende vare, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 236-238 i forordningen om midlertidig told.

5.2. Virkningerne af andre faktorer

(66) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told satte en ikke forretningsmæssigt forbundet importør spørgsmålstegn ved, hvorfor undersøgelsen ikke omfattede Tyrkiet. Ifølge denne virksomhed var der tale om en større import af hjul af stål fra Tyrkiet end fra Kina og nogenlunde ens importpriser i undersøgelsesperioden, jf. tabel 4 og 12 i forordningen om midlertidig told.

(67) Kommissionen skal for det første bemærke, at undersøgelsen blev indledt mod det land, for hvilket der blev fremlagt tilstrækkelige beviser for skadevoldende dumping på tidspunktet for indledning af sagen. Faktisk indeholdt klagen beviser for, at importpriserne fra Tyrkiet lå på et så højt niveau, at de ikke forvoldte EU-erhvervsgrenen skade. For det andet analyserede Kommissionen som forklaret i betragtning 241 i forordningen om midlertidig told både udviklingen i de kinesiske og i de tyrkiske importmængder og -priser i den betragtede periode. Kommissionen konkluderede på grundlag af beviserne i sagsakterne, at de tyrkiske priser i gennemsnit var ca. 25 % højere end de kinesiske.

([9]) I henhold til tabel 3 i forordningen om midlertidig told steg den kinesiske imports markedsandel på EU-markedet fra 2,6 % i 2015 til 5,3 % i undersøgelsesperioden. I henhold til tabel 6 i forordningen om midlertidig told faldt EU-producenternes markedsandel på EU-markedet fra 84,9 % i 2015 til 79,8 % i undersøgelsesperioden.

(68) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger bemærkede en kinesisk gruppe, at de tyrkiske importmængder var større end de kinesiske. Gruppen tilføjede, at de tyrkiske importpriser faldt mellem 2017 og undersøgelsesperioden i modsætning til de kinesiske, og hævdede, at Kommissionen havde forsømt at analysere virkningen af en sådan udvikling på den skade, der var forvoldt EU-producenter. Parten gentog disse forhold under en høring med høringskonsulenten, hvor parten også hævdede, at den tyrkiske import tegnede sig for en væsentlig markedsandel (9,6 %) i undersøgelsesperioden sammenlignet med den kinesiske (5,3 %), og anførte den markedsandel, som anden import (5,2 %) tegnede sig for.

(69) Kommissionen gentog, at dataene fra Eurostat ikke gjorde det muligt at danne sig et præcist billede af prisniveauet for importen, men bemærkede også, at i henhold til tabel 4 og 12 i forordningen om midlertidig told lå de gennemsnitlige kinesiske importpriser pr. kilo hvert år i den betragtede periode og i undersøgelsesperioden under de tyrkiske importpriser og langt under importpriserne fra andre lande. Forskellen i udviklingen af de kinesiske importpriser og de tyrkiske er begrænset og anses for at være irrelevant, også i betragtning af de mangler ved Eurostats data, der er fremhævet i betragtning 200 i forordningen om midlertidig told, og de ubestridte konklusioner, der er opsummeret i betragtning 241 i forordningen om midlertidig told, jf. betragtning 67 ovenfor. Kommissionen mener derfor ikke, at de tyrkiske importpriser underminerer den konklusion, at den kinesiske import af hjul af stål forvoldte EU-producenter skade.

(70) Da der ikke blev fremsat andre bemærkninger til den konstaterede skade, som kan tilskrives importen af den pågældende vare, bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 239-250 i forordningen om midlertidig told.

5.3. **Konklusion vedrørende årsagssammenhæng**

(71) På grundlag af ovenstående konkluderede Kommissionen, at ingen af de øvrige faktorer, der blev undersøgt, kunne have nogen relevant indvirkning på EU-erhvervsgrenens skadevoldende situation. Endvidere svækkede ingen af de faktorer, som blev analyseret individuelt eller samlet, årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt, i et sådant omfang, at denne forbindelse ikke længere ville være reel og væsentlig, hvilket bekræfter konklusionen i betragtning 252 i forordningen om midlertidig told.

