KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING(EU) 2020/353

av den 3 mars 2020

om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av stålhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Inledande

(1) Den 15 februari 2019 inledde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) en antidumpningsundersökning beträffande import till unionen av stålhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina* eller *det berörda landet)* på grundval av artikel 5 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande ([2]) (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) i *Europeiska unionens officiella tidning*. Produktdefinitionen i undersökningen klargjordes i tillkännagivandet om ändring av tillkännagivandet om inledande ([3]).

(2) Kommissionen inledde undersökningen med anledning av ett klagomål som ingavs den 3 januari 2019 av European Wheels Manufacturers (nedan kallad *EUWA* eller *klaganden*) såsom företrädare för unionstillverkare som svarar för mer än 25 % av unionens totala tillverkning av stålhjul. Klagomålet innehöll bevisning för dumpning och därav följande väsentlig skada som var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.

1.2 Registrering

(3) Kommissionen gjorde inte import av den berörda produkten till föremål för registrering enligt artikel 14.5a i grundförordningen, såsom förklaras i skäl 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1693 ([4]) (nedan kallad *förordningen om provisorisk tull*). Inga parter har inkommit med några synpunkter på detta.

([1]) EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

([2]) Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av stålhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 60, 15.2.2019, s. 19).

([3]) Tillkännagivande om ändring av tillkännagivandet om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av stålhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 111, 25.3.2019, s. 52).

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1693 av den 9 oktober 2019 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av stålhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 259, 10.10.2019, s. 15).

1.3 **Provisoriska åtgärder**

(4) I enlighet med artikel 19 a i grundförordningen gav kommissionen den 19 september 2019 parterna en sammanfattning av de föreslagna tullarna och detaljerade uppgifter om beräkningen av dumpningsmarginalen och den marginal som är tillräcklig för att undanröja skadan för unionsindustrin. Berörda parter uppmanades att inom tre arbetsdagar lämna synpunkter på riktigheten i beräkningarna. Inga synpunkter inkom.

(5) Den 11 oktober 2019 införde kommissionen en provisorisk antidumpningstull på import till unionen av stålhjul med ursprung i Kina genom förordningen om provisorisk tull.

(6) I enlighet med skäl 23 i förordningen om provisorisk tull omfattade undersökningen av dumpning och skada perioden från och med den 1 januari 2018 till och med den 31 december 2018 (nedan kallad *undersökningsperioden* eller *UP*), och undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattar perioden från och med den 1 januari 2015 till och med slutet av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

1.4 **Efterföljande förfarande**

(7) Efter det att de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för införandet av provisoriska antidumpningsåtgärder hade meddelats (nedan kallat *det preliminära utlämnandet av uppgifter*), lämnade klaganden, åtta importörer och/eller återförsäljare skriftligen sina synpunkter på de provisoriska undersökningsresultaten.

(8) De parter som begärde att bli hörda gavs möjlighet till detta. Ett hörande ägde rum med en kinesisk exporterande tillverkare. I det skedet begärdes inte något hörande med förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden.

(9) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för de slutgiltiga undersökningsresultaten. För att komma fram till sina slutgiltiga undersökningsresultat beaktade kommissionen de berörda parternas synpunkter och ändrade sina provisoriska undersökningsresultat när så var lämpligt.

(10) Kommissionen underrättade alla berörda parter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka den avsåg att införa en slutgiltig antidumpningstull på import till unionen av stålhjul med ursprung i Kina (nedan kallat *det slutliga utlämnandet av uppgifter*). Alla parter beviljades en period inom vilken de kunde lämna synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(11) En icke-närstående importör hördes av kommissionen den 9 januari 2020. Den 16 januari 2020 hördes en grupp av kinesiska exporterande tillverkare i närvaro av förhörsombudet rörande skedet efter det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(12) De synpunkter som lämnats av de berörda parterna övervägdes och togs i beaktande i denna förordning där så var lämpligt.

1.5 **Stickprovsförfarande**

(13) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande stickprovsförfarandet bekräftades skälen 7–18 i förordningen om provisorisk tull.

1.6 **Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod**

(14) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande undersökningsperioden och skadeundersökningsperioden bekräftades skäl 23 i förordningen om provisorisk tull.

2. **BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT**

2.1 **Invändningar gällande produktdefinitionen**

(15) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull pekade flera parter på oklarheter i beskrivningen av Taric-nummer 8716 90 90 97, dvs. ett av de nummer som omfattas av provisoriska åtgärder. Dessa parter begärde att kommissionen skulle bekräfta att detta nummer endast avser hjul för väganvändning och att den därför inte omfattade hjul för skottkärror och säckkärror.

(16) Kommissionen bekräftade att denna tolkning var korrekt och att hjul för skottkärror och säckkärror inte omfattas av denna undersökning. För att säkerställa tydligheten justerade kommissionen beskrivningen av Taric-numret i fråga i enlighet med detta. Den 29 oktober 2019 offentliggjorde kommissionen också en notering i ärendehandlingarna där alla berörda parter informerades om denna justering.

(17) Före offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull begärde en icke-närstående importör att reservstålhjul för personbilar skulle undantas, med motiveringen att de inte har samma grundläggande tekniska och fysiska egenskaper som alla andra produkter som omfattas av produktdefinitionen. Denna importör hävdade att reservstålhjul inte kan användas som normala hjul eftersom deras hastighet är begränsad till 80 km/tim. Parten hävdade vidare att den totala tillverkningen av reservstålhjul för personbilar är mycket liten i unionen och till och med obefintlig i fråga om reservdelsmarknaden (i motsats till OEM-segmentet där hjulen monteras som en del av bilen under tillverkningsprocessen).

