

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/35**z dnia 15 stycznia 2020 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/159 nakładające ostateczne środki ochronne w odniesieniu do przywozu niektórych wyrobów ze stali**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/478 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie wspólnych reguł przywozu ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 20 ust. 2,uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/755 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wspólnych reguł przywozu z niektórych państw trzecich ⁽²⁾, w szczególności jego art. 16 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/159 Komisja Europejska („Komisja”) nałożyła ostateczne środki ochronne na niektóre wyroby ze stali („rozporządzenie w sprawie środków ostatecznych”) ⁽³⁾. Środki wprowadzone tym rozporządzeniem obejmują kontyngent taryfowy w odniesieniu do 26 kategorii wyrobów ze stali, ustalony na poziomie wystarczająco wysokim do zachowania tradycyjnych przepływów handlowych. W szczególności ustanowiono progi ilościowe w odniesieniu do przywozu w latach 2015–2017, podwyższone o 5 %, aby zapewnić wystarczającą podaż i konkurencję na rynku UE. Cło w wysokości 25 % miałoby zastosowanie jedynie powyżej tych ustalonych progów ilościowych dla poszczególnych kategorii produktu.
- (2) Rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/1590 ⁽⁴⁾ („rozporządzenie zmieniające”) Komisja zmieniła te środki w następstwie dochodzenia przeglądowego, aby odzwierciedlić okoliczności, które uległy zmianie w okresie obowiązywania środków, oraz aby zwiększyć skuteczność środków, mając na względzie interes Unii.
- (3) W ramach wspomnianego dochodzenia przeglądowego niektóre strony, w tym Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów („ACEA”), zwróciły się z wnioskiem o wyłączenie kategorii produktu 4B (obejmującej produkty walcowane płaskie z powłokami metalowymi, wykorzystywane głównie w sektorze motoryzacyjnym) z zakresu środków. ACEA utrzymywało, że wykorzystywanie tej kategorii produktu przez unijny przemysł motoryzacyjny ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania zwykłej działalności handlowej tego przemysłu. Jakkolwiek Komisja uznała, że wyodrębnienie tradycyjnych przepływów handlowych rodzajów produktów wykorzystywanych przez przemysł motoryzacyjny leży w interesie Unii, nie stwierdziła żadnych podstaw do takiego prostego wykluczenia tej kategorii produktu z systemu kontyngentów taryfowych. Po zasięgnięciu opinii wszystkich zainteresowanych stron Komisja postanowiła zatem, że zamiast wprowadzać wyłączenie, należy ograniczyć stosowanie produktów kategorii 4B (która może również obejmować produkty do innych zastosowań) tylko do przywozu produktów, w odniesieniu do których można wykazać ich końcowe przeznaczenie dla sektora motoryzacyjnego. W związku z tym w drodze rozporządzenia zmieniającego odnośny przywóz został objęty procedurą końcowego przeznaczenia, o której mowa w art. 254 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ⁽⁵⁾. Większość podmiotów sektora motoryzacyjnego i dostawców stali dla tego sektora przyjęła to rozwiązanie z zadowoleniem, ponieważ zapewniało ono wyłączne wykorzystanie kontyngentu taryfowego dla kategorii produktu 4B przez unijny przemysł motoryzacyjny przy jednoczesnej ochronie tradycyjnych przepływów handlowych. Wyniki konsultacji z członkami WTO również nie wykazały sprzeciwu wobec tej zmiany w odniesieniu do kategorii 4B.

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.2015, s. 16.⁽²⁾ Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 33.⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/159 z dnia 31 stycznia 2019 r. nakładające ostateczne środki ochronne w odniesieniu do przywozu niektórych wyrobów ze stali (Dz.U. L 31 z 1.2.2019, s. 27).⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1590 z dnia 26 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/159 nakładające ostateczne środki ochronne w odniesieniu do przywozu niektórych wyrobów ze stali (Dz.U. L 248 z 27.9.2019, s. 28).⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

