A BIZOTTSÁG (EU) 2020/353 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2020. március 3.)

a Kínai Népköztársaságból származó közúti acélkerekek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) (a továbbiakban: az alaprendelet) és különösen annak 9. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Az eljárás megindítása

(1) Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) 2019. február 15-én az alaprendelet 5. cikke alapján dömpingellenes vizsgálatot indított a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína, érintett ország) származó közúti acélkerekek Unióba érkező behozatalára vonatkozóan. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést ([2]) (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság egy újabb értesítés ([3]) közzététele útján módosította az eljárás megindításáról szóló értesítést, és pontosította a vizsgálattal érintett termékkört.

(2) A Bizottság azt követően indított vizsgálatot, hogy 2019. január 3-án az Európai Kerékgyártók Szövetsége (a továbbiakban: EUWA, panaszos) panaszt nyújtott be olyan gyártók nevében, amelyeknek termelése a közúti acélkerekek teljes uniós termelésének több mint 25 %-át teszi ki. A panaszban foglalt, a dömpinggel és az abból eredő jelentős kárral kapcsolatos bizonyítékok elegendőek voltak a vizsgálat megindításához.

1.2. Nyilvántartásba vétel

(3) A Bizottság az (EU) 2019/1693 bizottsági végrehajtási rendelet ([4]) (a továbbiakban: az ideiglenes rendelet) (4) preambulumbekezdésében ismertetett okokból az érintett termék behozatalaira vonatkozóan az alaprendelet 14. cikkének (5a) bekezdése alapján nem vezetett be nyilvántartásbavételi kötelezettséget. Ezzel kapcsolatban egyetlen fél sem fogalmazott meg észrevételt.

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 21. o.

([2]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó közúti acélkerekek behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról (HL C 60., 2019.2.15., 19. o.).

([3]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó közúti acélkerekek behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról szóló értesítés módosításáról (HL C 111., 2019.3.25., 52. o.).

([4]) A Bizottság (EU) 2019/1693 végrehajtási rendelete (2019. október 9.) a Kínai Népköztársaságból származó közúti acélkerekek behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről (HL L 259., 2019.10.10., 15. o.).

1.3. **Ideiglenes intézkedések**

(4) A Bizottság az alaprendelet 19a. cikkével összhangban 2019. szeptember 19-én megküldte a feleknek a javasolt vámok összefoglalását, valamint a dömpingkülönbözet és az uniós gazdasági ágazatot érő kár megszüntetéséhez szükséges mérték részletes számítását. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket arra, hogy három munkanapon belül tegyenek észrevételeket a számítások pontosságával kapcsolatban. Észrevétel nem érkezett.

(5) A Bizottság 2019. október 11-én az ideiglenes rendelettel ideiglenes dömpingellenes vámot vetett ki a Kínai Népköztársaságból származó közúti acélkerekek Unióba érkező behozatalára.

(6) Az ideiglenes rendelet (23) preambulumbekezdésében foglaltaknak megfelelően a dömping és a kár vizsgálata a 2018. január 1-jétől 2018. december 31-ig tartó időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak), a kár értékelése szempontjából lényeges tendenciák vizsgálata pedig a 2015. január 1-jétől a vizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

1.4. **Az eljárás további menete**

(7) Azt követően, hogy a Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket az ideiglenes dömpingellenes vámok kivetésének alapjául szolgáló lényeges tényekről és szempontokról (a továbbiakban: az érdekelt felek ideiglenes tájékoztatása), a panaszos, nyolc importőr és/vagy viszonteladó, valamint két kínai exportáló gyártó írásos beadványokat nyújtott be az ideiglenes ténymegállapításokkal kapcsolatos álláspontjuk ismertetése céljából.

(8) A meghallgatást kérő felek lehetőséget kaptak a meghallgatásra. Meghallgatásra egyetlen kínai exportáló gyártóval került sor. Az eljárás e szakaszában egyetlen érdekelt fél sem kérte a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatását.

(9) A Bizottság folytatta a végleges ténymegállapításainak megtételéhez szükségesnek tartott információk összegyűjtését és ellenőrzését. A végleges ténymegállapítások megfogalmazásakor a Bizottság figyelembe vette az érdekelt felek észrevételeit, és azok alapján az indokolt esetekben módosította az ideiglenes ténymegállapításokat.

(10) A Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján végleges dömpingellenes vámot kívánt kivetni a KNK-ból származó közúti acélkerekek Unióba érkező behozatalára (a továbbiakban: az érdekelt felek végső tájékoztatása). A Bizottság a felek számára egy meghatározott időszakot biztosított az érdekelt felek végső tájékoztatásával kapcsolatos észrevételeik megtételére.

(11) Egy független importőr 2020. január 9-én meghallgatáson vett részt a Bizottság szolgálatai előtt. A kínai exportáló gyártók egy csoportja 2020. január 16-án a meghallgató tisztviselő jelenlétében meghallgatáson vett részt az érdekelt felek végső tájékoztatása utáni eljárási szakasszal kapcsolatban.

(12) Az érdekelt felek által benyújtott észrevételeket a Bizottság mérlegelte, és indokolt esetben figyelembe vette.

1.5. **Mintavétel**

(13) mivel a mintavétellel kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (7)–(18) preambulumbekezdését.

1.6. **Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak**

(14) mivel a vizsgálati időszakkal és a figyelembe vett időszakkal kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (23) preambulumbekezdését.

2. **AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK**

2.1. **Észrevételek a termékkörhöz**

(15) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után több fél is felvetette, hogy az ideiglenes intézkedések tárgyát képező kódok egyikéhez, a 8716 90 90 97 TARIC-kódhoz tartozó árumegnevezés nem egyértelmű. Ezek a felek annak megerősítésére kérték a Bizottságot, hogy a kód alá csak a közúti használatra szánt kerekek tartoznak, a talicskák és a kézikocsik kerekei nem.

(16) A Bizottság megerősítette az értelmezés helytállóságát, tehát hogy a vizsgálat a talicskákhoz és a kézikocsikhoz szánt kerekekre nem terjed ki. Az egyértelműség érdekében a Bizottság megfelelő módon kiigazította a kérdéses TARIC-kódhoz tartozó árumegnevezést. A Bizottság 2019. október 29-én egy, az ügy irataihoz csatolt feljegyzés útján minden érdekelt felet tájékoztatott a kiigazításról.

(17) Közvetlenül az ideiglenes rendelet kihirdetése előtt egy független importőr kérte a személygépkocsik közúti acél pótkerekeinek kizárását, arra hivatkozva, hogy e kerekek műszaki és fizikiai tulajdonságai nem egyeznek meg a termékkörbe tartozó összes többi kerékével. Az importőr előadta, hogy a közúti acél pótkerekek nem használhatók a rendes kerekekkel azonos módon, mert sebességük 80 km/h értékben korlátozva van. A fél emellett azt is elmagyarázta, hogy az Unióban összességében nagyon kevés személygépkocsihoz való közúti acél pótkereket gyártanak, a cserealkatrészek piacán pedig egyáltalán nincsenek jelen ilyen kerekek (szemben az eredetiberendezés-gyártói vagy OEM-szegmenssel, amely olyan kerekekkel foglalkozik, amelyeket gyártáskor helyeznek be a gépkocsiba).