(18) Kommissionen avslog den icke närstående importörens begäran. Hastighetsbegränsningen ändrar inte de grundläggande tekniska och fysiska egenskaperna hos ett hjul och importören lade inte fram någon annan bevisning för att sådana reservhjul skulle ha tekniska och fysiska egenskaper som skiljer sig från alla andra produkter som omfattas av produktdefinitionen i undersökningen. Vidare bekräftade parten själv att det finns tillverkning av dessa typer av hjul i unionen och därmed konkurrens med importerade reservstålhjul. Det faktum att dessa hjul inte tillverkas och säljs av unionsindustrin via en av de två huvudsakliga distributionskanalerna är irrelevant, eftersom stålhjulen på reservdelsmarknaden och de som säljs inom OEM-segmentet har samma grundläggande tekniska och fysiska egenskaper.

(19) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull kritiserade en part det faktum att det i klagomålet är tillämpningen av ett hjul, dvs. hjul som används på väg, som ligger till grund för fastställandet om ett stålhjul omfattas av undersökningen eller inte. Parten föreslog i stället hastighet och belastning som särskiljande faktor för att avgöra om ett stålhjul är konstruerat att användas på väg och därför omfattas av undersökningen. Parten ansåg särskilt att endast hjul som konstruerats för att köra över 50 km/tim är konstruerade och tillverkade som hjul för användning på väg. Parten upprepade sin begäran efter det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(20) Kommissionen ansåg att detta påstående inte ifrågasatte produktdefinitionen eller omfattningen av själva undersökningen, utan utgör snarare ett alternativt sätt att beskriva stålhjul. Kommissionen anser dock inte att hastigheten är en relevant faktor för att fastställa produktdefinitionen, såsom förklaras i skäl 18, och avvisade därför partens förslag.

(21) En exporterande tillverkare klagade på att förordningen om provisorisk tull inte innehöll vare sig några tekniska definitioner av undantagna produkter eller förfaranden för hur man med unionens tulltjänstemän och kommissionen kan bekräfta om vissa produkter är undantagna från tillämpningsområdet för åtgärderna eller inte.

(22) Kommissionen bekräftade dock att de tekniska definitionerna av de undantagna produkterna och befintliga tullförfaranden var tillräckliga för en korrekt tillämpning och övervakning av de gällande antidumpningsåtgärderna, och att ytterligare definitioner eller förfaranden inte på detta stadium föreföll nödvändiga i detta fall. Påståendet avvisades därför.

(23) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull hävdade en icke-närstående importör att stålhjul för släpvagnar eller påhängsvagnar för jordbruksfordon med en fälgdiameter på minst 16 tum (upp till 54 tum) bör undantas från undersökningen eftersom de har olika fysiska och tekniska egenskaper än stålhjul för släpvagnar eller påhängsvagnar för lastbilar och är olika även i fråga om hastighet, belastningskapacitet och hjulbultshål. Det bör noteras att det i förordningen om provisorisk tull i förtydligande syfte anges att de hjul för släpvagnar för jordbruksfordon och annan jordbruksutrustning med släpvagn som används på fält, med en fälgdiameter av högst 16 tum undantas från tillämpningsområdet för åtgärderna. Även om detta undantag minskade undersökningens omfattning ändrade det inte det faktum att hjul som i huvudsak utformats för och används för terrängändamål aldrig omfattades av produktdefinitionen, såsom förklaras i skäl 24.

(24) Det bör noteras att det i förordningen om provisorisk tull gjordes ett preliminärt undantag från tillämpningsområdet för åtgärderna för hjul för släpvagnar för personbilar och husvagnar, släpvagnar för jordbruksfordon och annan jordbruksutrustning med släpvagn som används på fält med en fälgdiameter på högst 16 tum. Vissa parter ansåg att hjul för släpvagnar för jordbruksfordon och annan jordbruksutrustning med släpvagn som används på fält med en fälgdiameter av mer än 16 tum följaktligen skulle omfattas av tillämpningsområdet för åtgärderna. Kommissionen klargjorde dock att den genom detta undantag inte hade för avsikt att låta undersökningen omfatta vissa andra hjul för användning i terräng. Hjul som konstruerats för annan användning än på allmänna vägar undantogs uttryckligen från produktdefinitionen i tillkännagivandet om inledande. Detta var också klagandens avsikt. I den icke-konfidentiella versionen av klagomålet specificeras att hjul för terränganvändning, dvs. hjul för utrustning som normalt inte är avsedd för användning på väg, t.ex. hjul för jordbruksutrustning, hjul för schakt- och gruvutrustning och hjul för industriell hantering (t.ex. gaffeltruckar eller kranar), inte omfattas av klagomålet. Undersökningen gav inte någon anledning att ifrågasätta detta undantag, och därför ingick inte stålhjul för släpvagnar eller påhängsvagnar för jordbruksfordon i omfattningen av undersökningen, oavsett deras fälgdiameter.

(25) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter föreslog EUWA att man skulle lägga till ”hjul för användning i anläggningsfordon” i förteckningen över undantagna produkter. Kommissionen ansåg att detta tillägg var onödigt med tanke på att dessa hjul aldrig omfattades av produktdefinitionen. EUWA:s förslag avvisades därför.

(26) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull hävdade en icke-närstående importör att vissa hjul för personbilar för användning med vinterdäck bör undantas från undersökningen, dvs. hjul som är särskilt konstruerade för att passa flera bilmodeller. Företaget hävdade att unionstillverkarna vägrade att tillverka denna typ av hjul och att sådana hjul har resursbesparande egenskaper och betjänar en mindre del av eftermarknaden eller reservdelsmarknaden. Parten upprepade sitt påstående efter det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(27) Undersökningen visade att stålhjul för vinterdäck, inklusive sådana som passar flera bilmodeller, har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper som andra produkter som omfattas av produktdefinitionen i undersökningen. Hjulet från den icke-närstående importören är ett personbilshjul ”av universaltyp” med en adapterring kring centrumhålet. Den senare funktionen gör det möjligt att använda ett bashjul för centrumhål med olika diameter, med hjälp av olika adaptrar. Resultatet är detsamma som ett fast centrumhål. Produkten konkurrerar med hjul för vinterdäck som tillverkas av unionstillverkarna och som distribueras både på OEM-marknaden och på eftermarknaden. Det fanns således ingen grund för att undanta denna produkttyp från undersökningen. Kommissionen avvisade därför den icke närstående importörens begäran.