- (4) Po wejściu w życie rozporządzenia zmieniającego Komisja pozostawała w ścisłym kontakcie z ACEA i eksporterami (w szczególności koreańskimi) wyrobów stalowych należących do kategorii 4B. Biorąc pod uwagę, że przywóz produktu objętego wymogiem dotyczącym przeznaczenia końcowego nie był prowadzony bezpośrednio przez przemysł wykorzystujący ten produkt, wdrożenie tej procedury wymagało ścisłej współpracy między wszystkimi stronami zaangażowanymi w proces przywozu, począwszy od początkowych zamówień aż do momentu dotarcia przywożonego produktu do odbiorcy końcowego. Komisja została poinformowana, że niezbędna ścisła współpraca różnych podmiotów (obejmująca rozszerzenie dotychczasowych zezwoleń wydanych unijnemu przemysłowi motoryzacyjnemu, udzielanie nowych zezwoleń importerom lub przekazywanie praw i obowiązków między różnymi stronami uczestniczącymi w powiązanym łańcuchu dostaw) nie przebiegała zgodnie z pierwotnymi założeniami. W rezultacie znaczna część przywozu w ramach kategorii produktu 4B nie mogła się odbywać po wejściu w życie zmienionych środków, mimo ścisłej współpracy Komisji, eksporterów, importerów stali oraz krajowych organów celnych państw członkowskich UE i państw trzecich w celu rozwiązania tych problemów. Nie było również możliwe przyspieszenie procesu administracyjnego w celu uzyskania niezbędnych zezwoleń w zakresie końcowego przeznaczenia.
- (5) Okazało się ponadto, że każde rozwiązanie mające na celu wdrożenie skutecznej procedury końcowego przeznaczenia byłoby czasochłonne i nie dawałoby gwarancji odpowiednich i natychmiastowych środków zaradczych. Jednocześnie znaczna część produktów kategorii 4B jest przetrzymywana na granicy celnej Unii w oczekiwaniu na odprawę celną. Skutkuje to poważnym zakłóceniem lub nawet przerwaniem łańcuchów dostaw działających na zasadzie „dokładnie na czas”, w szczególności biorąc pod uwagę, że przemysł motoryzacyjny Unii w dużym stopniu polega na wysoko wyspecjalizowanych gatunkach stali. Zważywszy na potencjalne negatywne skutki gospodarcze oraz fakt, że takie ograniczenia wyraźnie stoją w sprzeczności z celem Komisji, jakim jest zapewnienie utrzymania tradycyjnych przepływów handlowych w interesie Unii, Komisja, po zasięgnięciu opinii wszystkich stron zaangażowanych w tę sprawę, jest zdania, że należy uchylić procedurę końcowego przeznaczenia w odniesieniu do tej kategorii produktu.
- (6) Należy zatem ponownie zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/159 i załączniki do niego, aby odpowiednio odzwierciedlić sytuację, która miała miejsce przed wprowadzeniem wymogu dotyczącego końcowego przeznaczenia w odniesieniu do kategorii 4 A i 4B w drodze rozporządzenia zmieniającego.
- (7) Po konsultacjach z Koreą, czyli krajem wywozu, na który mechanizm końcowego przeznaczenia miał największy wpływ, Komisja uznała, że należy również zmienić przydział kontyngentów taryfowych między kategoriami produktu 4 A i 4B w odniesieniu do tego kraju, ustalony w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/159. Jest to konieczne w celu uwzględnienia ilości gatunków stali przeznaczonych do wykorzystania przez przemysł motoryzacyjny, przywożonych w ramach kategorii produktu 4 A od czasu wejścia w życie rozporządzenia zmieniającego, ze względu na brak możliwości ich przywozu w ramach kategorii produktu 4B podlegającej mechanizmowi końcowego przeznaczenia.
- (8) Komisja nadal jest zdania, że interes Unii może wymagać na późniejszym etapie wprowadzenia szczególnego mechanizmu – czy to procedury końcowego przeznaczenia (po rozwiązaniu kwestii związanych z wdrożeniem), czy jakiegokolwiek alternatywnego systemu, w celu wyodrębnienia w ramach kategorii produktowej 4B przywozu „gatunków motoryzacyjnych” stali. Kwestie te zostaną w związku z tym ponownie ocenione w kontekście przyszłego dochodzenia przeglądowego na podstawie uwag i propozycji zgłoszonych przez zainteresowane strony oraz z uwzględnieniem innych zmian mających wpływ na tę kategorię produktu. W tym względzie zwraca się również uwagę, że Komisja wszczęła niedawno dochodzenie w sprawie obejścia środków antidumpingowych względem przywozu niektórych rodzajów stali odpornych na korozję pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, wchodzących w zakres kategorii produktu 4⁽⁶⁾.
- (9) Niniejszemu rozporządzeniu należy nadać moc wsteczną, tym samym uchylając ze skutkiem od dnia 1 października 2019 r. wymóg w zakresie końcowego przeznaczenia wprowadzony rozporządzeniem zmieniającym. Umożliwi to również zwrot wszelkich ewentualnych ceł ochronnych zapłaconych na podstawie kontyngentu taryfowego ustanowionego w rozporządzeniu zmieniającym, które nie są już uzasadnione w następstwie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Środków Ochronnych ustanowionego na podstawie odpowiednio art. 3 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2015/478 i art. 22 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2015/755,