(18) A Bizottság elutasította a független importőr kérését. A sebességkorlátozás nem módosítja a kerék alapvető műszaki és fizikai tulajdonságait, és az importőr nem mutatott be más olyan bizonyítékot, amely arra utalt volna, hogy a kérdéses pótkerekek műszaki és fizikai tulajdonságai eltérőek a vizsgálat termékkörébe tartozó összes többi termékétől. Emellett maga a fél is megerősítette, hogy ilyen típusú kerekeket gyártanak az Unióban, tehát van verseny a behozott közúti acél pótkerekekkel. Irreleváns, hogy a fél állítása szerint ezeket a kerekeket az uniós gazdasági ágazat a két fő értékesítési csatorna egyikén keresztül nem értékesíti és ilyen célra nem gyártja, hiszen a cserealkatrész-piacon jelen lévő és az OEM-szegmensben értékesített közúti acélkerekek azonos műszaki és fizikai tulajdonságokkal rendelkeznek.

(19) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után az egyik fél kritikát fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a panasz a kerék rendeltetése (azaz a közutakon való használata) alapján határozza meg, hogy egy acélkerék a vizsgálat hatálya alá tartozik-e, vagy sem. Ehelyett a fél azt javasolta, hogy a Bizottság a sebesség és a terhelés alapján különítse el azokat az acélkerekeket, amelyek közúti használatra vannak szánva, és ezért a vizsgálat hatálya alá tartoznak. A fél úgy ítélte meg különösen, hogy kizárólag az 50 km/h feletti sebességre tervezett kerekek tekinthetők közúti acélkerékként tervezett és gyártott kerekeknek. Az érdekelt felek végső tájékoztatása után a fél megismételte a felvetést.

(20) A Bizottság megállapította, hogy a felvetés nem vonja kétségbe sem a termékkör meghatározását, sem pedig magát a vizsgálat tárgyi hatályát, hanem csupán arra szorítkozik, hogy alternatív módon írja le a közúti acélkerekeket. A Bizottság álláspontja szerint azonban a sebesség a (18) preambulumbekezdésben található megfontolások miatt a termékkör meghatározása szempontjából irreleváns tényező, ezért a fél felvetését elutasította.

(21) Egy exportáló gyártó arra panaszkodott, hogy az ideiglenes rendelet sem műszakilag nem határozza meg a kizárt termékeket, sem pedig olyan eljárásokat nem tartalmaz, amelyek segítségével az uniós vámtisztviselők és a Bizottság szolgálatai eldönthetik, hogy egy termék ki van-e zárva az intézkedések hatálya alól.

(22) A Bizottság ezzel szemben megerősítette, hogy a kizárt termékek műszaki meghatározása és a hatályos vámeljárások elegendőek a hatályban lévő dömpingellenes intézkedések helyes alkalmazásához és nyomon követéséhez, ezért az eljárás adott szakaszában nem látszott szükségesnek ebben az ügyben további meghatározásokról vagy eljárásokról rendelkezni. A felvetést ezért a Bizottság elutasította.

(23) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után egy független importőr előadta, hogy a mezőgazdasági pótkocsik és félpótkocsik legalább 16 hüvelyk (és legfeljebb 54 hüvelyk) kerékpánt-átmérőjű acélkerekeit ki kellene zárni a vizsgálat tárgyi hatályából, mert fizikai és műszaki tulajdonságaik a sebesség, a teherbírás és a rögzítőlyukak tekintetében eltérnek a tehergépjárművek pótkocsijaira és félpótkocsijaira szánt acélkerekektől. A Bizottság megjegyzi, hogy az ideiglenes rendelet az egyértelműség érdekében utalt arra, hogy a mezőgazdasági pótkocsikhoz és az egyéb, a művelésben használt vontatott mezőgazdasági eszközökhöz való, legfeljebb 16 hüvelyk kerékpánt-átmérőjű kerekek nem tartoznak az intézkedések hatálya alá. Mindazonáltal amellett, hogy ez a kizárás leszűkítette a vizsgálat hatályát, nem változtatott azon, hogy az elsősorban a közutakon kívüli használatra tervezett és ott használatos kerekekre a termékmeghatározás korábban sem terjedt ki (lásd a (24) preambulumbekezdést).

(24) Az ideiglenes rendelet a személygépkocsik pótkocsijaihoz (utánfutóihoz), a lakókocsikhoz, a mezőgazdasági pótkocsikhoz és az egyéb, a művelésben használt vontatott mezőgazdasági eszközökhöz való, legfeljebb 16 hüvelyk kerékpánt-átmérőjű kerekeket ideiglenesen kizárta az intézkedések tárgyi hatályából. Egyes felek úgy értelmezték, hogy ennek következtében a mezőgazdasági pótkocsikhoz és az egyéb, a művelésben használt vontatott mezőgazdasági eszközökhöz való, 16 hüvelyknél nagyobb kerékpánt-átmérőjű kerekekre kiterjed az intézkedések tárgyi hatálya. A Bizottság azonban elmagyarázta, hogy a kizárással nem kívánt a vizsgálat hatálya alá vonni egyetlen, a közutakon kívül használatos kereket sem. Éppen ellenkezőleg: a közhasználatú közutakon kívüli használatra tervezett kerekeket már az eljárás megindításáról szóló értesítés kifejezetten kizárta a termékkörből. Ugyanez volt a panaszos szándéka is. A panasz nyilvános változata kijelentette, hogy az úgynevezett OTR kerekekre (off the road, azaz közutakon kívül használatos kerekek), vagyis a rendesen nem a közutakra tervezett gépek kerekeire, például a mezőgazdasági kerekekre, a földmunkagépek és a bányászati gépek kerekeire, valamint az ipari anyagmozgatásban használatos kerekekre (például a villás emelőtargoncák vagy a daruk kerekeire) a panasz nem terjedt ki. A vizsgálat nem adott okot e kizárás megkérdőjelezésére, ezért a vizsgálat a mezőgazdasági pótkocsik és félpótkocsik acélkerekeire a kerékpántátmérőtől függetlenül nem terjedt ki.

(25) Az érdekelt felek végső tájékoztatása után az EUWA azt javasolta, hogy a Bizottság a kizárt termékek listáját egészítse ki „az építőipari járműveken való használatra szánt kerekek" szöveggel. A Bizottság ezt a kiegészítést szükségtelennek tartotta, mert ezekre a kerekekre a termékmeghatározás korábban sem terjedt ki. A Bizottság ezért az EUWA javaslatát elutasította.

(26) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után egy független importőr felvetette, hogy bizonyos téli abroncsokhoz való személygépkocsi-kerekeket ki kellene zárni a vizsgálat tárgyi hatályából, gondolva elsősorban azokra, amelyeket úgy terveztek, hogy többféle típusú gépkocsira is fel lehessen őket szerelni. A vállalat előadta, hogy az uniós gyártók nem hajlandóak ilyen típusú kerekeket gyártani, hogy e kerekek segítségével erőforrások takaríthatók meg, valamint hogy ezek a kerekek az „utópiacnak" vagy cserealkatrész-piacnak csupán egy kis szeletét szolgálják ki. Az érdekelt felek végső tájékoztatása után a fél megismételte felvetéseit.

