I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

REGOLAMENTO (CEE) N. 864/87 DEL CONSIGLIO

del 23 marzo 1987

che istituisce un dazio antidumping definitivo nei confronti delle importazioni di motori elettrici polifase normalizzati di potenza superiore a 0,75 kW e inferiore o pari a 75 kW, originari della Bulgaria, della Cecoslovacchia, della Polonia, della Repubblica democratica tedesca, dell'Ungheria e dell'Unione Sovietica, e che fissa la riscossione definitiva degli importi costituiti in garanzia a titolo di dazio provvisorio

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2176/84 del Consiglio, del 23 luglio 1984, relativo alla difesa contro le importazioni che formano oggetto di dumping o di sovvenzioni da parte di paesi non membri della Comunità economica europea [1], in particolare l'articolo 12,

vista la proposta della Commissione presentata previa consultazione in sede di comitato consultivo istituito dal regolamento suddetto,

considerando quanto segue :

A. Misure provvisorie

(1) Con il regolamento (CEE) n. 3019/86 [2], la Commissione, nel quadro della procedura di riesame aperta il 26 novembre 1985 [3], ha istituito un dazio antidumping provvisorio nei confronti delle importazioni di motori elettrici polifase normalizzati di potenza superiore a 0,75 kW e inferiore o pari a 75 kW originari della Bulgaria, della Cecoslovacchia, della Polonia, della Repubblica democratica tedesca (RDT), della Romania, dell'Ungheria e dell'Unione Sovietica (URSS).

Con lo stesso regoalmento la Commissione aveva ritirato la propria accettazione degli impegni di prezzo assunti in precedenza dagli esportatori dell'Ungheria e dell'URSS.

Con il regolamento (CEE) n. 3018/86 il Consiglio aveva, lo stesso giorno, ritirato la propria accettazione degli impegni di prezzo assunti in precedenza dagli esportatori di Bulgaria, Cecoslovacchia, Polonia, RDT e Romania.

Il dazio provvisorio è stato prorogato per un periodo di due mesi con il regolamento (CEE) n. 254/87 [4].

B. Seguito della procedura

(2) Poco tempo dopo l'istituzione dei dazi provvisori, i ricorrenti — vale a dire Gimelec con il sostegno di Zvei, Rema, Fabrimétal e Anie — hanno presentato alla Commissione una domanda di estensione della procedura in corso alle importazioni del prodotto in questione originarie della Iugoslavia.

Previa consultazione, la Commissione ha deciso che gli elementi di prova presentati erano sufficienti a giustificare l'avvio di una procedura antidumping nei confronti della importazioni in questione originarie della Iugoslavia, e ha quindi iniziato la relativa indagine in data 8 novembre 1986 [5].

Pur essendo distinta dalla presente procedura di riesame, la procedura antidumping nei confronti delle importazioni originarie della Iugoslavia verte pur sempre sugli stessi prodotti. Per questo motivo la Commissione, al fine di procedere a constatazioni definitive nei confronti dei paesi a commercio di Stato in causa, ha esaminato altresì il livello dei prezzi interni in Iugoslavia, oltre al livello dei prezzi e ai quantitativi dei motori in questione esportati dai fabbricanti iugoslavi nella Comunità.

[1] GU n. L 201 del 30. 7. 1984, pag. 1.
[2] GU n. L 280 dell'1. 10. 1986, pag. 68.
[3] GU n. C 305 del 26. 11. 1985, pag. 2.
[4] GU n. L 26 del 29. 1. 1987, pag. 1.
[5] GU n. C 282 dell'8. 11. 1986, pag. 3.

(3) Dopo l'istituzione dei dazi provvisori, gli esportatori dei paesi a commercio di Stato nei confronti dei quali i dazi medesimi erano stati introdotti, nonché alcuni importatori (Symkens, Liegi ; Sermès, Strasburgo ; Stanko, Longjumeau ; Neotype Techmaschexport, Bergisch-Gladbach) hanno chiesto, entro i termini previsti dal regolamento (CEE) n. 3019/86, di essere intesi dalla Commissione. Quest'ultima li ha informati in modo dettagliato circa i riscontri e le considerazioni sulle quali essa aveva fondato le proprie conclusioni provvisorie e intendeva proporre l'istituzione di un dazio definitivo, oltre alla riscossione degli importi costituiti in garanzia a titolo di dazio antidumping provvisorio.

Tutte le parti hanno avuto la possibilità di far conoscere il proprio punto di vista su queste conclusioni entro un termine determinato. Alcune si sono avvalse di questa facoltà e si è tenuto conto delle loro osservazioni.

(4) Taluni esportatori hanno sostenuto che la Commisione non aveva rispettato l'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 2176/84, che disciplina le condizioni di riapertura di una procedura antidumping, dato che i ricorrenti non avrebbero fornito la prova di un cambiamento di circostanze sufficiente a giustificare la necessità del riesame.

La riapertura della procedura antidumping in questione è stata decisa nel novembre 1985, allorché i ricorrenti avevano dimostrato — in modo sufficientemente convincente — che si stava tra l'altro verificando una ripresa delle importazioni in questione (604 000 unità nel 1983, 689 500 nel 1984, 748 000 nel 1985), che l'aliquota di mercato detenuta da queste importazioni restava a un livello di circa 20 % nell'intera Comunità ed in realtà di gran lunga superiore in determinati Stati membri e che gli impegni di prezzo accettati dalle istituzioni comunitarie non avevano trovato una ripercussione sul mercato sufficiente a eliminare il pregiudizio subito dai produttori.

(5) Ai fini della determinazione in via definitiva del valore normale per i paesi a commercio di Stato in questione, la Commissione ha proceduto a verifiche supplementari presso il principale produttore svedese, i cui prezzi di vendita sul mercato nazionale erano serviti per la determinazione del valore normale in via preliminare.

Tenuto conto dell'avvio di una procedura antidumping, parallela alla presente procedura, nei confronti delle importazioni di motori originarie della Iugoslavia (vedi punto 2) la Commissione ha proceduto altresì a un verifica presso tre produttori/esportatori iugoslavi di motori elettrici polifase normalizzati :

— Rade-Koncar, Zagabria,

— Sever, Subotica,

— Elektrokovina, Maribor.