2.2 **Slutsats**

(28) Efter att ha beaktat alla synpunkter som lämnats av berörda parter efter antagandet av förordningen om provisorisk tull bekräftade kommissionen att produktdefinitionen i skäl 42 i förordningen om provisorisk tull korrekt återgav omfattningen av undersökningen. Den berörda produkten definierades således som hjul av stål som är konstruerade att användas på väg, med eller utan tillbehör och med eller utan däck, avsedda för

— traktorer,

— motorfordon för transport av personer och/eller gods,

— motorfordon för speciella ändamål (t.ex. brandbilar, bilar med anordning för sopning eller spolning),

— släpvagnar eller påhängsvagnar, utan mekanisk framdrivningsanordning, till ovannämnda fordon

med ursprung i Folkrepubliken Kina som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 och ex 8716 90 90 (Taric-nummer 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 och 8716 90 90 97) (nedan kallade *den berörda produkten*).

Följande produkter undantogs:

— Stålhjul för industriell sammansättning av traktorer som framförs av gående och som för närvarande omfattas av nummer 8701 10,

— hjul för fyrhjuling avsedd för väg,

— delar till hjul, gjutna i ett stycke till stjärnform, av stål,

— hjul för motorfordon särskilt avsedda för annan användning än på allmänna vägar (t.ex. hjul för jordbruks-traktorer eller skogstraktorer, truckar, bogsertraktorer, dumprar, konstruerade för användning i terräng),

— Hjul för släpvagnar till personbilar och husvagnar, utan mekanisk framdrivningsanordning, med en fälgdiameter av högst 16 tum,

— Hjul för släpvagnar eller påhängsvagnar, speciellt konstruerade för annan användning än på allmän väg (t.ex. hjul för släpvagnar för jordbruksfordon och annan jordbruksutrustning med släpvagn som används på fält).

3. DUMPNING

3.1 Inledande anmärkningar

(29) Såsom förklaras i skälen 43–48 i förordningen om provisorisk tull beslutade kommissionen att tillämpa bestämmelserna i artikel 18 i grundförordningen på en av de kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet. Kommissionen kunde inte stämma av den exporterande tillverkarens reviderade räkenskaper och skatterapporter med dennes rapporterade exportförsäljning. Kommissionen fann därför att de uppgifter som lämnats var otillförlitliga, och det blev därför nödvändigt att tillämpa artikel 18.1 i grundförordningen för att komplettera kommissionens fastställande av den exporterande tillverkarens dumpningsmarginal och skademarginal.

(30) Efter det preliminära meddelandet av uppgifter upprepade det berörda företaget sina argument mot tillämpningen av artikel 18.1 i grundförordningen, vilka redan framkom i svaret på den skrivelse som sändes till företaget den 19 juni 2019 rörande den eventuella användningen av artikel 18 i grundförordningen och i samband med att företaget hördes i det preliminära skedet av undersökningen.

(31) Företaget begärde dessutom att kommissionen i stället för artikel 18.1 skulle använda sig av artikel 18.3 i grundförordningen för beräkningen av en individuell dumpnings- och skademarginal. Företaget grundade sin begäran på påståendet att det hade samarbetat efter bästa förmåga och hävdade att de uppgifter som det lämnat in därför inte skulle avvisas helt och hållet. Företaget föreslog också alternativa metoder för att beräkna exportpriset med motiveringen att dessa alternativ skulle göra det möjligt för kommissionen att fastställa en individuell dumpningsmarginal och skademarginal för företaget.

(32) Närmare bestämt föreslog företaget följande:

a) flera alternativa metoder som skulle göra det möjligt att kontrollera dess rapporterade exporttransaktioner mot externa källor, t.ex. genom att använda uppgifter från unionens tullmyndigheter eller räkenskaperna för företagets kunder i unionen,

b) att priserna på de inhemska momsfakturorna till en icke-närstående förmedlare skulle användas som underlag för exportpriset.

(33) Dessutom stödde tre av de sex icke-närstående importörer i unionen som köpte den berörda produkten från företaget förslaget att deras importuppgifter skulle användas som grundval för beräkningen av en individuell dumpningsmarginal för den berörda kinesiska exporterande tillverkaren.

(34) Som svar på dessa synpunkter underströk kommissionen att den på grundval av den bevisning som samlades in vid kontrollbesöket på plats i den exporterande tillverkarens lokaler inte hade fått några nya uppgifter som skulle ändra det grundläggande undersökningsresultatet, att de försäljningstransaktioner till unionen som tillverkaren rapporterat inte kunde stämmas av mot dess reviderade räkenskaper och skatterapporter.

(35) Kommissionen ansåg också att bestämmelserna i artikel 18.3 i grundförordningen inte kunde hjälpa den exporterande tillverkaren i det aktuella fallet, eftersom frågan inte gällde huruvida de uppgifter som lämnats av parten inte var fullkomliga i varje avseende, utan snarare den grundläggande osäkerheten om tillförlitligheten hos de räkenskaper och de uppgifter som lämnats till kommissionen. Det fanns ingen möjlighet för kommissionen att självständigt kontrollera dessa uppgifter. Kommissionen hade således inte tillgång till den nödvändiga bevisningen för att kunna slutföra sina beräkningar av den exporterande tillverkarens dumpnings- och skademarginaler.