6. **UNIONENS INTERESSER**

6.1. **EU-erhvervsgrenens interesser**

(72) Da der ikke blev fremsat andre bemærkninger til EU-erhvervsgrenens interesser, blev konklusionerne i betragtning 254-255 i forordningen om midlertidig told bekræftet.

6.2. **Ikke forretningsmæssigt forbundne importørers og brugeres interesser**

(73) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told hævdede en importør, at foranstaltningerne ville få ødelæggende konsekvenser for dennes forretninger. En anden importør nævnte, at undersøgelsen ville få urimelige negative konsekvenser for dennes importaktiviteter, forbrugerne og miljø, men hverken forklarede eller kvantificerede sådanne konsekvenser nærmere. Ingen af parterne fremlagde beviser til støtte for deres påstande. Kommissionen mente ikke, at den uden beviser kunne konkludere, at de påståede negative konsekvenser ville være større end behovet for foranstaltninger, der kunne genskabe lige vilkår på EU-markedet for hjul af stål. Undersøgelsen havde nemlig vist, at udbuddet af den pågældende vare fra andre kilder var tilstrækkeligt til at sikre et passende udbud til rimelige markedspriser.

(74) Ingen parter, som repræsenterede brugernes interesser, gav sig til kende efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told eller fremsatte bemærkninger.

(75) Da der ikke blev fremsat andre bemærkninger til ikke forretningsmæssigt forbundne importørers og brugeres interesser, blev konklusionerne i betragtning 256-259 i forordningen om midlertidig told bekræftet.

6.3. **Konklusion vedrørende Unionens interesser**

(76) På baggrund af ovenstående, og da der ikke blev fremsat bemærkninger, blev konklusionerne i betragtning 260 i forordningen om midlertidig told bekræftet.

7. ENDELIGE ANTIDUMPINGFORANSTALTNINGER

7.1. Skadestærskel

(77) Kommissionen vurderede i overensstemmelse med grundforordningens artikel 9, stk. 4, tredje afsnit, udviklingen i importmængderne i forhåndsfremlæggelsesperioden, der er beskrevet i betragtning 4, for at afspejle den yderligere skade i tilfælde af en yderligere betydelig stigning i den import, der var omfattet af undersøgelsen i nævnte periode. I henhold til Eurostat, databasen i henhold til artikel 14, stk. 6, og Surveillance 2-databasen viste en sammenligning af importmængderne af den pågældende vare i undersøgelsesperioden og i forhåndsfremlæggelsesperioden ikke en yderligere betydelig stigning i importen. Derfor var kravene om en stigning ved fastsættelsen af skadesmargenen i henhold til grundforordningens artikel 9, stk. 4, ikke opfyldt, og der blev ikke foretaget en justering af skadesmargenen.

(78) På dette grundlag, og da der ikke blev fremsat bemærkninger til skadestærsklen, blev konklusionerne i betragtning 262-269 i forordningen om midlertidig told bekræftet.

7.2. Endelige foranstaltninger

(79) På baggrund af konklusionerne om dumping, skade, årsagssammenhæng og Unionens interesser bør der indføres endelige antidumpingforanstaltninger for at hindre, at der forvoldes EU-erhvervsgrenen yderligere skade ved dumpingimport af den pågældende vare.

(80) Der bør indføres endelige antidumpingforanstaltninger over for importen af hjul af stål med oprindelse i Kina i overensstemmelse med reglen om den lavest mulige told i grundforordningens artikel 7, stk. 2, og artikel 9, stk. 4, andet afsnit.