Per approfondire la propria indagine sull'esistenza di un pregiudizio e di un rapporto di causa ed effetto, la Commissione ha proceduto inoltre a verifiche supplementari presso i produttori comunitari già citati nel regolamento (CEE) n. 3019/86, e ha incluso nell'inchiesta due produttori italiani i cui nomi erano stati suggeriti da vari importatori :

— Electro Adda, Beverate (Como),

— Lafert, S. Onà di Piave.

C. Valore normale

(6) Al fine di stabilire se le importazioni originarie della Bulgaria, della Cecoslovacchia, della Polonia, della RDT, della Romania, dell'Ungheria e dell'URSS continuassero a formare oggetto di pratiche di dumping, la Commissione, tenendo conto del fatto che questi paesi non hanno un'economia di mercato, aveva determinato in via preliminare il valore normale dei prezzi interni di quei paesi sulla base dei prezzi praticati sul mercato interno svedese dal principale produttore svedese, Asea.

La Commissione aveva ritenuto che i prezzi praticati sul suo mercato interno dal principale produttore svedese offrissero una base di raffronto adeguata ed equa ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 2176/84. Nessuno degli esportatori in questione aveva contestato questa scelta entro i termini prescritti per la fase preliminare dell'indagine, solo un piccolo numero di importatori aveva contestato questa scelta, nei termini, proponendo di scegliere quale paese di riferimento a economia di mercato la Francia o l'Italia, e di stabilire il valore normale in quei paesi in base al prezzo di mercato (vedi articolo 2, paragrafo 5, lettera c) del suddetto regolamento).

La Commissione non aveva accolto questa proposta, giacché il metodo previsto all'articolo 2, paragrafo 5, lettera c) va applicato solo ove i prezzi o il valore costruito stabiliti in conformità del paragrafo 5, lettere a) o b) non forniscano una base appropriata, mentre nel caso di specie le caratteristiche del mercato svedese rispondono perfettamente ai requisiti necessari. Inoltre uno degli esportatori, ZSE, aveva specificamente accettato che il valore normale venisse stabilito in base ai prezzi interni svedesi.

(7) Parecchi esportatori interessati — in particolare quelli della RDT, della Polonia e dell'URSS e taluni importatori — hanno contestato, in varia misura, i) la scelta della Svezia come mercato analogo, ii) la scelta di Asea come produttore rappresentativo, iii) il livello dei prezzi di Asea presi in considerazione, ovvero il livello degli sconti considerati.

(8) Pur considerando che i prezzi praticati sul suo mercato interno dal principale produttore svedese offrissero una base di raffronto adeguata e non irragionevole, dall'imposizione del dazio provvisorio la Commissione ha avuto altresì la possibilità di procedere per tempo, nell'ambito della procedura parallela relativa alle importazioni della Iugoslavia, a una verifica presso tre produttori/esportatori iugoslavi di motori elettrici polifase normalizzati.

Dato che la Iugoslavia è un paese a economia di mercato, è sorto il problema di stabilire se i prezzi praticati sul mercato interno iugoslavo non offrissero anch'essi una base di raffronto idonea e non irragionevole.

Solo taluni esportatori — essenzialmente quelli della RDT e dell'URSS — hanno ritenuto che tale non fosse appunto il caso.

È apparso inoltre alle autorità communitarie che la determinazione del valore normale per i paesi a commercio di Stato in questione sulla base dei prezzi del mercato iugoslavo assicurerebbe una parità di trattamento di tutti i paesi esportatori coinvolti nelle procedure in questione.

Gli esportatori e le altre parti interessate sono dunque stati informati del proposito della Commissione di assumere, quale base di raffronto per la determinazione definitiva del valore normale, la media ponderata dei prezzi di vendita interni dei produttori iugoslavi.

Questo metodo è stato contestato dall'esportatore dell'URSS che ha chiesto che un valore normale costruito venisse determinato in base ai costi di produzione dei produttori iugoslavi. La richiesta è stata respinta per i motivi esposti al punto 14.

Infine è stata respinta per i motivi esposti al punto 6, la domanda dell'esportatore della RDT di assumere come paese a economia di mercato di riferimento la Francia o l'Italia e di stabilirvi il valore normale sulla base del prezzo di mercato (articolo 2, paragrafo 5, lettera c) del regolamento (CEE) n. 2176/84).

La Commissione ha ritenuto dunque, seguita in questo dal Consiglio, che la media ponderata dei prezzi di vendita interni dei produttori iugoslavi offrisse una base di raffronto non irragionevole e idonea per determinare in via definitiva il valore normale dei prezzi interni nei paesi a commercio di Stato in questione.

Su questa base, i valori normali per i sei tipi di motori del campione prescelto (vedi punto 11 del regolamento (CEE) n. 3019/86 : motore a 4 poli/1500 t/m, di potenza 1,1 kW — 3 kW — 5,5 kW — 11 kW — 30 kW — 75 kW, di tipo chiuso ventilato, forma B3, con braccio di fissaggio, IP 44/54, 220/380 V, 50 Hz) sono stati stabiliti ai livelli seguenti, tenuto conto degli opportuni adattamenti precisati al punto 11 del presente regolamento.

kW	Valore normale in ECU (1985) (franco fabbrica, pagamento in contanti)
1,1	69,13
3	146,38
5,5	216,55
11	325,80
30	802,38
75	1 938,11

D. Raffronto

(9) La determinazione definitiva del margine di dumping è stata effettuata raffrontando i valori normali « franco fabbrica » stabiliti al punto precedente con i prezzi all'esportazione nella Comunità, durante il periodo di riferimento, praticati dai sette paesi a commercio di Stato in questione. I prezzi all'esportazione assunti sono stati i prezzi effettivamente pagati o da pagare all'esportazione in ciascuno dei principali mercati della Comunità. Questo è stato il caso anche per gli importatori collegati in considerazione del fatto che un raffronto tra il valore normale ed i prezzi di trasferimento faceva apparire margini di dumping tali che anche una ricostruzione dei prezzi all'esportazione non avrebbe influenzato il livello della misura finalmente adottata. Le parti interessate non hanno peraltro contestato l'assenza di ricostruzione dei prezzi all'esportazione tra parti collegate.

(10) Per raffrontare il valore normale con i prezzi all'esportazione « franco fabbrica » per ogni singolo prodotto del campione, la Commissione ha tenuto conto delle differenze che incidono sulla possibilità di raffrontare prezzi interni iugoslavi e prezzi di motori esportati dai paesi a commercio di Stato, procedendo ad alcuni opportuni adattamenti ove le parti interessate abbiano fornito la prova che una richiesta in tal senso era giustificata.