Vidare, och i vilket fall som helst, ger inget av de föreslagna alternativen en möjlighet att stämma av de rapporterade försäljnings- och kostnadsuppgifterna mot de officiella handlingar som kontrollerats på plats hos det berörda företaget (reviderade räkenskaper och skatterapporter). Inte heller skulle något av de föreslagna alternativen säkerställa att kommissionen fick den fullständiga förteckningen över exporttransaktioner från den berörda exporterande tillverkaren under undersökningsperioden. Kommissionen kunde därför inte garantera att ett rimligt tillförlitligt undersökningsresultat om dumpnings- eller skademarginal kunde uppnås, i avsaknad av en fullständig och kontrollerbar förteckning över exporttransaktioner under undersökningsperioden.

(36) De uppgifter som företaget lämnade ansågs följaktligen otillförlitliga och beaktades därför inte i enlighet med artikel 18.1 i grundförordningen ([5]).

(37) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade företaget sitt påstående att dess exportpris, som var nödvändigt för fastställandet av dumpnings- och skademarginalerna, kunde ha fastställts på grundval av de alternativa metoder som beskrivs i skälen 31–33. Företaget noterade vidare att domstolen i målet EBMA mot Giant (Kina) förklarade att ”begreppet *nödvändiga uppgifter* avser uppgifter som berörda parter har och som unionsinstitutionerna ber dem att lämna i syfte att fatta beslut som behöver fattas inom ramen för antidumpningsundersökningen” ([6]). Företaget hävdade att kommissionen aldrig begärde några ytterligare uppgifter för att bekräfta att förteckningen över exporttransaktioner till unionen var fullständig.

(38) Kommissionen erinrade om att företaget redan i det särskilda preliminära utlämnandet av uppgifter hade informerats om att kommissionen inte hade tillgång till de uppgifter som nämns i skäl 37, i synnerhet fullständiga och kontrollerbara uppgifter om exporttransaktioner under undersökningsperioden. Företaget kunde inte styrka att uppgifterna var fullständiga och, såsom förklarats tidigare, kunde kommissionen i vilket fall som helst inte heller kontrollera uppgifterna. Påståendet att kommissionen aldrig begärde ytterligare upplysningar är därför helt ovidkommande. Med hänsyn till de särskilda omständigheterna kunde kommissionen inte bekräfta de uppgifter om exporttransaktioner som tillhandahållits av företaget.

(39) Företaget upprepade dessutom att det hade samarbetat efter bästa förmåga under hela förfarandet och erinrade om att det är kommissionens praxis att så mycket av företagets egna uppgifter som möjligt ska användas, och hänvisade härvid till en tidigare undersökning ([7]).

(40) Kommissionen erinrade om att de särskilda omständigheterna i varje enskild undersökning bör beaktas var för sig. I föreliggande fall var det främsta problemet för kommissionen den grundläggande bristande tillförlitligheten i bolagets bokföring, och eftersom detta utgjorde själva grundorsaken kunde problemet inte lösas genom en justering av de uppgifter som företaget lämnat. Eftersom företagets bokföring inte kunde verifieras kunde kommissionen inte med den grad av säkerhet som krävdes säkerställa att uppgifterna om exporttransaktioner (inklusive exporterade produkter, volymer och värden) var korrekta och fullständiga. I detta avseende noterade kommissionen också att de uppgifter om exportpriserna som tillhandahållits och bekräftats på andra sätt, till exempel uppgifter från importörer eller exportstatistik, inte kunde stämmas av mot företagets reviderade räkenskaper, vilket ytterligare tydde på att uppgifterna inte var tillförlitliga.

(41) Företaget hävdade dessutom att kommissionen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den tillämpade bestämmelserna i artikel 18 i grundförordningen på fastställandet av normalvärdet, eftersom det endast var uppgifterna om exportpriset som inte befanns tillförlitliga. I detta avseende upprepade företaget att panelrapporten i ärende DS 337: EC – Salmon (Norge) ([8]) hänvisade till bilaga II till WTO:s antidumpningsavtal, enligt vilken ”alla uppgifter som går att kontrollera, och som är vederbörligen överlämnade och användbara utan större svårigheter, och som är överlämnade i tid, och som, i förekommande fall, är överlämnade i begärt format eller datorspråk, skall beaktas av myndigheterna när beslut fattas”.

([5]) Mål T-413/13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, punkterna 120–121.
([6]) Mål C-61/16 P, EBMA mot Giant (China), punkt 57, EU:C:2017:968.
([7]) Rådets förordning (EG) nr 950/2001 (EGT L 134, 17.5.2001), skälen 43–44.
([8]) Panelrapport, EC – Salmon (Norge), skälen 7.354–355.

(42) Kommissionen ansåg att fastställandet av normalvärdet, trots bestämmelserna i bilaga II till WTO:s antidumpningsavtal, saknade verkan i det föreliggande fallet. Företaget lämnade uppgifter för fastställandet av dess individuella dumpningsmarginal. Kommissionen fann att uppgifterna för fastställandet av exportpriset, som är en grundläggande faktor vid fastställandet av dumpningsmarginalen, inte var tillförlitliga, eftersom de inte kunde kontrolleras. Det rörde sig om brister av sådan art att ingen av de uppgifter som lämnats för fastställande av exportpriset kunde användas. I ett sådant fall skulle fastställandet av normalvärdet vara överflödigt eftersom någon dumpningsmarginal inte kan fastställas utan exportpriset.

(43) Slutligen hävdade företaget att kommissionen åsidosatte företagets rätt till försvar genom att inte lämna ut vad som fastställts i fråga om normalvärdet. I detta avseende begärde företaget även ett hörande med förhörsombudet, vilket ägde rum den 16 januari 2020.

(44) Såsom förklaras i skäl 42 fastställdes inte normalvärdet för företaget i detta fall. Kommissionen ansåg därför att den inte hade underlåtit att lämna ut någon information som den förfogade över. Som svar på en tidigare begäran från företaget om utlämnande av vad som fastställts i fråga om normalvärdet informerade kommissionen dessutom företaget om alla uppgifter som den skulle ha använt om ett normalvärde hade fastställts.