(27) A vizsgálat keretében a Bizottság megállapította, hogy a téli abroncsokhoz való acélkerekek – ideértve a tervezésüknél fogva többféle típusú gépkocsira felszerelhetőket is – ugyanazokkal az alapvető fizikai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, mint a vizsgálat termékkörébe tartozó más kerekek. A független importőr beadványa szerinti kerék középfurat-állító (központosító) gyűrűvel felszerelt „univerzális" személygépkocsi-kerék. Ez a kialakítás lehetővé teszi, hogy ugyanazt a kiindulási kereket különböző állítógyűrűk segítségével különböző középfurat-átmérőket igénylő helyzetekben lehessen alkalmazni. A végeredmény ugyanaz, mint ha a kerék fix középfurattal lenne ellátva. A termék mind az OEM-piacon, mind pedig az utópiacon versenytársa az uniós gazdasági ágazat által gyártott, téli abroncsokhoz való kerekeknek. Ezért a Bizottság nem látott okot arra, hogy ezt a terméktípust kizárja a vizsgálat tárgyi hatályából. A Bizottság ennek megfelelően elutasította a független importőr felvetését.

2.2. **Következtetés**

(28) Az ideiglenes rendelet kihirdetése nyomán az érdekelt felek által megfogalmazott összes észrevétel figyelembevételével a Bizottság megerősítette, hogy az ideiglenes rendelet (42) preambulumbekezdésében található termékmeghatározás megfelelő módon tükrözi a vizsgálat tárgyi hatályát. Az érintett termék tehát a következőképpen került meghatározásra: a KNK-ból származó, jelenleg az ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 és ex 8716 90 90 KN-kódok (TARIC-kódok: 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 és 8716 90 90 97) alá tartozó, közúton való használatra tervezett, a következő típusú járművekre szánt acélkerekek, tartozékaikkal is, abronccsal felszerelve is:

– közúti vontatók,

– személy- és/vagy áruszállító gépjárművek,

– különleges célra szolgáló gépjárművek (például tűzoltókocsik, locsolóautók),

– a felsorolt járművek géperejű hajtás nélküli pótkocsijai és félpótkocsijai

(a továbbiakban: érintett termék).

Az érintett termék nem foglalta magában:

– azokat a közúti acélkerekeket, amelyek a jelenleg a 8701 10 alszám alá tartozó egytengelyes kerti traktorokhoz vannak szánva, azok ipari összeszerelése céljára,

– a közúti kvadokhoz szánt kerekeket,

– az egy darabban öntött, csillag alakú acél kerékagyakat,

– a kifejezetten a közhasználatú közutakon kívüli használatra tervezett gépjárművekre szánt kerekeket (például a mezőgazdasági és az erdei vontatók, a villás emelőtargoncák, a repülőtolók, a terepjáró kivitelű dömperek kerekeit),

– a személygépkocsik géperejű hajtás nélküli pótkocsijaihoz (utánfutóihoz) és a géperejű hajtás nélküli lakókocsikhoz való, legfeljebb 16 hüvelyk kerékpánt-átmérőjű kerekeket,

– a kifejezetten a közhasználatú közutakon kívüli használatra tervezett pótkocsikra (utánfutókra) és félpótkocsikra szánt kerekeket (például a mezőgazdasági pótkocsik és az egyéb, a művelésben használt vontatott mezőgazdasági eszközök acélkerekeit).

3. **DÖMPING**

3.1. **Előzetes megjegyzések**

(29) Az ideiglenes rendelet (43)–(48) preambulumbekezdésében ismertetett módon a Bizottság úgy döntött, hogy a mintában szereplő egyik kínai exportáló gyártóval kapcsolatban az alaprendelet 18. cikkében foglaltak szerint jár el. A Bizottság nem tudta összeegyeztetni az exportáló gyártó auditált könyvviteli adatait és adóbevallásait az átadott exportértékesítési adatokkal. Ezért a Bizottság megállapította, hogy az átadott adatok nem voltak megbízhatónak tekinthetők, így a Bizottságnak az alaprendelet 18. cikkének (1) bekezdésére támaszkodva kellett meghatároznia az exportáló gyártó dömping- és kárkülönbözetét.

(30) Az érdekelt felek ideiglenes tájékoztatása után küldött beadványában a vállalat megismételte az alaprendelet 18. cikke (1) bekezdésének alkalmazásával szemben korábban – a 2019. június 19-én az alaprendelet 18. cikkének esetleges alkalmazásával kapcsolatban a vállalatnak küldött levélre reagálva, majd pedig a vizsgálat ideiglenes szakaszában szervezett meghallgatások keretében – már előadott érveit.

(31) Emellett a vállalat arra kérte a Bizottságot, hogy az alaprendelet 18. cikkének (1) bekezdése helyett az alaprendelet 18. cikkének (3) bekezdése szerint járjon el, és egyéni dömping- és kárkülönbözetet állapítson meg számára. Kérését arra az állításra alapozta, hogy a legjobb tudása szerint működött együtt a Bizottsággal, ezért az általa megadott információkat nem helyénvaló teljes egészében elutasítani. A vállalat emellett alternatív módszereket is javasolt az exportár számítására, azzal érvelve, hogy ezek az alternatív módszerek lehetővé teszik a Bizottság számára a vállalat egyéni dömping- és kárkülönbözetének megállapítását.

(32) Konkrétabban a vállalat:

a) olyan alternatív módszereket javasolt, amelyek segítségével külső források – például az Unió vámhatóságainak adatai vagy a vállalat uniós vevői által vezetett nyilvántartások – alapján ellenőrizhetők az általa megadott exportügyletek adatai;

b) azt javasolta, hogy a Bizottság a számításai során az egy független közvetítő számára kibocsátott belföldi héaszámlákon feltüntetett árakat vegye figyelembe exportárként.

(33) Emellett az érintett terméket a szóban forgó vállalattól beszerző hat független importőr közül három szintén támogatta beadványában az általa bonyolított behozatalok adatainak figyelembevételére vonatkozó javaslatot, valamint azt, hogy a Bizottság ennek alapján egyéni dömpingkülönbözetet állapítson meg a szóban forgó kínai exportáló gyártó számára.

(34) A beadványokra reagálva a Bizottság hangsúlyozta, hogy a felek egyetlen olyan új tényt sem hoztak a tudomására, amely indokolttá tette volna az exportáló gyártó telephelyén végzett helyszíni ellenőrzés során gyűjtött bizonyítékokon alapuló eredeti ténymegállapítás megváltoztatását, nevezetesen hogy a szóban forgó gyártó által megadott, az Unióba irányuló értékesítési ügyleteire vonatkozó adatok nem voltak összeegyeztethetők auditált könyvviteli adataival és adóbevallásaival.