(11) I prezzi dei motori iugoslavi sul mercato interno sono stati ricondotti al livello franco fabbrica, pagamento in contanti. In proposito, si è proceduto ad alcuni adattamenti per tener conto delle condizioni di vendita (nella fattispecie condizioni di pagemento e di credito, garanzia, servizio di assistenza, retribuzioni corrisposte ai venditori, imballaggio, trasporto, assicurazione, movimentazione, carico e costi accessori in particolare), nella misura in cui queste differenze avevano un rapporto diretto e funzionale con le vendite considerate.

I prezzi di vendita netti dei produttori iugoslavi sono stati calcolati sulla base degli sconti sul prezzo di listino, concessi da detti produttori ai loro più grossi clienti.

(12) I prezzi all'esportazione dei motori esportati dai paesi a commercio di Stato sono stati ricondotti a loro volta al livello « franco fabbrica-pagamento in contanti », mediante adattamenti per tener conto di condizioni di pagamento e di garanzia, imballaggio, trasporto, assicurazione, movimentazione, carico e costi accessori.

— La Commissione ha constatato che gli sconti concessi dai produttori iugoslavi sul mercato interno corrispondevano in linea di massima a quantitativi comparabili a quelli acquistati dagli importatori di motori originari dei paesi a commercio di Stato.

— Talune parti interessate hanno sostenuto l'esistenza di differenze nelle caratteristiche fisiche tra i motori iugoslavi e quelli dei paesi a commercio di Stato, le quali incidono sulla comparabilità dei prezzi rispettivi. In particolare, l'esportatore della RDT ha affermato che il contenuto in materie attive dei suoi motori era minore, a parità di potenza, a quello della maggior parte dei suoi concorrenti iugoslavi e persino comunitari. L'esportatore dell'URSS ed altri esportatori hanno affermato che le materie prime usate per la fabbricazione dei loro motori sarebbero di qualità inferiore a quelle dei paesi a economia di mercato. Altre differenze tecniche sono state addotte in ordine all'alimentazione elettrica, a differenze di altezza dell'asse, ai livelli sonori e ai livelli di vibrazione.

L'indagine ha però mostrato che l'uso di materiali e componenti di origini diverse e la più o meno grande ottimizzazione, da parte dei vari fabbricanti, del contenuto in materie attive dei rispettivi motori, non si traducevano in vere differenze nelle caratteristiche fisiche né in altre differenze tali da incidere sulla comparabilità dei prezzi, per le quali sia necessario operare adattamenti ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 10 del regolamento (CEE) n. 2176/84.

In materia di differenze di caratteristiche fisiche è stata però fatta un'eccezione per i cuscinetti a sfere di cui l'inchiesta ha dimostrato che costituivano uno degli elementi che influenzano la scelta dell'acquirente. I motori iugoslavi sono muniti di cuscinetti a sfere di produzione comunitaria, svedese o giapponese, mentre i motori dei paesi a commercio di Stato sono muniti di cuscinetti a sfere di qualità palesemente inferiore [1]. Il relativo adattamento è stato fondato sulla differenza di costi che ne risulta per i produttori iugoslavi, data l'impossibilità di quantificare le ripercussioni di questa differenza sul valore commerciale dei motori in questione all'interno del mercato iugoslavo.

(13) L'esportatore dell'URSS ha chiesto inoltre gli adattamenti seguenti :

i) Un adattamento del 15 % per tener conto delle differenze di razionalizzazione e di economie di scala che esisterebbero tra la Iugoslavia e l'URSS.

ii) Un adattamento del 20 % per tener conto delle differenze in materia di retribuzioni, giacché queste ultime sarebbero molto più elevate in Iugoslavia che in URSS.

iii) Un adattamento del 30 % per tener conto, al tempo stesso, delle differenze nelle caratteristiche fisiche, delle differenze di qualità delle materie prime, del fatto che i prodotti dell'URSS non godono di buona reputazione presso i distributori e i consumatori e che essi offrono un servizio d'assistenza meno efficiente di quello dei prodotti comunitari.

iv) Un adattamento per i costi sostenuti dagli importatori allo scopo di uniformare il condizionamento dei prodotti alle norme tecniche in vigore nella Comunità, oltre che un adattamento per tener conto della spese di finanziamento delle scorte destinate all'esportazione presso l'esportatore stesso non meno che presso gli importatori. Energomachexport ha valutato questo adattamento al 35 % del prezzo di mercato iugoslavo.

(14) Il Consiglio fa osservare, per cominciare, che quasi nessuna delle differenze accampate dall'esportatore dell'URSS rientra in una delle categorie di fattori previste ai paragrafi 9 e 10 dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 2176/84.

Per quanto riguarda la prima domanda, il concetto di « economie di scala » è un concetto intimamente connesso all'economia di mercato e non c'è quindi alcun motivo di credere alla validità di un concetto del genere in paesi nei quali il commercio forma oggetto di un totale — o quasi totale — monopolio e in cui tutti i prezzi interni sono fissati dallo Stato. Così, spinto all'estremo, il regionamento di alcuni esportatori finirebbe col portate ad esempio a scegliere come paese analogo dell'URSS, ai fini della determinazione del valore normale, solo gli Stati Uniti, tenuto conto delle dimensioni rispettive dei due mercati.

[1] Vedi decisione 86/100/CEE della Commissione (GU n. L 102 del 18. 4. 1986, pag. 31).

Per quanto riguarda la seconda domanda, volendo calcolare il valore normale in base all'economia di mercato di un paese terzo, non vi è motivo di procedere ad adattamenti che dovrebbero rispecchiare le differenze di costo, siano esse differenze di retribuzioni o di altri costi, riscontrate tra un paese a commercio di Stato ed un paese ad economia di mercato. Qualsiasi adattamento dei costi riscontrati nel paese analogo, nella fattispecie la Iugoslavia, implicherebbe che ci si appoggi sui costi riscontrati in URSS, il che è escluso precisamente dall'articolo 2, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 2176/84 poiché detto paese non ha un'economia di mercato.

Per quanto riguarda la terza e la quarta domanda, occorre osservare che il problema di un eventuale adeguamento per differenze nelle caratteristiche fisiche o di qualità di materie prime è già stato trattato al punto 12 e che gli adeguamenti per differenze dei costi di finanziamento delle scorte non sono accettabili, dato che esse rientrano nelle spese generali.