(45) Vid hörandet den 16 januari 2020 ansåg förhörsombudet att kommissionen inte åsidosatte företagets rätt till försvar när den inte lämnade ut beräkningen av normalvärdet.

(46) Kommissionen bekräftade därför de undersökningsresultat som anges i skälen 43–48 i förordningen om provisorisk tull och höll fast vid beslutet att tillämpa bestämmelserna i artikel 18.1 första stycket på det berörda företaget. Eftersom företagets exportförsäljning inte kunde kontrolleras kunde kommissionen inte fastställa de exakta produkttyper som exporterades till unionen under undersökningsperioden. Därför, och i avsaknad av denna information, ansåg kommissionen det lämpligt att marginalen för företaget skulle vara lika med den övriga marginalen. Kommissionen noterar vidare att företaget kan begära återbetalning av uttagna tullar i enlighet med artikel 11.8 i grundförordningen, om det i framtiden kan visa att dess exportuppgifter är kontrollerbara.

3.2 **Normalvärde**

(47) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande tillämpningen av artikel 2.6a b i grundförordningen, valet av representativt land, de produktionsfaktorer och riktmärken som använts för beräkning av icke snedvridna kostnader och beräkningen av normalvärdet, bekräftade kommissionen skälen 49–178 i förordningen om provisorisk tull.

3.3 **Exportpris**

(48) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande fastställandet av exportpriset bekräftades skäl 179 i förordningen om provisorisk tull.

3.4 **Jämförelse och dumpningsmarginaler**

(49) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull ifrågasatte en icke-närstående unionsimportör förekomsten av dumpning när det gäller den berörda produkten eller med avseende endast på stålhjul för personbilar.

(50) Dessa synpunkter utgjorde endast påståenden som inte underbyggdes vidare och bestred inte kommissionens provisoriska undersökningsresultat om normalvärde, exportpris och jämförelsen av dessa. Den enda exporterande tillverkare som återstod i stickprovet, som faktiskt erhöll den fullständiga beräkningen av dumpningsmarginalen, ifrågasatte inte dessa resultat och beräkningar. Detta företag exporterade också stålhjul för personbilar till unionen. Betydande dumpningsmarginaler konstaterades i fråga om såväl stålhjul för personbilar som stålhjul för nyttofordon.

(51) Eftersom inga synpunkter inkommit avseende metoden för beräkningen av den övriga dumpningsmarginalen, bekräftade kommissionen undersökningsresultaten i skälen 184–185 i förordningen om provisorisk tull.

(52) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande jämförelsen och dumpningsmarginalerna, bekräftade kommissionen dessutom slutsatserna i skälen 180–183 och skälen 186–187 i förordningen om provisorisk tull.

4. **SKADA**

4.1 **Definition av unionsindustrin och tillverkningen i unionen**

(53) Eftersom inga synpunkter inkommit avseende detta avsnitt efter antagandet av förordningen om provisorisk tull bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 188–189 i den förordningen.

4.2 **Unionens marknad och förbrukning**

(54) En icke-närstående importör gjorde gällande att kommissionen dragit felaktiga slutsatser i skäl 190 i förordningen om provisorisk tull och hävdade att hjul för personbilar och hjul för nyttofordon inte bör behandlas tillsammans i en enda undersökning. Enligt denna berörda part skulle dumpningen vara betydande för hjul för nyttofordon, medan detta inte skulle vara fallet för hjul för personbilar. Efter det slutgiltiga utlämnandet insisterade samma importör på att hjul för personbilar och hjul för nyttofordon inte bör behandlas tillsammans i en enda undersökning, eftersom hjul för personbilar utgör mindre än 1 % av den totala förbrukningen i unionen uttryckt i kilo.

(55) Kommissionen ansåg dock att hjul för personbilar och hjul för bilar för nyttofordon har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och bara är olika typer av den berörda produkten. Den aktuella undersökningen omfattade således endast en produkt. De potentiella skillnaderna i dumpningsmarginalens storlek mellan olika typer av den berörda produkten var inte på något sätt relevanta för bedömningen av omfattningen av undersökningen, dvs. definitionen av den berörda produkten. I vilket fall som helst fann kommissionen att det förekom betydande dumpning för alla typer av produkter som undersöktes. Även om detta faktum skulle anses utgöra en relevant omständighet, vilket inte är fallet, var påståendet därför felaktigt. Kommissionen erinrade om att de undersökningsresultat som anges i skälen 190–192 i förordningen om provisorisk tull visar att både Kina och unionstillverkarna är verksamma inom segmenten hjul för personbilar och hjul för nyttofordon, som båda står för en betydande del av exporten från det berörda landet till unionen och av unionsindustrins försäljning. I unionen utgör hjul för personbilar omkring 65 % av försäljningen uttryckt i enheter. Den dumpade importen, oavsett produkttyp eller distributionskanaler, kan påverka unionsindustrin negativt. Påståendet avvisades därför.

(56) Eftersom inga andra synpunkter inkommit avseende unionens marknad och förbrukning bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 190–195 i förordningen om provisorisk tull.

4.3 **Import från det berörda landet**

(57) Eftersom inga synpunkter inkommit avseende detta avsnitt bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 196–204 i förordningen om provisorisk tull.

4.4 **Unionsindustrins ekonomiska situation**

4.4.1 *Allmänna anmärkningar*

(58) Eftersom inga synpunkter inkommit bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 205–209 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.2 *Makroekonomiska indikatorer*

(59) Eftersom inga synpunkter inkommit avseende de makroekonomiska indikatorerna bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 210–218 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.3 *Mikroekonomiska indikatorer*

(60) Eftersom inga synpunkter inkommit avseende de mikroekonomiska indikatorerna bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 219–230 i förordningen om provisorisk tull.

4.4.4 *Slutsats om skada*

(61) Eftersom inga synpunkter inkommit avseende slutsatsen om skada bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 231–234 i förordningen om provisorisk tull.