(35) A Bizottság emellett úgy ítélte meg, hogy az exportáló gyártónak az ügy kapcsán nem állt módjában igénybe venni az alaprendelet 18. cikkének (3) bekezdésében foglalt lehetőséget, hiszen nem az volt a kérdés, hogy az általa benyújtott információk minden szempontból tökéletesek voltak-e, hanem hogy alapvető bizonytalanság állt fenn a Bizottságnak átadott nyilvántartások és információk megbízhatóságával kapcsolatban. Ezeket az adatokat a Bizottság semmilyen módon nem tudta független ellenőrzésnek alávetni. Következésképpen a Bizottságnak nem álltak rendelkezésére az exportáló gyártó dömping- és kárkülönbözetének megállapításához szükséges

bizonyítékok. Továbbá – mindettől függetlenül – egyik javasolt alternatív módszer sem adott lehetőséget a megadott értékesítési és költségadatok és a kérdéses vállalat telephelyén ellenőrzött hivatalos dokumentumok (auditált könyvvitel és adóbevallások) összeegyeztetésére. Mindemellett egyik javasolt alternatív módszer sem biztosította, hogy a Bizottság hozzájusson az exportált gyártó által a vizsgálati időszakban bonyolított exportügyletek teljes listájához. Ezért a Bizottság – a vizsgálati időszakban bonyolított exportügyletek teljes és ellenőrizhető listája hiányában – nem tudta garantálni, hogy a dömping-, illetve a kárkülönbözetre vonatkozóan észszerűen pontos ténymegállapításokat lehessen tenni.

(36) Ennek megfelelően a Bizottság a vállalat által átadott adatokat nem tekintette megbízhatónak, és az alaprendelet 18. cikkének (1) bekezdése alapján figyelmen kívül hagyta őket ([5]).

(37) Az érdekelt felek végső tájékoztatása után a vállalat megismételte azt az állítását, hogy a (31)–(33) preambulumbekezdésben említett alternatív módszerekkel meg lehetett volna határozni a dömping- és a kárkülönbözet megállapításához szükséges exportárat. Továbbá a vállalat utalt arra, hogy a Bíróság az EBMA kontra Giant (China) ügyben kimondta, hogy „a »szükséges információk« az érintett felek birtokában lévő azon információkra vonatkozik, amelyeknek szolgáltatására a célból hívják fel őket az uniós intézmények, hogy megtegyék a dömpingellenes vizsgálat keretében szükséges ténymegállapításokat ([6])". Ezzel összefüggésben a vállalat azt állította, hogy a Bizottság nem kért olyan kiegészítő adatokat, amelyek igazolják az Unió felé bonyolított exportügyletek listájának teljességét.

(38) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a vállalat az ideiglenes vállalatspecifikus tájékoztatás keretében már kapott tájékoztatást arról, hogy a (37) preambulumbekezdésben említett adatok, különösen pedig a vizsgálati időszakban lebonyolított exportügyletek teljeskörű és ellenőrizhető adatai nem álltak a Bizottság rendelkezésére. A vállalat nem volt képes bizonyítékokat szolgáltatni annak alátámasztására, hogy az adatok teljeskörűek voltak, és egyébként a fentiekben ismertetett módon a Bizottság ezt ellenőrizni sem tudta. Ezért nem helyénvaló az a kijelentés, hogy a Bizottság nem kért kiegészítő információkat. A körülményekre való tekintettel a Bizottság nem volt abban a helyzetben, hogy meggyőződjék a vállalat által az exportügyletek tekintetében átadott adatok helyességéről.

(39) A vállalat emellett azt is megismételte, hogy az eljárás során legjobb képessége szerint mindvégig együttműködést tanúsított, és egy korábbi vizsgálatra ([7]) hivatkozva emlékeztetett a Bizottság azon gyakorlatára, hogy a vállalatok saját adatait a lehető legnagyobb mértékben felhasználja.

(40) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az egyes vizsgálatok sajátos körülményei csak egyedileg értelmezhetők. A jelen ügyben a Bizottság legfőbb problémája az volt, hogy a vállalat nyilvántartásai alapvetően megbízhatatlannak bizonyultak, és ezt a problémát – mint mindent átható problémát – nem lehetett a vállalat által szolgáltatott adatok kiigazításával kiküszöbölni. Mivel a vállalat nyilvántartásainak ellenőrzésére nem volt lehetőség, a Bizottság nem tudott a szükséges bizonyossággal meggyőződni az exportügyletekre vonatkozó adatok (exportált termékek, mennyiségek és értékek) helyességéről és teljességéről sem. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyezte azt is, hogy az árak vonatkozásában átadott és más módokon, például az importőröktől származó adatok vagy az exportstatisztikák segítségével igazolt adatokat nem tudta összeegyeztetni a vállalat auditált könyvviteli adataival, ami további jele a szóban forgó adatok megbízhatatlanságának.

(41) Emellett a vállalat azt is felvetette, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, amikor a rendes értéket az alaprendelet 18. cikke alapján határozta meg, hiszen csak az exportárra vonatkozó adatokat találta megbízhatatlannak. Ebben az összefüggésben a vállalat megismételte, hogy a DS 337: EK – lazac (Norvégia) ügyben a vizsgálóbizottság jelentése ([8]) a dömpingellenes WTO-megállapodás II. mellékletére hivatkozott, amely szerint „[m]inden olyan ellenőrizhető információt, amelyet megfelelő, a vizsgálat során szükségtelen nehézségek nélkül felhasználható formában, megfelelő időben, és amennyiben lehetséges, a hatóságok által igényelt adathordozón vagy számítógépes nyelven nyújtottak be, a határozathozatalkor figyelembe kell venni."

([5]) A Törvényszék ítélete, City Cycle Industries, T-413/13, ECLI:EU:T:2015:164, 120–121. pont.
([6]) A Bíróság ítélete, EBMA kontra Giant (China), C-61/16 P, ECLI:EU:C:2017:968, 57. pont.
([7]) A Tanács 950/2001/EK rendelete (HL L 134., 2001.5.17.), (43)–(44) preambulumbekezdés.
([8]) A vizsgálóbizottság jelentése, EK – lazac (Norvégia), 7.354–355. preambulumbekezdés.

(42) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a dömpingellenes WTO-megállapodás II. mellékletétől függetlenül a rendes érték meghatározásának módja a kérdés szempontjából irreleváns. A vállalat az egyéni dömpingkülönbözet megállapítása érdekében nyújtotta be az adatokat. A Bizottság megállapította, hogy az exportár meghatározásához szükséges adatok, amelyek a dömpingkülönbözet megállapítása szempontjából alapvető fontosságúak, nem voltak megbízhatóak, mert nem lehetett őket ellenőrizni. A hiányosságok olyan jellegűek voltak, hogy az exportár meghatározása céljából szolgáltatott adatok teljes egészét figyelmen kívül kellett hagyni. Ilyen körülmények között a rendes érték megállapítása felesleges lett volna, hiszen exportár nélkül nem állapítható meg dömpingkülönbözet.

(43) Végezetül a vállalat azt is felvetette, hogy a Bizottság megsértette a vállalat védelemhez való jogát azzal, hogy nem szolgált számára tájékoztatással a rendes érték megállapítását illetően. Ezzel összefüggésben a vállalat kérte a meghallgató tisztviselő előtti meghallgatását, amelyre 2020. január 16-án sor került.

(44) A (42) preambulumbekezdésben ismertetett módon a vállalathoz tartozó rendes értéket a Bizottság az ügy keretében nem állapította meg. Ezért a Bizottság úgy ítélte meg, hogy egyetlen, a birtokában lévő információról sem mulasztott el tájékoztatást adni a vállalatnak. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a vállalatnak a rendes érték meghatározásával kapcsolatos tájékoztatás iránti korábbi kérése nyomán a Bizottság tájékoztatta a vállalatot mindazokról a körülményekről, amelyeket a rendes érték meghatározása során figyelembe vett volna.