Gli altri elementi di queste domande non sono pertinenti ai fini del raffronto tra il valore normale iugoslavo e il prezzo all'esportazione bensì in sede di esame del pregiudizio, motivo per cui gli argomenti avanzati dall'esportatore dell'URSS vengono discussi al punto 31.

Di conseguenza, gli argomenti addotti da Energomachexport riguardo agli adattamenti da effettuare per tener conto di supposti vantaggi comparativi vengono respinti.

E. Margini di dumping

(15) Dall'esame dei fatti appare che la totalità delle transazioni formava oggetto di notevoli margini di dumping. Questi ultimi sono quindi stati calcolati raffrontando, per ciascun tipo di motore, la media dei prezzi all'esportazione in ciascuno degli Stati membri della Comunità con il valore normale stabilito in Iugoslavia.

Questo calcolo ha rivelato che l'importanza del margine di dumping varia in misura abbastanza ridotta secondo il tipo di motore, ma differisce invece a seconda dei paesi esportatori e, soprattutto, a seconda dei mercati della Comunità interessati.

(16) Qui di seguito figurano i margini medi ponderati di dumping constatati per tutti i motori del campione prescelto, espressi in percentuale dei prezzi cif franco frontiera comunitaria per un prodotto non sdoganato :

	CEE (in %)
Bulgaria	144
Cecoslovacchia	121
Polonia	139
RDT	137
Romania	134
Ungheria	146
URSS	131

F. Pregiudizio

(17) Quanto al pregiudizio arrecato dalle importazioni in dumping, le conclusioni della Commissione esposte nel regolamento (CEE) n. 3019/86 sono state contestate da numerosi esportatori.

Sono stati addotti vari argomenti, in particolare dagli esportatori della Polonia, della RDT, dell'Ungheria o dell'URSS, che si possono riassumere come segue.

(18) i) Innanzitutto, gli esportatori hanno sostenuto che l'incidenza delle loro esportazioni rispettive nella Comunità doveva essere esaminata separatamente e che, data l'esiguità delle rispettive aliquote del mercato comunitario, essi non avevano potuto arrecare pregiudizio.

ii) Quanto alla valutazione concreta del volume di importazioni nella Comunità dei motori elettrici polifase normalizzati in questione, l'esportatore ungherese ha sostenuto che, a differenza degli altri esportatori dei paesi a commercio di Stato, la sua impresa esportava nella Comunità soprattutto motori speciali.

iii) In materia di fattori di pregiudizio connessi con i prezzi, gli esportatori hanno contestato, da un lato il metodo seguito nel regolamento (CEE) n. 3019/86 per calcolare le sottoquotazioni (calcolando il divario tra il prezzi di costo dei produttori comunitari e i prezzi di rivendita presso l'importatore), dall'altro la veridicità di questi prezzi di costo ; essi hanno affermato infine che le sottoquotazioni registrate sui vari mercati della Comunità, vale a dire il divario fra i prezzi di vendita dei produttori comunitari e i prezzi di vendita presso l'importatore, risultavano di gran lunga inferiori a quelli calcolati col metodo della Commissione, quando addirittura non erano inesistenti.

iv) Anche il grado di pregiudizio subito dai fabbricanti comunitari è stato contestato e gli esportatori hanno sostenuto che la produzione di motori normalizzati comunitari era sostanzialmente aumentata dal 1982, mentre l'aliquota di

mercato detenuta globalmente dalle importazioni dei paesi a commercio di Stato in questione era scesa, secondo le constatazioni preliminari, dal 23,2 % nel 1982 al 20,3 % nel 1985, laddove durante lo stesso periodo di tempo i consumi erano aumentati.

v) Da ultimo, è stata contestata l'esistenza di un rapporto di causa ed effetto tra le importazioni dai paesi a commercio di Stato e il pregiudizio giacché :

— le importazioni extracomunitarie da provenienze diverse da quelle dei paesi oggetto della presente procedura sarebbero aumentate notevolmente ;

— i produttori comunitari non sarebbero stati in grado di razionalizzare in misura sufficiente i propri processi di produzione e avrebbero conservato fabbriche con un potenziale troppo esiguo, ovvero in sovrannumero per beneficiare di economie di scala ;

— la concorrenza all'interno della Comunità, in particolare ad opera di alcuni fabbricanti italiani, avrebbe contribuito anch'essa alle difficoltà dell'industria comunitaria.

Questi argomenti rendono necessarie le considerazioni seguenti :

(19) Il primo argomento addotto dagli esportatori riguarda, in sostanza, il problema del cumulo. Per valutare l'incidenza sull'industria comunitaria delle importazioni in dumping, la Commissione ha considerato l'effetto di tutte le importazioni di motori polifase normalizzati, oggetto di dumping, provenienti dai sette paesi esportatori interessati.

Nell'esaminare se il cumulo fosse appropriato in ogni singolo caso, la Commissione ha preso in considerazione la comparabilità dei prodotti importati sotto il profilo delle caratteristiche fisiche, dei volumi importati, dell'andamento di questi volumi, del livello bassissimo e sostanzialmente simile dei prezzi praticati da tutti gli esportatori in questione, nonché della misure in cui ogni singolo prodotto importato avesse esercitato all'interno della Comunità una concorrenza sul prodotto analogo dell'industria comunitaria.

In base a questa analisi, la Commissione ha potuto solo constatare la fungibilità dei prodotti in questione — vale a dire il carattere perfettamente intercambiabile e comparabile delle loro caratteristiche fisiche —, nonché la somiglianza dei prezzi praticati dai vari esportatori.

In materia di volumi, le esportazioni dell'URSS, della RDT e della Cecoslovaccia sono aumentate, mentre quelle della Bulgaria sono rimaste stazionarie e quelle di Polonia, Ungheria e Romania sono diminuite, come è già stato illustrato nel punto 25 del regolamento (CEE) n. 3019/86.

La Commissione ha ritenuto tuttavia che il fatto di non prendere in considerazione i volumi degli esportatori i cui quantitativi erano rimasti stazionari o diminuiti equivarrebbe a disconoscere il carattere intercambiabile di questi motori sotto il profilo delle caratteristiche fisiche e di prezzo ; ciò significherebbe inoltre disconoscere anche il fatto che queste importazioni — seppure in misura decrescente — continuano a formare oggetto di dumping, mentre l'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2176/84 prescrive esplicitamente che, ai fini della determinazione del pregiudizio, si tenga conto « importazioni che sono oggetto di dumping ».