5. **ORSAKSSAMBAND**

5.1 **Verkningar av den dumpade importen**

(62) I det preliminära skedet drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin förlorade försäljningsvolym och marknadsandelar på grund av dumpad import från det berörda landet och att denna import underskred unionstillverkarnas försäljningspriser. I det preliminära skedet fanns det även bevisning för att dessa dumpade priser medförde prispress under undersökningsperioden. De sistnämnda undersökningsresultaten återges i tabell 8 i förordningen om provisorisk tull, som visar att unionsindustrins försäljningspriser i unionen redan 2017 ökade mindre än dess produktionskostnader, medan unionstillverkarna under undersökningsperioden tvingades sälja till priser som låg under deras produktionskostnader. Dessa undersökningsresultat bekräftades i det slutgiltiga skedet.

(63) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter och under ett hörande med förhörsombudet hävdade en kinesisk grupp att minskningen av unionsindustrins marknadsandel inte helt ska tillskrivas importen från Kina, eftersom ökningen av den kinesiska marknadsandelen under skadeundersökningsperioden var lägre än minskningen av unionstillverkarnas marknadsandel under den perioden ([9]). Samma grupp sade att kommissionen inte hade redogjort för hur den låga marknadsandelen för importen från Kina hade haft en negativ inverkan på unionsmarknaden, som dominerades av unionstillverkarna, även om de kinesiska importpriserna sjönk med 7 % under skadeundersökningsperioden,

(64) Kommissionen noterar att hela den skada som konstaterats inte behöver hänföras till den berörda importen; i analysen undersöks snarare om den berörda importen är orsak till den skada som konstaterats, vilket i detta fall inte har bestridits av någon berörd part. Såsom förklaras i skälen 239–252 i förordningen om provisorisk tull undergrävde pristrycket från den dumpade importen från Kina unionsindustrins försäljningsvolymer och försäljningspriser under skadeundersökningsperioden, men var särskilt skadevållande under 2017 och undersökningsperioden när kostnaderna ökade. Detta pristryck orsakade allvarliga förluster i produktion, försäljning och lönsamhet under undersökningsperioden. Inga av de övriga faktorerna, vare sig de undersökts enskilt eller tillsammans, försvagar orsakssambandet mellan den dumpade importen och den skada som unionsindustrin vållats.

(65) Eftersom inga andra synpunkter inkommit avseende slutsatsen om skada som orsakats av den berörda importen bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 236–238 i förordningen om provisorisk tull.

5.2 **Verkningar av andra faktorer**

(66) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull ifrågasatte en icke-närstående importör skälet till att undersökningen inte hade inletts mot Turkiet. Enligt detta företag förekom under undersökningsperioden större import av stålhjul från Turkiet än från Kina och liknande importpriser, enligt tabellerna 4 och 12 i förordningen om provisorisk tull.

(67) Kommissionen noterar för det första att undersökningen inleddes mot det land för vilket det lades fram tillräcklig bevisning för skadevållande dumpning vid den tidpunkt då ärendet inleddes. Klagomålet innehöll i själva verket bevisning för att importpriserna från Turkiet var tillräckligt höga för att inte vålla unionsindustrin skada. För det andra analyserade kommissionen, såsom förklaras i skäl 241 i förordningen om provisorisk tull, utvecklingen för både de kinesiska och de turkiska importvolymerna och importpriserna under skadeundersökningsperioden. På grundval av bevisningen i ärendet drog kommissionen slutsatsen att de turkiska priserna i genomsnitt var omkring 25 % högre än de kinesiska priserna.

([9]) Tabell 3 i förordningen om provisorisk tull visar att den kinesiska importens marknadsandel på unionsmarknaden ökade från 2,6 % år 2015 till 5,3 % under undersökningsperioden. Tabell 6 i förordningen om provisorisk tull visar att unionstillverkarnas marknadsandel på unionsmarknaden minskade från 84,9 % år 2015 till 79,8 % under undersökningsperioden.

(68) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter noterade en kinesisk grupp att de turkiska importvolymerna var högre än de kinesiska importvolymerna. Den tillade att de turkiska importpriserna, till skillnad från importpriserna från Kina, minskade mellan 2017 och undersökningsperioden och hävdade att kommissionen hade underlåtit att analysera verkningarna av denna trend för den skada som unionstillverkarna vållats. Parten upprepade dessa frågor under ett hörande med förhörsombudet där den också hävdade att marknadsandelen för den turkiska importen (9,6 %) under undersökningsperioden var betydande jämfört med den kinesiska importen (5,3 %) och noterade marknadsandelen för övrig import (5,2 %).

(69) Kommissionen upprepade att Eurostats uppgifter inte möjliggjorde en exakt bild av prisnivån på importen, men noterade också att tabellerna 4 och 12 i förordningen om provisorisk tull visade att de kinesiska importpriserna per kilo för varje år under skadeundersökningsperioden och under undersökningsperioden låg under de turkiska importpriserna och långt under importpriserna från andra länder. Skillnaden i utvecklingen av de kinesiska importpriserna och de turkiska importpriserna är liten och ansågs vara irrelevant, även med tanke på de brister i fråga om Eurostats uppgifter som anges i skäl 200 i förordningen om provisorisk tull och de obestridda resultat som sammanfattas i skäl 241 i förordningen om provisorisk tull (se skäl 67). Kommissionen anser därför att de turkiska importpriserna inte undergräver slutsatsen att den kinesiska importen av stålhjul vållat unionstillverkarna skada.

(70) Eftersom inga andra synpunkter inkommit avseende slutsatsen om skada som orsakats av importen bekräftade kommissionen de slutsatser som anges i skälen 239–250 i förordningen om provisorisk tull.