(45) A 2020. január 16-i meghallgatáson a meghallgató tisztviselő úgy ítélte meg, hogy a Bizottság nem sértette meg a vállalat védelemhez való jogát azzal, hogy nem szolgált számára tájékoztatással a rendes érték számítását illetően.

(46) Mindezek alapján a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (43)–(48) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseket, és fenntartotta azt a döntését, hogy a szóban forgó vállalat kapcsán a 18. cikk (1) bekezdésének első albekezdése szerint jár el. Mivel a vállalat exportértékesítései nem voltak ellenőrizhetők, a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy a vállalat pontosan milyen terméktípusokat exportált az Unióba a vizsgálati időszakban. Ezért, mivel ezekkel az információkkal nem rendelkezett, a Bizottság úgy ítélte helyénvalónak, hogy a vállalat esetében a minden más vállalat esetében alkalmazott dömpingkülönbözetet veszi figyelembe. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy amennyiben a vállalat a jövőben igazolni tudja exportadatainak ellenőrizhetőségét, az alaprendelet 11. cikkének (8) bekezdése alapján kérheti a beszedett vámok visszatérítését.

3.2. **Rendes érték**

(47) mivel az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának alkalmazásával, a reprezentatív ország megválasztásával, a torzulásmentes költségek számítása során figyelembe vett termelési tényezőkkel és referenciaértékekkel, valamint a rendes érték számításával kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (49)–(178) preambulumbekezdését.

3.3. **Exportár**

(48) mivel az exportár megállapításával kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (179) preambulumbekezdését.

3.4. **Összehasonlítás és dömpingkülönbözetek**

(49) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után egy uniós független importőr az érintett termék tekintetében, illetve csak a személygépkocsikhoz való közúti acélkerekek tekintetében megkérdőjelezte a dömping fennállását.

(50) Észrevételei azonban csupán kijelentések voltak, nem voltak alátámasztva bizonyítékokkal, és nem vonták kétségbe a Bizottságnak a rendes értékkel, az exportárral és ezek összehasonlításával kapcsolatos ideiglenes ténymegállapításait. A mintában megmaradt egyetlen exportáló gyártó, amely a dömpingkülönbözet teljes számítását megkapta, nem vonta kétségbe ezeket a ténymegállapításokat és számításokat. Ez a vállalat személygépkocsikhoz való közúti acélkerekeket is exportált az Unióba. A Bizottság mind a személygépkocsikhoz, mind pedig a haszongépjárművekhez való közúti acélkerekek esetében jelentős dömpingkülönbözetet állapított meg.

(51) mivel a minden más vállalathoz tartozó dömpingkülönbözet számításának módjával kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (184)–(185) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseket.

(52) Továbbá mivel az összehasonlítással és a dömpingkülönbözetekkel kapcsolatban sem érkeztek észrevételek, a Bizottság az ideiglenes rendelet (180)–(183) és (186)–(187) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseket is megerősítette.

4. KÁR

4.1. Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása

(53) mivel az ideiglenes rendelet kihirdetése után ezzel a szakasszal kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (188)–(189) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

4.2. Uniós piac és uniós felhasználás

(54) Beadványában egy független importőr azt állította, hogy a Bizottságnak a (190) preambulumbekezdésben foglalt következtetése helytelen, és a személygépkocsikhoz való, illetve a haszongépjárművekhez való kerekekkel nem lett volna szabad egyetlen vizsgálat keretében foglalkozni. Az érdekelt fél szerint a haszongépjárművek kerekei esetében jelentős dömpingkülönbözet adódott volna, a személygépkocsik kerekei esetében ezzel szemben nem. Az érdekelt felek végső tájékoztatása után ugyanez az importőr amellett érvelt, hogy a személygépkocsikhoz és a haszongépjárművekhez való kerekeket nem volna szabad egyetlen eljárás keretében vizsgálni, mert a személygépkocsikhoz való kerekek kilogrammban kifejezve mindössze a teljes uniós felhasználás kevesebb mint 1 %-át teszik ki.

(55) A Bizottság ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy a személygépkocsikhoz való kerekek és a haszongépjárművekhez való kerekek ugyanazokkal az alapvető fizikai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, tehát pusztán különböző típusai az érintett terméknek. Ezért a vizsgálat egyetlenegy termékkel foglalkozott. Az érintett termék különböző típusai esetében folytatott dömping mértékében tapasztalható esetleges különbségek semmilyen módon nem relevánsak a vizsgálat tárgyának, azaz az érintett termék meghatározásának értékelése szempontjából. Fel kell hívni a figyelmet arra is, hogy a Bizottság a vizsgált termék valamennyi típusa esetében jelentős dömpinget állapított meg. Tehát még ha a szóban forgó körülményt figyelembe kellene is venni, maga a felvetés tényszerűen nem volt helytálló. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az ideiglenes rendelet (190)–(192) preambulumbekezdésében foglalt ténymegállapítások szerint a kínai és az uniós gyártók egyaránt aktívak mind a személygépkocsikhoz való, mind pedig a haszongépjárművekhez való kerekek piacán, és mindkét terméktípus jelentős részt tesz ki mind az érintett országból az Unióba irányuló kivitelen, mind pedig az uniós gazdasági ágazat értékesítésein belül. A darabszámokat tekintve az Unióban az értékesítések körülbelül 65 %-a érint személyképkocsikhoz való kerekeket. A dömpingelt behozatal a termék típusától és forgalmazási csatornáitól függetlenül képes hátrányosan befolyásolni az uniós gazdasági ágazat helyzetét. Ezért a Bizottság a felvetést elutasította.

(56) mivel az uniós piaccal és az uniós felhasználással kapcsolatban további észrevételek nem érkeztek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (190)–(195) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

4.3. Az érintett országból érkező behozatal

(57) mivel ezzel a szakasszal kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (196)–(204) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

4.4. Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete

4.4.1. *Általános megjegyzések*

(58) mivel nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (205)–(209) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

4.4.2. *Makrogazdasági mutatók*

(59) mivel a makrogazdasági mutatókkal kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (210)–(218) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

4.4.3. *Mikrogazdasági mutatók*

(60) mivel a mikrogazdasági mutatókkal kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (219)–(230) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

4.4.4. *A kárra vonatkozó következtetés*

(61) mivel a kárra vonatkozó következtetéssel kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (231)–(234) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

5. **OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS**

5.1. **A dömpingelt behozatal hatásai**

(62) Az eljárás ideiglenes szakaszában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatnak az érintett országból érkező dömpingelt behozatal hatására csökkent az értékesítési volumene és a piaci részesedése, valamint hogy a behozatal alákínált az uniós gazdasági ágazat értékesítési árainak. Az eljárás ideiglenes szakaszában arra utaló bizonyítékok is voltak, hogy ezek a dömpingárak a vizsgálati időszakban árlenyomást okoztak. Ez utóbbi ténymegállapítást alátámasztja az ideiglenes rendelet 8. táblázata is, amely azt mutatja, hogy az uniós gazdasági ágazatnak már 2017-ben kisebb mértékben nőttek az Unión belüli értékesítési árai, mint a termelési költségei, míg a vizsgálati időszakban az uniós gyártók már kénytelenek voltak az előállítási költségeik alatt értékesíteni termékeiket. Ezeket a ténymegállapításokat a Bizottság az eljárás végleges szakaszában megerősítette.