La Commissione è stata dunque del parere — e il Consiglio condivide questa analisi — che le importazioni oggetto di dumping provenienti dalle imprese dei paesi a commercio di Stato, contribuiscano tutte attivamente al rilevante pregiudizio subito dall'industria comunitaria dei motori elettrici normalizzati ; queste importazioni avvengono inoltre in condizioni simili, di modo che un trattamento separato per un singolo esportatore, in sede di determinazione del pregiudizio, equivarrebbe a una discriminazione nei confronti degli altri.

Di conseguenza, il Consiglio ritiene che, ai fini della determinazione in via definitiva del pregiudizio, occorra considerare tutte le importazioni in questione oggetto di dumping, provenienti dalla totalità degli esportatori interessati dalla presente procedura.

(20) Le statistiche d'importazione di motori elettrici polifase normalizzati provenienti dall'Ungheria sono state contestate dall'esportatore di quel paese, Transelektro, che ha affermato che le sue esportazioni sarebbero costituite sostanzialmente da motori speciali che esulano dalla presente procedura.

L'esportatore ha però fornito solo per il 1985 elementi di prova sufficienti a sostegno delle proprie affermazioni. Di conseguenza, il Consiglio conferma la conclusione della Commissione che accetta, solo per il 1985, la domanda ungherese di prendere in considerazione cifre diverse da quelle delle statistiche ufficiali comunitarie. Inoltre, date le caratteristiche del settore dei motori elettrici polifase normalizzati, il fatto che l'aliquota di mercato ungherese sia eventualmente caduta, in taluni anni, ad un livello « minimo » non giustifica in sé la chisura del procedimento senza adozione di una misura definitiva nei confronti delle importazioni orginarie dell'Ungheria.

Fattori di pregiudizio connessi con i prezzi

(21) Gli esportatori e taluni importatori hanno contestato il metodo, seguito dal regolamento (CEE) n. 3019/86 e ivi esposto al punto 22 che consiste nel calcolare il divario tra il prezzo di costo del o dei fabbricanti comunitari a carattere industriale, cioè non artigianale, più efficienti su ogni mercato, e i prezzi di vendita dei motori originari dei paesi a commercio di Stato.

È però chiaro che, per un mercato sul quale la tendenza al ribasso dei prezzi è così forte come nel caso dei motori elettrici normalizzati, e sul quale quasi tutti i fabbricanti vendono in perdita, il fatto di determinare la sottoquotazione calcolando semplicemente la differenza tra prezzo di vendita dei produttori e prezzo di rivendita degli importatori non rispecchia la vera entità del pregiudizio subito dall'industria, giacché quest'ultima vende appunto al di sotto dei suoi prezzi di costo. Il Consiglio conferma quindi la validità del metodo applicato dalla Commissione nel regolamento (CEE) n. 3019/86.

(22) Quanto ai prezzi di costo dei fabbricanti comunitari, essi sono stati verificati in misura sufficiente, durante la fase preliminare non meno che durante la fase finale dell'inchiesta, e le cifre disponibili rispecchiano in modo corretto la situazione economica dei vari produttori della Comunità. Nella fase finale della propria indagine, la Commissione ha inoltre verificato i prezzi di costo — e i prezzi di vendita — di altri fabbricanti italiani, che erano stati espressamente segnalati da alcuni importatori come particolarmente efficienti. Essa ha infine allargato la sua inchiesta al principale fabbricante del Regno Unito.

Queste verifiche complementari hanno indotto la Commissione a modificare alcuni parametri quantitativi della sua analisi del pregiudizio senza però alterarne le conclusioni essenziali.

La media aritmetica dei prezzi di costo dei principali fabbricanti comunitari a carattere industriale, per il 1985 si stabilisce finalmente ai livelli seguenti :

1,1 kW :	80,63 ECU
3,0 kW :	127,81 ECU
5,5 kW :	212,54 ECU
11 kW :	387,17 ECU
30 kW :	931,48 ECU
75 kW :	2 368,08 ECU

La media ponderata si attesta invece su livelli leggermente superiori.

(23) Se i prezzi di costo dei fabbricanti comunitari, quali sono determinati in via definitiva, sono superiori ai loro prezzi di vendita, i margini di sottoquotazione, espressi in percentuale del prezzo di costo dei fabbricanti, sono i seguenti :

Margini di sottoquazione, espressi in percentuale dei prezzi di costo dei fabbricanti nazionali a carattere industriale più efficienti su ogni mercato (vedi, punto 22 del regolamento (CEE) n. 3019/86)

(in %)

kW	D	F	I	UEBL
1,1	34 — 45	36 — 47	17 — 32	28 — 37
3	33 — 44	32 — 50	2 — 23	25 — 35
5,5	31 — 44	42 — 60	10 — 31	24 — 32
11	31 — 44	39 — 55	18 — 35	17 — 35
30	33 — 45	35 — 55	5 — 19	12 — 36
75	33 — 55	29 — 45	29 — 53	18 — 40

(24) Del resto, occorre peraltro osservare che i prezzi di rivendita praticati dagli importatori dei motori originari dei paesi a commercio di Stato hanno sottoquotato in modo importante i prezzi di vendita dei fabbricanti comunitari. In ciascuno dei principali Stati membri interessati dalla procedura questi margini di sottoquotazione sono stati calcolati rispetto ai prezzi di vendita dei fabbricanti più efficienti :

Margini di sottoquotazione espressi in percentuale dei prezzi di vendita praticati dai fabbricanti nazionali a carattere industriale più efficienti su ogni mercato

(in %)

kW	D	F	I	UEBL
1,1	44,7 — 54,0	17,9 — 27,4	10,8 — 26,2	24,4 — 34,0
3	44,1 — 47,4	13,3 — 31,2	1,8 — 24,3	21,7 — 31,8
5,5	42,7 — 53,7	21,9 — 46,7	6,8 — 29,2	14,2 — 23,4
11	42,4 — 53,6	30,7 — 47,2	19,5 — 36,7	7,2 — 26,8
30	42,3 — 53,7	30,5 — 48,1	4,6 — 27,1	7,2 — 32,4
75	44,1 — 54,3	27,8 — 44,5	0,8 — 22,5	28,8 — 47,6

Dalla tabella precedente si evince chiaramente che durante il periodo di riferimento i prezzi di rivendita praticati dagli importatori di motori originari dei paesi a commercio di Stato sono stati di gran lunga inferiori ai prezzi di vendita praticati dai fabbricanti comunitari, persino in Italia dove pure si registra la tendenza al ribasso più pronunciata. Il fatto che, in particolare su quest'ultimo mercato e per un numero limitato di transazioni, i prezzi delle importazioni oggetto di dumping siano stati sottoquotati da taluni fabbricanti comunitari, non è sufficiente a concludere che non esiste un pregiudizio o un rapporto di causa ed effetto.