⁽⁶⁾ Dz.U. L 304 z 26.11.2019, s. 10.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Art. 1 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/159 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku każdej kategorii produktu objętej dochodzeniem, z wyjątkiem kategorii produktu 1 i kategorii produktu 25, część każdego kontyngentu taryfowego przydziela się państwom określonym w załączniku IV.”.

2. Sekcję dotyczącą kategorii 4 A i 4B załącznika IV.1 pt. „Wielkość kontyngentów taryfowych” rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/159 zastępuje się załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 października 2019 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 stycznia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

Numer produktu	Kategoria produktu	Kody CN (TARIC)	Przydział według kraju (w stosownych przypadkach)	Od 2.02.2019 do 30.06.2019	Od 1.07.2019 do 30.06.2020	Od 1.07.2020 do 30.06.2021	Stawka cła dodatkowego	Numery porządkowe
				Wielkość kontyngentu taryfowego (tony netto)	Wielkość kontyngentu taryfowego (tony netto)	Wielkość kontyngentu taryfowego (tony netto)		
4.A ⁽¹⁾	Produkty walcowane płaskie z powłokami metalowymi	Kody TARIC: 7210 41 00 20, 7210 49 00 20 7210 61 00 20, 7210 69 00 20, 7212 30 00 20, 7212 50 61 20, 7212 50 69 20, 7225 92 00 20, 7225 99 00 11, 7225 99 00 22, 7225 99 00 40, 7225 99 00 91, 7225 99 00 92, 7226 99 30 10, 7226 99 70 11, 7226 99 70 91, 7226 99 70 94	Republika Korei	69 571,10	328 792,63	180 804,79	25 %	09.8816
			Indie	83 060,42	209 574,26	215 861,48	25 %	09.8817
			Pozostałe państwa	761 518,93	1 921 429,81	1 979 072,71	25 %	⁽²⁾
4.B ⁽²⁾		Kody CN: 7210 20 00, 7210 30 00, 7210 90 80, 7212 20 00, 7212 50 20, 7212 50 30, 7212 50 40, 7212 50 90, 7225 91 00, 7226 99 10 Kody TARIC: 7210 41 00 80, 7210 49 00 80, 7210 61 00 80, 7210 69 00 80, 7212 30 00 80, 7212 50 61 80, 7212 50 69 80, 7225 92 00 80, 7225 99 00 25, 7225 99 00 95, 7226 99 30 90, 7226 99 70 19, 7226 99 70 96	Chiny	204 951,07	517 123,19	532 636,89	25 %	09.8821
			Republika Korei	249 533,26	476 356,93	648 499,26	25 %	09.8822
			Indie	118 594,25	299 231,59	308 208,54	25 %	09.8823
			Tajwan	49 248,78	124 262,26	127 990,13	25 %	09.8824
			Pozostałe państwa	125 598,05	316 903,26	326 410,36	25 %	⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Produkty objęte cłami antydumpingowymi.

⁽²⁾ Od 2.2.2019 r. do 31.3.2019 r., od 1.7.2019 r. do 31.3.2020 r. i od 1.7.2020 r. do 31.3.2021 r.: 09.8609.
Od 1.4.2019 r. do 30.6.2019 r., od 1.4.2020 r. do 30.6.2020 r. i od 1.4.2021 r. do 30.6.2021 r.: 09.8610.

⁽³⁾ Produkty niepodlegające cłom antydumpingowym (w tym produkty motoryzacyjne).

⁽⁴⁾ Od 2.2.2019 r. do 31.3.2019 r., od 1.7.2019 r. do 31.3.2020 r. i od 1.7.2020 r. do 31.3.2021 r.: 09.8611.
Od 1.4.2019 r. do 30.6.2019 r., od 1.4.2020 r. do 30.6.2020 r. i od 1.4.2021 r. do 30.6.2021 r.: 09.8612.