(63) Az érdekelt felek végső tájékoztatása után, a meghallgató tisztviselő előtti meghallgatása keretében egy kínai csoport előadta, hogy az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének visszaesése nem tulajdonítható teljes egészében a kínai behozatalnak, mert Kína piaci részesedésének növekedése a figyelembe vett időszakban kisebb volt, mint az uniós gyártók piaci részesedésének csökkenése ugyanebben az időszakban. ([9]) Ugyanez a csoport azt is kijelentette, hogy a Bizottság nem ismertette részletesen, hogy – mindamellett, hogy a kínai importárak 7 %-kal csökkentek a figyelembe vett időszakban – a kínai behozatal alacsony piaci részesedése hogyan gyakorolt kedvezőtlen hatást az uniós gyártók által uralt uniós piacra.

(64) A Bizottság megjegyzi, hogy nem kell szükségképpen a teljes megállapított kárt a vizsgált behozatalnak tulajdonítania; az ok-okozati összefüggés vizsgálata mindössze annak elemzését jelenti, hogy a vizsgált behozatal oka-e a megállapított kárnak, amit az ügyben egyetlen érdekelt fél sem vitat. Az ideiglenes rendelet (239)–(252) preambulumbekezdésében ismertetett módon a Kínából érkező behozatal által kifejtett árlenyomás a figyelembe vett időszakban mindvégig lefelé szorította az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumeneit és értékesítési árait, különösen azonban 2017-ben és a vizsgálati időszakban volt káros, amikor nőttek a költségek. Ez a nyomás a vizsgálati időszakban súlyos veszteségeket okozott mind a termelés és az értékesítések, mind pedig a jövedelmezőség vonatkozásában. Egyetlen más olyan tényező sem volt, amely akár külön-külön, akár együttesen vizsgálva gyengítette volna a dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggést.

(65) mivel más észrevétel nem érkezett azzal kapcsolatban, hogy a megállapított kár ennek a behozatalnak tudható be, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (236)–(238) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

5.2. **Az egyéb tényezők hatásai**

(66) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után egy független importőr azt a kérdést tette fel, hogy a Bizottság Törökországgal szemben miért nem indított vizsgálatot. A vállalat szerint az ideiglenes rendelet 4. és 12. táblázatának tanúsága szerint Törökországból a vizsgálati időszakban több közúti acélkerék érkezett az Unióba, mint Kínából, az importárak pedig hasonlóak voltak.

(67) Először: a Bizottság megjegyzi, hogy a vizsgálatot azzal az országgal szemben indította meg, amelynek kapcsán az ügy megnyitásakor elegendő bizonyítékot mutattak be számára a kárt okozó dömping fennállására vonatkozóan. A panaszban található bizonyítékok éppenséggel azt jelezték, hogy a török importárak kellően magasak voltak ahhoz, hogy ne okozzanak kárt az uniós gazdasági ágazatnak. Másodszor: az ideiglenes rendelet (241) preambulumbekezdésében ismertetett módon a Bizottság mind a Kínából, mind a Törökországból érkező behozatal esetében elemezte a behozatali volumeneknek és az importáraknak a figyelembe vett időszak alatti alakulását. Az ügy iratai között található bizonyítékok alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a török árak átlagosan körülbelül 25 %-kal magasabbak voltak a kínaiaknál.

([9]) Az ideiglenes rendelet 3. táblázata bemutatja, hogy a kínai behozatal piaci részesedése az uniós piacon a 2015. évi 2,6 %-ról a vizsgálati időszakra 5,3 %-ra nőtt. Az ideiglenes rendelet 6. táblázata bemutatja, hogy az uniós gyártók piaci részesedése az uniós piacon a 2015. évi 84,9 %-ról a vizsgálati időszakra 79,8 %-ra csökkent.

(68) Az érdekelt felek végső tájékoztatása után egy kínai csoport felhívta a figyelmet arra, hogy a török importvolumenek nagyobbak voltak a kínaiaknál. Hozzátette, hogy a kínai importáraktól eltérően a török importárak csökkentek 2017 és a vizsgálati időszak viszonylatában, továbbá azt állította, hogy a Bizottság nem elemezte ennek a tendenciának az uniós gyártókat ért kárra gyakorolt hatását. A fél ezeket a kérdéseket a meghallgató tisztviselő előtti meghallgatás keretében ismét felvetette, egyben pedig azt is előadta, hogy a vizsgálati időszakban a Törökországból érkező behozatal 9,6 %-os piaci részesedése jelentősnek volt mondható a Kínából érkező behozatal 5,3 %-os piaci részesedéséhez viszonyítva, miközben a máshonnan érkező importnak is 5,2 % volt a piaci részesedése.

(69) A Bizottság megismételte, hogy az Eurostat adatai alapján nem alkotható pontos kép a behozatalok árszintjéről, továbbá megjegyezte, hogy az ideiglenes rendelet 4. és 12. táblázata szerint a figyelembe vett időszak összes évét tekintve, majd pedig a vizsgálati időszakban is, a kilogrammonkénti átlagos kínai importár alatta volt a török importárnak, és jóval elmaradt a máshonnan érkező behozatalhoz tartozó importáraktól. A kínai és a török importárak alakulása csak kismértékben tér el egymástól, ezért a közöttük lévő különbség – az Eurostat adatainak az ideiglenes rendelet (200) preambulumbekezdésében említett fogyatékosságaira, valamint az ideiglenes rendelet (241) preambulumbekezdésében összefoglalt, e rendelet (67) preambulumbekezdésében már említett, egyetlen érdekelt fél által sem vitatott ténymegállapításokra is figyelemmel – lényegtelennek tekinthető. Mindezek miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a török importárak alapján nem vonható kétségbe az a ténymegállapítás, hogy a közúti acélkerekek Kínából érkező behozatala kárt okozott az uniós gyártóknak.

(70) mivel más észrevétel nem érkezett azzal kapcsolatban, hogy a megállapított kár ennek a behozatalnak tudható be, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (239)–(250) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseit.

5.3. **Az ok-okozati összefüggésre vonatkozó következtetés**

(71) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy egyik egyéb megvizsgált tényező sem volt képes jelentős hatást gyakorolni az uniós gazdasági ágazatot érő kárra. Továbbá ezek az egyéb tényezők sem külön-külön, sem együttesen vizsgálva nem gyengítették a dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggést olyan mértékben, hogy ez az összefüggés már ne lenne valósnak és lényegesnek tekinthető, ami megerősíti az ideiglenes rendelet (252) preambulumbekezdésében foglalt következtetést.

6. **UNIÓS ÉRDEK**

6.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

(72) mivel az uniós gazdasági ágazat érdekével kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (254)–(255) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseket.