Il Consiglio constata quindi in modo definitivo che i prezzi di rivendita dei motori originari dei paesi a commercio di Stato sono ben lungi dal permettere ai fabbricanti della Comunità di coprire i loro prezzi di costo — vale a dire i soli costi di produzione e le spese generali e amministrative, al netto da ogni utile — qualunque sia il mercato preso in considerazione.

Fattori macroeconomici e incidenza sui fabbricanti comunitari

(25) Se le informazioni raccolte in merito all'andamento della produzione e delle vendite dei motori elettrici normalizzati di tutti i fabbricanti comunitari non permettono di giungere alla conclusione che le importazioni dei motori in questione originarie dei paesi a commercio di Stato hanno avuto un'incidenza negativa visibile su detti fabbricanti, non si può dire altrettanto in merito alle informazioni relative agli altri fattori pertinenti quali l'aliquota di mercato alta delle importazioni, il livello significativo delle sottoquotazioni, i prezzi di vendita (in perdita) dei motori comunitari, le perdite di gestione, il rendimento degli investimenti e l'occupazione nel settore dei motori polifase normalizzati.

(26) Oltre alle considerazioni esposte nei punti da 25 a 28 del regolamento (CEE) n. 3019/86, dalle informazioni raccolte durante la procedura in questione e già nelle precedenti, risulta infatti che da vari anni i fabbricanti comunitari sono stati costretti a vendere i loro motori normalizzati a prezzi di gran lunga inferiori a quelli necessari per coprire i costi di produzione sostenuti, anche a dispetto degli impegni di prezzo accettati in precedenza dalle istituzioni della Comunità. Questo stato di cose ha obbligato i fabbricanti comunitari di motori normalizzati a finanziare gli investimenti indispensabili per il mantenimento del loro strumento di produzione in questo campo specifico, sui profitti che hanno potuto realizzare in altri settori d'attività.

Nonostante un incremento delle vendite e della produzione dal 1982, dovuto alla ripresa dell'attività economica e dei consumi nella Comunità (aumento da 3 115 000 a 3 605 000 unità tra il 1982 e il 1985, cioè 15,7 %), i fabbricanti comunitari non sono stati in grado — ad eccezione di due sole imprese tra quelle controllate — di ricavare un profitto dalla produzione dei motori normalizzati in questione. Per i motori del campione, le perdite di gestione nel 1985, espresse in percentuale del prezzo di costo, oscillavano tra il 2 % e il 25 % del prezzo di costo. Le sole due imprese che hanno realizzato utili in questo settore hanno comunicato un margine di utile lordo rispettivamente del ... % (1) e del ... % (1) del prezzo di costo. È sintomatico che l'impresa che ha realizzato quest'ultimo tasso di redditività, relativamente elevato, si trovi nel Regno Unito, dove la penetrazione delle importazioni dei paesi a commercio di Stato è estremamente ridotta (solo il 4,5 % del mercato).

I posti di lavoro direttamente interessati dalla produzione di questi motori elettrici nella Comunità, infine, hanno subito una continua flessione tra il 1982 e il 1985, per attestarsi in quest'ultimo anno su 5 040 unità. Va ricordato che, nel 1978, 23 630 persone erano direttamente coinvolte nella produzione di motori elettrici polifase normalizzati.

Altre cause di pregiudizio

(27) Secondo gli esportatori, le importazioni extracomunitarie originarie di paesi diversi da quelli interessati dalla presente procedura, avrebbero registrato un notevole incremento in Italia. In proposito, le statistiche italiane relative all'importazione di motori polifase normalizzati delle potenze in questione indicano, per il 1985, 411 000 motori originari della Iugoslavia e 217 000 motori originari di Hong Kong. Queste cifre sono state contestate da quasi tutti gli operatori economici italiani interrogati, a giudizio dei quali dei motori monofase — e quindi non coperti dalla procedura — erano stati dichiarati, intenzionalmente o per errore, come motori polifase.

Stando a queste fonti, tutti i motori importati da Hong Kong avrebbero infatti micromotori che non rientrano nella procedura. Questa opinione è stata confermata dall'esame delle statistiche di esportazione di Hong Kong, dalle quali non appaiono esportazioni di motori polifase destinate all'Italia. L'argomento degli esportatori in merito a questo punto è stato dunque respinto.

La Commissione svolge attualmente una procedura antidumping per le importazioni di motori iugoslavi, in parallelo alla presente procedura.

(28) Quanto alla pretesa mancanza di razionalizzazione dei fabbricanti comunitari, alcuni esportatori — in particolare quelli della RDT e dell'URSS — hanno sostenuto che i prezzi di costo dei fabbricanti comunitari erano troppo elevati e che questa circostanza era dovuta alla struttura troppo dispersa dell'industria comunitaria dei motori normalizzati.

In proposito, se è vero che l'industria comunitaria comprende un numero ancora elevato di unità di produzione, va però rilevato che questa industria ha comunque sostenuto un notevole sforzo di automatizzazione, come mostra l'abbassamento dei tempi di fabbricazione a livelli estremamente competitivi (molto meno di 60 minuti per un motore a quattro poli — B3 — da 1,1 kW).

Parallelamento a questo sforzo di automatizzazione, è iniziato un processo di dislocamento di alcune unità di fabbricazione verso i nuovi paesi membri della Comunità (Spagna e Portogallo).

(1) Cifre confidenziali, omesse conformemente al disposto dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 2176/84.

Si rileva infine che i migliori risultati li hanno ottenuti quei fabbricanti comunitari che sono riusciti, da un lato a comprimere le loro spese generali e dall'altro a modellare uno strumento di produzione di dimensioni medie ma ottimali, estremamente flessibile e in grado di fabbricare in buone condizioni i motori normalizzati e tutti i prodotti derivati del settore « macchine rotanti ».