5.3 **Slutsats om orsakssamband**

(71) På grundval av ovanstående konstaterade kommissionen att ingen av de övriga faktorer som undersökts kunde ha haft någon betydande inverkan på den skadevållande situationen för unionsindustrin. Vidare försvagade ingen av faktorerna, vare sig de övervägs individuellt eller tillsammans, orsakssambandet mellan den dumpade importen och den skada som unionsindustrin vållats, så att detta samband inte längre skulle vara faktiskt och betydande, vilket bekräftar slutsatsen i skäl 252 i förordningen om provisorisk tull.

6. **UNIONENS INTRESSE**

6.1 **Unionsindustrins intresse**

(72) Eftersom inga synpunkter inkommit beträffande unionsindustrins intresse bekräftades slutsatserna i skälen 254–255 i förordningen om provisorisk tull.

6.2 **Icke-närstående importörers och användares intresse**

(73) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull hävdade en importör att åtgärderna skulle få en förödande inverkan på importörens verksamhet. En annan importör nämnde att undersökningen skulle få en orimlig negativ inverkan på dess importverksamhet och konsumenter samt miljön, men förklarade eller kvantifierade inte dessa effekter vidare. Ingen av parterna lade fram bevisning till stöd för sitt påstående. Kommissionen ansåg att den, i avsaknad av bevis, inte kunde dra slutsatsen att de påstådda negativa verkningarna skulle överstiga behovet av åtgärder som återställer lika villkor på unionens marknad för stålhjul. Undersökningen visade att det fanns ett tillräckligt utbud av den berörda produkten från andra källor för att upprätthålla ett tillräckligt utbud till skäliga marknadspriser.

(74) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull gav sig ingen part som företräder användares intresse till känna eller lämnade synpunkter.

(75) Eftersom inga andra synpunkter inkommit avseende icke-närstående importörers och användares intresse bekräftades slutsatserna i skälen 256–259 i förordningen om provisorisk tull.

6.3 **Slutsats om unionens intresse**

(76) På grundval av ovanstående och eftersom inga synpunkter inkommit bekräftades slutsatserna i skäl 260 i förordningen om provisorisk tull.

7. SLUTGILTIGA ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER

7.1 Nivå för undanröjande av skada

(77) I enlighet med artikel 9.4 tredje stycket i grundförordningen bedömde kommissionen utvecklingen av importvolymerna under perioden för utlämnande av uppgifter på förhand, såsom beskrivs i skäl 4, för att ta hänsyn till den ytterligare skadan i händelse av en ytterligare betydande ökning av den import som är föremål för undersökningen under den perioden. Enligt Eurostat-, artikel 14.6- och Surveillance 2-databaserna visade en jämförelse av importvolymen för den berörda produkten under undersökningsperioden och uppgifterna under perioden för utlämnandet av uppgifter på förhand inte någon ytterligare betydande ökning av importen. Kraven för en ökning vid fastställandet av skademarginalen i enlighet med artikel 9.4 i grundförordningen uppfylldes därför inte och ingen justering gjordes av skademarginalen.

(78) På denna grundval och eftersom inga synpunkter inkommit beträffande nivån för undanröjande av skada bekräftades slutsatserna i skälen 262–269 i förordningen om provisorisk tull.

7.2 Slutgiltiga åtgärder

(79) Mot bakgrund av slutsatserna beträffande dumpning, skada, orsakssamband och unionens intresse bör slutgiltiga antidumpningsåtgärder införas i syfte att förhindra att den dumpade importen av den berörda produkten vållar unionsindustrin ytterligare skada.

(80) Slutgiltiga antidumpningsåtgärder bör införas för import av stålhjul med ursprung i Kina i enlighet med regeln om lägsta tull i artikel 7.2 och artikel 9.4 andra stycket i grundförordningen.

(81) På grundval av det ovanstående föreslås följande slutgiltiga antidumpningstullsatser, uttryckta som pris cif vid unionens gräns, före tull:

Företag	Dumpningsmarginal (i procent)	Skademarginal (i procent)	Slutgiltig antidumpningstull (i procent)
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
Andra samarbetsvilliga företag	69,4	50,3	50,3
Alla övriga företag	80,1	66,4	66,4

(82) De individuella företagsspecifika antidumpningstullsatser som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av denna undersökning. De avspeglar därför den situation för företagen som konstaterades föreligga enligt undersökningen. Dessa tullsatser är således endast tillämpliga på import av den berörda produkten med ursprung i Kina som tillverkats av de juridiska personer som nämns. Import av den berörda produkten tillverkad av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings operativa del, samt närstående enheter till de uttryckligen nämnda företagen, ska omfattas av den tullsats som är tillämplig på ”alla övriga företag”. De bör inte omfattas av någon av de individuella antidumpningstullsatserna.

(83) Ett företag får begära att dessa individuella antidumpningstullsatser tillämpas om det senare ändrar företagsnamn. Denna begäran ska riktas till kommissionen ([10]). Begäran ska innehålla all relevant information som visar att förändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämpligt på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det, kommer ett meddelande om namnbytet att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

([10]) Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel, Direktorat H, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bryssel, BELGIEN.

(84) För att minimera risken för kringgående på grund av de stora skillnaderna i tullsatser krävs det särskilda åtgärder för att säkerställa en korrekt tillämpning av de individuella antidumpningstullarna. De företag som har individuella antidumpningstullar måste uppvisa en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Import som inte åtföljs av en sådan faktura ska omfattas av den antidumpningstull som är tillämplig på alla övriga företag.

(85) Även om denna faktura är nödvändig för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella satserna för antidumpningstullen på import, är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om den åtföljs av en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel 1.3 i denna förordning, måste medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och kan, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) för att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att den påföljande tillämpningen av den lägre tullsatsen är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.