6.2. **A független importőrök és a felhasználók érdeke**

(73) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után egy importőr előadta, hogy az intézkedések katasztrófát idéznének elő üzleti tevékenységében. Egy másik importőr szerint a vizsgálatnak aránytalanul nagy káros hatásai volnának behozatali tevékenységére, a felhasználókra és a környezetre, de ezeket a hatásokat nem magyarázta meg bővebben és fejezte ki számszerűen. Egyik fél sem támasztotta alá bizonyítékokkal az állítását. A Bizottság álláspontja szerint bizonyítékok hiányában nem állapítható meg, hogy az állítólagos kedvezőtlen hatások nagyobb súllyal esnek latba, mint a közúti acélkerekek uniós piacán az egyenlő versenyfeltételeket visszaállító intézkedések iránti igény. A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy az érintett termék beszerezhető más forrásokból elegendő mennyiségben, így elegendő marad a tisztességes piaci árakon hozzáférhető kínálat.

(74) Az ideiglenes rendelet kihirdetése után a felhasználók érdekének képviseletében egyetlen fél sem jelentkezett vagy fogalmazott meg észrevételt.

(75) mivel a független importőrök és a felhasználók érdekével kapcsolatban más észrevételek nem érkeztek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (256)–(259) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseket.

6.3. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

(76) A fentiek alapján és észrevételek hiányában a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (260) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseket.

7. VÉGLEGES DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK

7.1. A kár megszüntetéséhez szükséges mérték

(77) Annak megállapítása érdekében, hogy az érdekelt feleknek a (4) preambulumbekezdés szerinti tájékoztatását megelőző időszakban bekövetkezett esetleges további jelentős importnövekedés szükségessé teszi-e a figyelembe vett kár mértékének kiigazítását, a Bizottság az alaprendelet 9. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alapján megvizsgálta, hogyan alakultak a behozatalok a szóban forgó időszakban. Az Eurostat adatai, a 14. cikk (6) bekezdése szerinti adatbázis és a Surveillance 2 adatbázis tanúsága szerint az érintett terméknek a vizsgálati időszakban és az érdekelt felek tájékoztatását megelőző időszakban tapasztalt behozatali volumeneit összehasonlítva nem állapítható meg a behozatal további jelentős megnövekedése. Tehát az alaprendelet 9. cikke (4) bekezdésének alkalmazásában nem álltak fenn azok a feltételek, amelyek a kárkülönbözet megnövelését indokolják, ezért a Bizottság nem igazította ki a kárkülönbözetet.

(78) Ennek alapján és mivel a kár megszüntetéséhez szükséges mértékkel kapcsolatban nem érkeztek észrevételek, a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (262)–(269) preambulumbekezdésében foglalt következtetéseket.

7.2. Végleges intézkedések

(79) A dömpinggel, a kárral, az ok-okozati összefüggéssel és az uniós érdekkel kapcsolatban megfogalmazott következtetések figyelembevételével végleges dömpingellenes intézkedéseket kell bevezetni annak megakadályozása érdekében, hogy az érintett termék dömpingelt behozatala további kárt okozzon az uniós gazdasági ágazatnak.

(80) Az alaprendelet 7. cikkének (2) bekezdésével és 9. cikke (4) bekezdésének második albekezdésével összhangban, az alacsonyabb vám szabályának megfelelően helyénvaló végleges dömpingellenes intézkedéseket bevezetni a Kínából származó közúti acélkerekek behozatalára.

(81) A fentiek alapján a végleges dömpingellenes vám vámtételei a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

Vállalat	Dömpingkülönbözet (%)	Kárkülönbözet (%)	Végleges dömpingellenes vám (%)
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
Más együttműködő vállalatok	69,4	50,3	50,3
Minden más vállalat	80,1	66,4	66,4

(82) Az e rendeletben az egyes meghatározott vállalatok esetében megállapított egyedi dömpingellenes vámtételek a vizsgálat ténymegállapításain alapulnak. Ennek megfelelően ezek a vámtételek a jelen vizsgálat során az érintett vállalatok tekintetében feltárt helyzetet tükrözik. Ezek a vámtételek kizárólag a Kínából származó és a megnevezett jogalanyok által gyártott érintett termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem jelölt vállalatok – köztük a kifejezetten megjelölt vállalatokkal kapcsolatban álló vállalatok – által gyártott érintett termék behozatalaira a „minden más vállalatra” vonatkozó vámtételt kell alkalmazni. E vállalatok esetében az egyedi dömpingellenes vámtételek nem alkalmazhatók.

(83) Ha egy vállalatnak a későbbiekben megváltozik a neve, a rá vonatkozó egyedi dömpingellenes vámtételek a kérelme alapján alkalmazhatók. A kérelmet a Bizottsághoz kell intézni. ([10]) A kérelemnek tartalmaznia kell minden olyan releváns információt, amely alapján bizonyítható, hogy a változás nem érinti a vállalatnak a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát. Ha a vállalat nevének megváltozása nem érinti a vállalatra vonatkozó vámtétel igénybevételére való jogosultságot, a névváltoztatásról a Bizottság értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

([10]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

(84) A vámtételek közötti jelentős különbségből adódó, az intézkedések kijátszásával kapcsolatos kockázat lehető legkisebbre csökkentése érdekében az egyedi dömpingellenes vámok helyes alkalmazásának biztosításához különleges intézkedésekre van szükség. Azoknak a vállalatoknak, amelyekre egyedi dömpingellenes vámok vonatkoznak, be kell mutatniuk egy érvényes kereskedelmi számlát a tagállamok vámhatóságai előtt. A számlának meg kell felelnie az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek. Ha a behozatalt nem kíséri ilyen számla, a „minden más vállalatra" megállapított dömpingellenes vámot kell alkalmazni.

(85) Bár e számla bemutatása szükséges ahhoz, hogy a tagállamok vámhatóságai alkalmazhassák a behozatalokra az egyedi dömpingellenes vámtételeket, a vámhatóságoknak nem kizárólag ezt a számlát kell figyelembe venniük. A tagállamok vámhatóságai akkor is kötelesek elvégezni a szokásos ellenőrzéseket és – minden más esethez hasonlóan, a nyilatkozatban foglalt adatok pontosságának ellenőrzése céljából, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az adott vámtétel alkalmazása vámjogi szempontból indokolt legyen – akkor is jogosultak további dokumentumokat (fuvarokmányokat stb.) megkövetelni, ha a bemutatott számla teljesíti az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott összes követelményt.

(86) Ha – különösen az érintett dömpingellenes intézkedések bevezetését követően – egy alacsonyabb egyedi vámtétel igénybevételére jogosult vállalat kivitelének mennyisége jelentősen megnő, ez a mennyiségnövekedés már önmagában tekinthető az alaprendelet 13. cikkének (1) bekezdése értelmében a kereskedelem szerkezetében az intézkedések bevezetése miatt bekövetkezett változásnak. Ilyenkor a jogszabályi feltételek teljesülése esetén kijátszásellenes vizsgálat indítható. Ez a vizsgálat irányulhat egyebek mellett annak tisztázására, hogy szükség van-e az egyedi vámtétel vagy vámtételek eltörlésére és ebből következően országos hatályú vám kivetésére.

(87) A dömpingellenes vámok megfelelő érvényesítése érdekében a „minden más vállalatra" megállapított dömpingellenes vám nemcsak az e vizsgálatban nem együttműködő exportáló gyártókra alkalmazandó, hanem azokra a gyártókra is, amelyek a vizsgálati időszak alatt nem exportáltak az Unióba.