Il Consiglio considera dunque la pretesa mancanza di razionalizzazione dei fabbricanti comunitari come di fatto inesatta e ricorda, del resto, le condierazioni svolte nel punto 14 relativo ai pretesi vantaggi comparativi esistenti nei paesi che non hanno un'economia di mercato.

(29) Quanto poi alla concorrenza intracomunitaria la Commissione ha effettivamente constatato che essa era intensa tra gli industriali comunitari. I fabbricanti industriali italiani sono quelli che, in linea di massima, hanno i prezzi di costo più bassi, per motivi attinenti al contesto economico in cui operano. Gli industriali italiani concentrano nondimeno i loro sforzi di vendita nella Comunità su motori polifase « speciali » che non sono prodotti simili ai motori importati dai paesi a commercio di Stato.

D'altronde l'analisi dei fattori di pregiudizio connessi con i prezzi, svolta ai punti da 21 a 24 ha dimostrato che, durante il periodo di riferimento i prezzi di rivendita dei motori importati dai paesi a commercio di Stato sottoquotavano in modo significativo sia i prezzi di vendita dei fabbricanti comunitari a carattere industriale sia i loro prezzi di costo, e questo anche in Italia.

Infine se piccoli fabbricanti italiani, di tipo artigianale, praticano su scala locale prezzi comparabili a quelli dei motori originari dei paesi a commercio di Stato, va tuttavia sottolineato che questi produttori che detengono un po' meno del quarto del mercato italiano producono in condizioni molto particolari, segnatamente a partire da pezzi originari di paesi a commercio di Stato, dispongono soltanto di reti di vendita regionali strettamente circoscritte e non esportano motori di alcun tipo nel resto della Comunità.

(30) Oltre agli argomenti addotti dagli esportatori e illustrati al punto 18, ai quali la Commissione ha risposto ai punti da 19 a 29, l'esportatore dell'URSS ha chiesto due adattamenti di prezzi — vedi punto 18, comma iii) e iv) — che in realtà rientrano nell'analisi del pregiudizio.

— Per quel che riguarda la determinazione delle sottoquotazioni, la Commissione ha proceduto a un raffronto tra prodotti simili ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 12 del regolamento (CEE) n. 2176/84. Essa non ha tuttavia tentato di stabilire l'incidenza delle preferenze degli acquirenti, giacché oltre alla difficoltà di quantificare un elemento del genere, qui interverrebbe un giudizio soggettivo. Nessuna prova concreta è stata del resto fornita in merito all'incidenza precisa di un'eventuale preferenza dell'acquirente sul prezzo che quest'ultimo sarebbe disposto a pagare per i diversi motori.

— D'altro lato le spese sostenute dagli importatori sono state prese in debita considerazione, nei calcoli dei livelli di dazio necessari per eliminare il pregiudizio in questione.

Sintesi (esistenza di un pregiudizio notevole e di un rapporto di causa ed effetto)

(31) In materia di pregiudizio, i risultati definitivi dell'inchiesta confermano che le difficoltà dei fabbricanti comunitari dovute alle importazioni a bassissimo prezzo di motori originari dei paesi a commercio di Stato in questione, oggetto di pratiche di dumping, non sono state eliminate dalle precedenti misure comunitarie. Quasi tutti i fabbricanti continuavano a subire, nel 1985, ingenti perdite finanziarie nel settore dei motori polifase normalizzati, nonostante un miglioramento marginale delle loro aliquote di mercato.

— La concorrenza intracomunitaria esercitata da alcuni industriali italiani ha indubbiamente contribuito alle difficoltà di quei fabbricanti comunitari che lavorano a prezzi di costo più elevati, la Commissione ha rilevato tuttavia che, complessivamente, i prezzi franco frontiera comunitaria delle importazioni di motori originari dei paesi dell'Est si aggiravano intorno alla metà dei prezzi di costo dei fabbricanti italiani a carattere industriale, i cui costi sono peraltro tra i più bassi della Comunità; nello stesso modo, sul mercato italiano, che è il più depresso, i prezzi di rivendita degli importatori dei motori dei paesi a commercio di Stato hanno sottoquotato, durante il periodo di riferimento, in modo quasi sistematico e in misura rilevante, i prezzi dei produttori industriali.

— L'inchiesta ha rivelato che gli impegni di prezzo accettati in precedenza dalle istituzioni comunitarie erano divenuti insufficienti a coprire gli attuali prezzi di costo dei fabbricanti comunitari, anche quelli più efficienti. Gli adattamenti effettuati nel 1984, in particolare, non vertevano affatto sul livello in ECU di questi impegni, bensì sui tassi di cambio che dovevano essere applicati dagli esportatori. Gli adattamenti in questione hanno rispecchiato soltanto fluttuazioni monetarie, non già il variare degli altri parametri economici.

Dall'inchiesta è inoltre emerso che, oltre alla loro insufficienza con riferimento all'effettivo livello dei prezzi, gli impegni precedenti in materia di prezzi presentavano, a causa delle caratteristiche del mercato brasiliano sulla base del quale erano stati stabiliti nel 1982, uno squilibrio di struttura rispetto alla struttura attuale delle tariffe di tutti i fabbricanti comunitari.

— L'aliquota di mercato detenuta dai paesi a commercio di Stato in questione ha certamente subito una flessione tra il 1982 e il 1985 (scendendo dal 23,0 % nel 1982 al 19,6 % nel 1985), mentre quella dei produttori comunitari, complessivamente, è aumentata dal 66,2 % al 68,6 % a causa dei precedenti impegni in materia di prezzi. Ciò nonostante, il fatto che l'aliquota di mercato detenuta dalle importazioni in dumping continui a restare a un livello globalmente elevato, di circa 20 %, ha esercitato sui prezzi praticati dai fabbricanti comunitari una notevole pressione al ribasso, dimostrata dall'esistenza di sottoquotazioni nette su tutti i mercati.

— Per di più è palese che l'intera entità dei margini di sottoquotazione individuati — rispetto ai prezzi di vendita o ai prezzi di costo dei fabbricanti — trova la sua spiegazione nel dumping praticato dagli esportatori in questione.