(81) På grundlag af ovenstående bør de endelige antidumpingtoldsatser, udtrykt i procent af cif-prisen, Unionens grænse, ufortoldet, være som følger:

Virksomhed	Dumpingmargen (%)	Skadesmargen (%)	Endelig antidumpingtold (%)
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Andre samarbejdsvillige virksomheder	69,4	50,3	50,3
Alle andre virksomheder	80,1	66,4	66,4

(82) De individuelle antidumpingtoldsatser for de virksomheder, der er udtrykkeligt nævnt i denne forordning, blev fastsat ud fra konklusionerne i denne undersøgelse. De afspejlede derfor den situation, der blev konstateret for disse virksomheder i forbindelse med denne undersøgelse. Disse toldsatser finder udelukkende anvendelse på importen af den pågældende vare med oprindelse i Kina og fremstillet af de nævnte retlige enheder. Importen af den pågældende vare, fremstillet af andre virksomheder, som ikke er udtrykkeligt nævnt i denne forordnings dispositive del, herunder enheder, der er forretningsmæssigt forbundet med de udtrykkeligt nævnte enheder, bør være omfattet af toldsatsen for »alle andre virksomheder«. De bør ikke være omfattet af nogen af de individuelle antidumpingtoldsatser.

(83) En virksomhed kan anmode om, at disse individuelle antidumpingtoldsatser anvendes, hvis dens enhed efterfølgende ændrer navn. Anmodningen skal rettes til Kommissionen ([10]). Anmodningen skal indeholde alle de relevante oplysninger, som gør det muligt at dokumentere, at ændringen ikke påvirker virksomhedens ret til at benytte den toldsats, som finder anvendelse på den. Hvis ændringen af virksomhedens navn ikke påvirker dens ret til at benytte den toldsats, der finder anvendelse på den, offentliggøres der en meddelelse om navneændringen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

([10]) Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Handel, Direktorat H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgien.

(84) For at mindske risikoen for omgåelse som følge af den store forskel på toldsatserne er der behov for særlige foranstaltninger, som kan sikre korrekt anvendelse af den individuelle antidumpingtold. De virksomheder, der er omfattet af individuel antidumpingtold, skal fremlægge en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder. Fakturaen skal overholde kravene i denne forordnings artikel 1, stk. 3. Import, der ikke er ledsaget af en sådan faktura, bør være omfattet af den antidumpingtold, der gælder for »alle andre virksomheder«.

(85) Selv om det er nødvendigt at fremlægge disse dokumenter for toldmyndighederne i medlemsstaterne, således at de kan anvende de individuelle antidumpingtoldsatser på importen, er disse dokumenter ikke det eneste element, som toldmyndighederne skal tage i betragtning. Selv hvis det antages, at en sådan faktura opfylder alle kravene i denne forordnings artikel 1, stk. 3, bør medlemsstaternes toldmyndigheder foretage deres sædvanlige kontrol og kan som i alle andre tilfælde kræve yderligere dokumenter (forsendelsesdokumenter mv.) for at kontrollere, at oplysningerne i erklæringen er korrekte, og sikre, at den efterfølgende anvendelse af toldsatsen er berettiget i henhold til toldlovgivningen.

(86) Hvis der sker en betydelig mængdemæssig stigning i eksporten fra en af de virksomheder, der er omfattet af lavere individuelle toldsatser, navnlig efter indførelsen af de pågældende foranstaltninger, kan en sådan mængdemæssig stigning i sig selv betragtes som en ændring af handelsmønstret som følge af indførelsen af foranstaltninger, jf. grundforordningens artikel 13, stk. 1. Under sådanne omstændigheder kan der indledes en antiomgåelsesundersøgelse, forudsat at betingelserne herfor er opfyldt. Ved denne undersøgelse kan det bl.a. overvejes, om det bliver nødvendigt at fjerne individuelle toldsatser og derfor at pålægge en landsdækkende told.