(86) Om exporten för något av de företag som har en lägre individuell tullsats ökar betydligt i volym, särskilt efter införandet av de berörda åtgärderna, får en sådan volymökning i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som härrör från införandet av åtgärder i den mening som avses i artikel 13.1 i grundförordningen Under sådana omständigheter får en undersökning om kringgående inledas, under förutsättning att villkoren för detta är uppfyllda. Denna undersökning får bland annat omfatta behovet att upphäva individuella tullsatser och därmed införandet av en landsomfattande tull.

(87) För att säkerställa att antidumpningstullarna tillämpas korrekt bör antidumpningstullen för alla övriga företag inte bara gälla de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i denna undersökning, utan även de tillverkare som inte exporterade till unionen under undersökningsperioden.

(88) Statistik över stålhjul uttrycks ofta i antal enheter. Det finns dock ingen sådan extra mängdenhet för stålhjul som anges i den kombinerade nomenklaturen i bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 ([11]). Därför måste det föreskrivas att inte bara vikten i kilogram eller ton utan även antalet enheter för importen av den berörda produkten ska anges i deklarationen för övergång till fri omsättning. Enheter bör anges för Taric-nummer 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 och 8716 90 90 97.

7.3 **Slutgiltigt uttag av de provisoriska tullarna**

(89) Mot bakgrund av de dumpningsmarginaler som konstaterats och nivån för den skada som vållats unionsindustrin bör de belopp för vilka säkerhet ställts i form av den provisoriska antidumpningstull som införts genom förordningen om provisorisk tull slutgiltigt tas ut.

8. **ERBJUDANDE OM ÅTAGANDE**

(90) I sin inlaga efter det preliminära meddelandet av uppgifter förklarade en av de kinesiska exporterande tillverkarna som ingick i urvalet sig villig att erbjuda ett prisåtagande. Företagets preliminära erbjudande saknade dock det viktigaste inslaget i åtagandet – ett lägsta importpris. Kommissionen kunde därför inte godta en sådan begäran.

9. **SLUTBESTÄMMELSE**

(91) Enligt artikel 109 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 ([12]), när ett belopp måste återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol, ska den tillämpliga räntesatsen motsvara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, den första kalenderdagen i varje månad.

(92) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 15.1 i förordning (EU) 2016/1036.

([11]) Rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.9.1987, s. 1).

([12]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2018/1046 av den 18 juli 2018 om finansiella regler för unionens allmänna budget, om ändring av förordningarna (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 och beslut nr 541/2014/EU samt om upphävande av förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 193, 30.7.2018, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull införs härmed på import av stålhjul som är konstruerade att användas på väg, med eller utan tillbehör och med eller utan däck, avsedda för

— traktorer,

— motorfordon för transport av personer och/eller gods,

— motorfordon för speciella ändamål (t.ex. brandbilar, bilar med anordning för sopning eller spolning),

— släpvagnar eller påhängsvagnar, utan mekanisk framdrivningsanordning, till ovannämnda fordon

med ursprung i Folkrepubliken Kina som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 och ex 8716 90 90 (Taric-nummer 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 och 8716 90 90 97) (nedan kallade *den berörda produkten*).

Följande produkter ingår inte:

— Stålhjul för industriell sammansättning av traktorer som framförs av gående och som för närvarande omfattas av nummer 8701 10,

— hjul för fyrhjuling avsedd för väg,

— delar till hjul, gjutna i ett stycke till stjärnform, av stål,

— hjul för motorfordon särskilt avsedda för annan användning än på allmänna vägar (t.ex. hjul för jordbrukstraktorer eller skogstraktorer, truckar, bogsertraktorer, dumprar, konstruerade för användning i terräng),

— Hjul för släpvagnar till personbilar och husvagnar, utan mekanisk framdrivningsanordning, med en fälgdiameter av högst 16 tum,

— Hjul för släpvagnar eller påhängsvagnar, speciellt konstruerade för annan användning än på allmän väg (t.ex. hjul för släpvagnar för jordbruksfordon och annan jordbruksutrustning med släpvagn som används på fält).

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

Företag	Slutgiltig antidumpningstull (i procent)	Taric-tilläggsnummer
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
Andra samarbetsvilliga företag som är förtecknade i bilagan	50,3	Se bilagan
Alla övriga företag	66,4	C999

3. De individuella tullsatser som anges för de företag som nämns i punkt 2 ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura innehållande en försäkran, som är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå namn och befattning, och som ska ha följande lydelse: *"Jag intygar härmed att (antal enheter) av (den berörda produkten) som säljs på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i [det berörda landet]. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta."* Om ingen sådan faktura uppvisas ska den tullsats som gäller för övriga företag tillämpas.

4. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

De belopp för vilka säkerhet ställts i form av provisoriska antidumpningstullar enligt genomförandeförordning (EU) 2019/1693 ska tas ut slutgiltigt.

Artikel 3

Om en part från Kina lägger fram tillräcklig bevisning för kommissionen för att den

i) inte exporterade de varor som anges i artikel 1.1 med ursprung i Kina under undersökningsperioden under undersökningsperioden (1 januari 2018–31 december 2018),

ii) inte är närstående någon exportör eller tillverkare som omfattas av de åtgärder som införs genom denna förordning, och

iii) den antingen faktiskt har exporterat de berörda varorna eller genom avtal har gjort ett oåterkalleligt åtagande att efter undersökningsperiodens utgång exportera en betydande kvantitet till unionen,

får kommissionen ändra bilagan så att denna tillverkare beviljas den tull som tillämpas för de samarbetsvilliga tillverkare som inte ingick i urvalet, dvs. 50,3 %.

Artikel 4

Om det uppvisas en deklaration för övergång till fri omsättning för de produkter som avses i artikel 1 ska antalet enheter av de importerade produkterna anges i det relevanta fältet i deklarationen.

Artikel 5

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

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

Utfärdad i Bryssel den 3 mars 2020.

På kommissionens vägnar
Ordförande
Ursula VON DER LEYEN

BILAGA

Kinesiska samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet

Namn	Taric-tilläggsnummer
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (även kallat 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