(88) A közúti acélkerekekre vonatkozó statisztikai adatok gyakran darabszámban kifejezve állnak rendelkezésre. A 2658/87/EGK tanácsi rendelet ([11]) I. mellékletében meghatározott Kombinált Nómenklatúra azonban a közúti acélkerekek esetében nem tartalmaz ilyen kiegészítő mértékegységet. Ezért rendelkezni kell arról, hogy az érintett termék behozatalaira vonatkozóan a szabad forgalomba bocsátás érdekében benyújtott árunyilatkozatban nemcsak a kilogrammban vagy tonnában kifejezett tömeget, hanem a darabszámban kifejezett mennyiséget is fel kell tüntetni. A darabszámot a 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 és 8716 90 90 97 TARIC-kódok esetében kell megadni.

7.3. **Az ideiglenes vámok végleges beszedése**

(89) Tekintettel a megállapított dömpingkülönbözetekre és figyelembe véve az uniós gazdasági ágazatnak okozott kár mértékét, az ideiglenes rendelettel kivetett ideiglenes dömpingellenes vám formájában biztosított összegeket véglegesen be kell szedni.

8. **KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS FELAJÁNLÁSA**

(90) Az érdekelt felek ideiglenes tájékoztatása után benyújtott beadványában a mintában szereplő kínai exportáló gyártók egyike jelezte, hogy kész árra vonatkozó kötelezettségvállalást felajánlani. A vállalat előzetes felajánlásában azonban nem szerepelt a kötelezettségvállalás legfontosabb eleme, a minimális importár. A Bizottság ezért a kérést nem fogadhatta el.

9. **ZÁRÓ RENDELKEZÉS**

(91) Figyelembe véve az (EU, Euratom) 2018/1046 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([12]) 109. cikkét, az Európai Unió Bíróságának ítéletét követően teljesítendő visszatérítések esetében az Európai Központi Bank irányadó refinanszírozási műveleteire alkalmazott, az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában minden hónap első naptári napján közzétett kamatlábnak megfelelő késedelmi kamat fizetendő.

(92) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1036 rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

---

([11]) A Tanács 2658/87/EGK rendelete (1987. július 23.) vám- és a statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról (HL L 256., 1987.9.7., 1. o.).

([12]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU, Euratom) 2018/1046 rendelete (2018. július 18.) az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról, az 1296/2013/EU, az 1301/2013/EU, az 1303/2013/EU, az 1304/2013/EU, az 1309/2013/EU, az 1316/2013/EU, a 223/2014/EU és a 283/2014/EU rendelet és az 541/2014/EU határozat módosításáról, valamint a 966/2012/EU, Euratom rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 193., 2018.7.30., 1. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Bizottság végleges dömpingellenes vámot vet ki a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg az ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 és ex 8716 90 90 KN-kódok (TARIC-kódok: 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 és 8716 90 90 97) alá tartozó, következőképpen meghatározott termék behozatalaira: közúton való használatra tervezett, a következő típusú járművekre szánt acélkerekek, tartozékaikkal is, abronccsal felszerelve is:

– közúti vontatók,

– személy- és/vagy áruszállító gépjárművek,

– különleges célra szolgáló gépjárművek (például tűzoltókocsik, locsolóautók),

– a felsorolt járművek géperejű hajtás nélküli pótkocsijai és félpótkocsijai

(a továbbiakban: érintett termék).

Az érintett termék nem foglalja magában:

– azokat a közúti acélkerekeket, amelyek a jelenleg a 8701 10 alszám alá tartozó egytengelyes kerti traktorokhoz vannak szánva, azok ipari összeszerelése céljára,

– a közúti kvadokhoz szánt kerekeket,

– az egy darabban öntött, csillag alakú acél kerékagyakat,

– a kifejezetten a közhasználatú közutakon kívüli használatra tervezett gépjárművekre szánt kerekeket (például a mezőgazdasági és az erdei vontatók, a villás emelőtargoncák, a repülőtolók, a terepjáró kivitelű dömperek kerekeit),

– a személygépkocsik géperejű hajtás nélküli pótkocsijaihoz (utánfutóihoz) és a géperejű hajtás nélküli lakókocsikhoz való, legfeljebb 16 hüvelyk kerékpánt-átmérőjű kerekeket,

– a kifejezetten a közhasználatú közutakon kívüli használatra tervezett pótkocsikra (utánfutókra) és félpótkocsikra szánt kerekeket (például a mezőgazdasági pótkocsik és az egyéb, a művelésben használt vontatott mezőgazdasági eszközök acélkerekeit).

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott és az alábbiakban felsorolt vállalatok által gyártott termékre vonatkozó, a vámfizetés előtti, uniós határparitáson számított nettó árra alkalmazandó végleges dömpingellenes vámtételek a következők:

Vállalat	Végleges dömpingellenes vám (%)	TARIC-kiegészítő kód
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
A mellékletben felsorolt más együttműködő vállalatok	50,3	Lásd a mellékletet
Minden más vállalat	66,4	C999

(3) A (2) bekezdésben megjelölt vállalatok esetében meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele olyan érvényes kereskedelmi számla bemutatása a tagállamok vámhatóságainak, amelyen szerepel a számlát kibocsátó vállalat név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt következő nyilatkozat: *„Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített (darab) (érintett termék)-t a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő [érintett ország]-ban/-ben. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.”* Ha ilyen számlát nem mutatnak be, a minden más vállalatra alkalmazandó vámot kell alkalmazni.

(4) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezések alkalmazandók.

2. cikk

Az (EU) 2019/1693 bizottsági végrehajtási rendelet alapján ideiglenes dömpingellenes vám formájában biztosított összegeket véglegesen be kell szedni.

3. cikk

Amennyiben a Kínai Népköztársaságban működő gyártók bármelyike elegendő bizonyítékot szolgáltat a Bizottságnak arra vonatkozóan, hogy:

i. a vizsgálati időszakban, azaz 2018. január 1-jétől 2018. december 31-ig nem exportálta a Kínai Népköztársaságból származó, az 1. cikk (1) bekezdésében megnevezett árut;

ii. nem áll kapcsolatban olyan exportőrrel vagy gyártóval, amely az e rendelettel bevezetett intézkedések hatálya alá tartozik; és

iii. a vizsgálati időszak végét követően exportálta ténylegesen az érintett árukat vagy vállalt visszavonhatatlan szerződéses kötelezettséget jelentős mennyiségnek az Unióba történő exportjára,

a Bizottság a mellékletet módosíthatja úgy, hogy a gyártót a mintában nem szereplő együttműködő gyártók esetében alkalmazandó 50,3 %-os vámtételű vám hatálya alá vonja.

4. cikk

Ha az 1. cikkben meghatározott termékekre szabad forgalomba bocsátásra vonatkozó árunyilatkozatot állítanak ki, akkor az árunyilatkozat megfelelő rovatában darabszámban fel kell tüntetni a behozott termékmennyiséget.

5. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. március 3-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A mintában nem szereplő kínai együttműködő exportáló gyártók

Név	TARIC-kiegészítő kód
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (más néven: 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