(87) For at sikre en korrekt håndhævelse af antidumpingtolden bør antidumpingtolden for alle andre virksomheder ikke kun finde anvendelse på de ikke samarbejdsvillige eksporterende producenter i forbindelse med denne undersøgelse, men også på de producenter, der ikke eksporterede til Unionen i undersøgelsesperioden.

(88) Statistikker vedrørende hjul af stål udtrykkes ofte i antal enheder. Der findes dog ikke nogen supplerende enhed for hjul af stål i den kombinerede nomenklatur i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 ([11]). Det er derfor nødvendigt at fastslå, at ikke kun vægten i kg eller ton, men også antal enheder af den pågældende vare, der importeres, skal anføres i erklæringen om overgang til fri omsætning. Der skal angives antal enheder for Taric-kode 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 og 8716 90 90 97.

7.3. **Endelig opkrævning af den midlertidige told**

(89) I betragtning af de konstaterede dumpingmargener og den skade, der er forvoldt EU-erhvervsgrenen, bør de beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af den midlertidige antidumpingtold, som blev indført ved forordningen om midlertidig told, opkræves endeligt.

8. **TILBUD OM TILSAGN**

(90) En enkelt af de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter anførte i sit indlæg efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger, at denne var villig til at afgive et pristilsagn. Det foreløbige tilsagn, som virksomheden afgav, manglede dog det vigtigste led i et tilsagn — minimumsimportprisen. Kommissionen kunne derfor ikke efterkomme en sådan anmodning.

9. **AFSLUTTENDE BESTEMMELSE**

(91) I henhold til artikel 109 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2018/1046 ([12]) er rentesatsen, når et beløb skal tilbagebetales som følge af en dom afsagt af Den Europæiske Unions Domstol, den sats, som Den Europæiske Centralbank anvender på sine vigtigste refinansieringstransaktioner, og som offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, C-udgaven, den første kalenderdag i hver måned.

(92) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 15, stk. 1, i forordningen (EU) 2016/1036 —

([11]) Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif (EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1).

([12]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2018/1046 af 18. juli 2018 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget, om ændring af forordning (EU) nr. 1296/2013, (EU) nr. 1301/2013, (EU) nr. 1303/2013, (EU) nr. 1304/2013, (EU) nr. 1309/2013, (EU) nr. 1316/2013, (EU) nr. 223/2014, (EU) nr. 283/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU og om ophævelse af forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 193 af 30.7.2018, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Der indføres en endelig antidumpingtold på importen af hjul af stål også med tilbehør og også med dæk fremstillet til:

— vejtraktorer

— motorkøretøjer til transport af personer og/eller varer

— køretøjer til særlig anvendelse (f.eks. brandbiler og vandingsvogne)

— påhængsvogne eller sættevogne uden fremdrivningsmekanisme til de køretøjer, der er opført ovenfor

med oprindelse i Folkerepublikken Kina, i øjeblikket henhørende under KN-kode ex 8708 70 10, ex 8708 70 99, ex 8716 90 90 (Taric-kode 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 og 8716 90 90 97) (»den pågældende vare«).

Følgende varer er udelukket:

— hjul af stål til industriel samling af: enakslede have- og landbrugstraktorer i øjeblikket henhørende under underposition 8701 10

— hjul til on-road-quads

— dele til hjul, støbt i ét stykke i stjerneform, af stål

— hjul til motorkøretøjer særlig bestemt til andre formål end offentlig vej (f.eks. hjul til land- eller skovbrugstraktorer, gaffeltrucks, pushbacktraktorer, dumperlastbiler, der ikke er til landevejskørsel)

— hjul beregnet til påhængsvogne til personbiler og til campingvogne, uden fremdrivningsmekanisme, med en fælgdiameter på højst 16 tommer

— hjul til påhængsvogne eller sættevogne særlig bestemt til andre formål end offentlig vej (f.eks. hjul til landbrugspåhængsvogne og andre trukne landbrugsredskaber, der anvendes på marker).

2. Den endelige antidumpingtold fastsættes til følgende af nettoprisen, frit Unionens grænse, ufortoldet, for den i stk. 1 omhandlede vare fremstillet af følgende virksomheder:

Virksomhed	Endelig antidumpingtold (%)	Taric-tillægskode
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	50,3	C508
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C509
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C510
Andre samarbejdsvillige virksomheder, der er opført i bilaget	50,3	Se bilaget
Alle andre virksomheder	66,4	C999

3. Anvendelsen af de individuelle toldsatser, der er anført for virksomhederne i stk. 2, er betinget af, at der fremlægges en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder; handelsfakturaen skal indeholde en erklæring, der er dateret og underskrevet af én af de ansatte i den enhed, der har udstedt handelsfakturaen, med angivelse af den pågældendes navn og funktion og med følgende ordlyd: »*Undertegnede bekræfter, at de (enheder) af (den pågældende vare), der er solgt til eksport til Den Europæiske Union, og som er omfattet af denne faktura, er fremstillet af (virksomhedens navn og adresse) (Taric-tillægskode) i [det pågældende land]. Jeg erklærer, at oplysningerne i denne faktura er fuldstændige og korrekte.*« Hvis der ikke fremlægges en sådan faktura, anvendes toldsatsen for alle andre virksomheder.

4. De gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

Artikel 2

De beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af den midlertidige antidumpingtold, som blev indført ved gennemførelsesforordning (EU) 2019/1693, opkræves endeligt.

Artikel 3

Hvis en producent i Folkerepublikken Kina over for Kommissionen fremlægger tilstrækkelig dokumentation for:

i) at denne ikke eksporterede de varer, der er beskrevet i artikel 1, stk. 1, med oprindelse i Folkerepublikken Kina i undersøgelsesperioden (1. januar 2018-31. december 2018),

ii) at denne ikke er forretningsmæssigt forbundet med en eksportør eller producent, der er omfattet af de foranstaltninger, som indføres ved denne forordning, og

iii) at denne enten har eksporteret de pågældende varer eller har indgået en uigenkaldelig kontraktmæssig forpligtelse om at eksportere en betydelig mængde til Unionen efter udløbet af undersøgelsesperioden,

kan Kommissionen ændre bilaget med henblik på at lade nævnte producent være omfattet af tolden for samarbejdsvillige producenter, der ikke indgår i stikprøven, dvs. 50,3 %.

Artikel 4

Hvis der indgives en erklæring om overgang til fri omsætning vedrørende de i artikel 1 omhandlede varer, angives antallet af enheder af den importerede vare i det relevante felt i erklæringen.

Artikel 5

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. marts 2020.

På Kommissionens vegne

Formand

Ursula VON DER LEYEN

BILAG

Samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter, der ikke indgik i stikprøven

Navn	Taric-tillægskode
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (også kaldet »Dongfeng Automotive Wheel Co., Ltd«)	C511
Hangzhou Forlong Impex Co., Ltd	C512
Hangzhou Xingjie Auto Parts Manufacturing Co., Ltd	C513
Jiaxing Henko Auto Spare Parts Co., Ltd	C514
Jining Junda Machinery Manufacturing Co., Ltd	C515
Nantong Tuenz Corporate Co., Ltd	C516
Ningbo Luxiang Autoparts Manufacturing Co., Ltd	C517
Shandong Zhengshang Wheel Technology Co., Ltd	C518
Shandong Zhengyu Wheel Group Co., Ltd	C519
Xiamen Sunrise Group Co., Ltd	C520
Yantai Leeway Electromechanical Equipment Co., Ltd	C521
Yongkang Yuefei Wheel Co., Ltd	C522
Zhejiang Jingu Co., Ltd	C523
Zhejiang Fengchi Mechanical Co., Ltd	C524
Zhengxing Wheel Group Co., Ltd	C525
Zhenjiang R&D Auto Parts Co., Ltd	C526