(32) In conclusione, tenuto conto di tutti i fattori di pregiudizio esaminati in via preliminare dalla Commissione nel suo regolamento (CEE) n. 3019/86, e dell'analisi svolta ai punti da 17 a 31 del presente regolamento, il Consiglio si dichiara convinto del fatto che il pregiudizio arrecato dalle importazioni originarie dei paesi a commercio di Stato, che formano oggetto di forte dumping, debba ritenersi, separatamente considerato, come rilevante.

G. Interesse della Comunità

(33) Parecchi esportatori e importatori hanno sostenuto che un dazio antidumping, quale quello istituito dal regolamento (CEE) n. 3019/86, rischia di provocare un fortissimo calo delle importazioni nella Comunità di motori polifase normalizzati. Essi hanno addotto altresì che una misura del genere avrà ripercussioni negative sui contratti di compensazione con i paesi a commercio di Stato in questione. Gli esportatori dell'URSS e della RDT, in particolare, hanno sottolineato la rilevanza degli acquisti di motori speciali, effettuati dai loro paesi presso taluni Stati membri della Comunità.

Alcune industrie che non hanno questi componenti, infine, e in particolare taluni fabbricanti di pompe, hanno sottolineato presso la Commissione l'importanza del prezzo d'acquisto dei motori nei loro prezzi di costo.

(34) Il Consiglio ha valutato tutte queste osservazioni.

Esso ha altresì preso atto delle perdite finanziarie dei fabbricanti nel settore dei motori elettrici polifase normalizzati, nonché del fatto che su questa attività gravita tutto il settore « macchine rotanti » della Comunità, la cui rilevanza è notevole sia da un punto di vista economico e sociale sia da un punto di vista di politica industriale. Ogni macchina rotante (motori autofrenanti, motori antideflagranti, motoriduttori, motori a velocità variabile, ecc.) contiene infatti uno o più motori normalizzati o ne deriva.

In proposito, dall'inchiesta è emerso che le importazioni a bassissimo prezzo di motori normalizzati oggetto di dumping rischiava di sortire — o sortiva già — effetti negativi su altre attività del settore « macchine rotanti », in particolare in Italia, dove una prcentuale rilevante del commercio di compensazione verte su importazioni di motori normalizzati, ma anche di pezzi di motori. Nei Paesi Bassi e nella Repubblica federale di Germania comincia a manifestarsi un fenomeno analogo di installazione di unità d'assemblaggio.

Un'evoluzione del genere, che rischia di vanificare anche gli sforzi dei produttori più efficienti, e che interviene nel momento in cui l'ampliamento al Portogallo e alla Spagna offre prospettive di ridistribuzione dei fabbricanti della Comunità, è giudicata dal Consiglio come pregiudizievole per gli interessi della Comunità e tale da dover essere fermata.

(35) Il Consiglio ritiene dunque che gli interessi della Comunità esigano l'adozione, nei confronti delle importazioni per le quali siano state accertate pratiche di dumping, di una misura di salvaguardia commerciale intesa a eliminare il pregiudizio arrecato da queste importazioni.

Tuttavia, tenuto conto della concorrenza intracomunitaria nel settore dei motori polifase normalizzati, oltre che della necessità di preservare al massimo la comptetitività delle industrie a valle, il Consiglio ritiene opportuno definire il livello della misura da disporre — a prescindere dalla sua forma — in base ai prezzi di costo dei fabbricanti a carattere industriale che ottengono i migliori risultati.

H. Impegni

(36) Alcuni produttori/esportatori hanno offerto alla Commissione di assumere impegni sulle loro esportazioni future nella Comunità.

(37) La Commissione non ha accettato questi impegni, ad eccezione di quello offerto dall'esportatore rumeno. Essa ha informato i produttori/esportatori interessati dei motivi delle proprie decisioni.

I. Forma e aliquota del dazio

(38) Data la molteplicità dei motori in questione e dato che essi sono originari di paesi a commercio di Stato, la misura antidumping più appropriata è, se si persegue l'obiettivo di raggiungere la massima trasparenza, l'efficienza e l'incitamento degli esportatori ad aumentare il loro prezzi, un dazio variabile, equivalente alla differenza tra un prezzo minimo per tipo di motore, espresso in ECU, e il prezzo del primo acquirente indipendente.

Poiché l'indagine ha rivelato che un gran numero di importatori — in particolare Ential (Milano), Mez-Italiana (Milano), Sofbim (Argenteuil), Stanko-France (Longjumeau), Neotype Techmaschexport (Bergisch-Gladbach), Elprom (Borke, Hessen) — era legato a un esportatore da un'associazione o da un accordo di compensazione con un terzo, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 8, lettera b) del regolamento (CEE) n. 2176/84, il Consiglio ritiene necessario, per dare massima efficacia alle misure disposte, di ordinare che i servizi doganali assumano, quale riferimento per il calcolo del dazio antidumping, il prezzo al primo acquirente non legato all'esportatore. Nel caso di questi importatori il prezzo unitario netto franco frontiera comunitaria corrisponderà al valore in dogana, quale sarebbe determinato in conformità dell'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 1224/80 del Consiglio, del 28 maggio 1980, relativo al valore in dogana delle merci (1).

(39) Quanto al livello del prezzo minimo, quest'ultimo è stato calcolato, per ciascun tipo di motore in questione, in base al prezzo di costo dei fabbricanti a carattere industriale che ottengono i migliori risultati. In conclusione, è stato ritenuto adeguato un margine lordo di utile pari al 4 % del prezzo di costo, tenendo conto delle condizioni di accanita concorrenza tra i fabbricanti comunitari.

In base al prezzo di costo comunitario di riferimento e al margine di utile appena indicato, tenendo peraltro debito conto delle differenze nelle caratteristiche fisiche tra i motori importati e quelli comunitari, la Commissione ha quantificato gli aumenti di prezzo necessari nella fase cif-frontiera comunitaria (vedi allegato).

Per i motori a quattro poli, questi aumenti equivalgono all'incirca al 25 % rispetto al livello dei prezzi all'importazione durante il periodo di riferimento.

Il tasso del dazio antidumping definitivo risulta quindi di gran lunga inferiore ai margini di dumping accertati. Esso dovrebbe però bastare a eliminare il pregiudizio arrecato all'industria comunitaria dei motori polifase normalizzati dalle importazioni in questione, tenuto conto del prezzo di vendita necessario per garantire ai fabbricanti efficienti della Comunità un beneficio ragionevole.

Allo stadio della rivendita l'aumento effettivo dei prezzi praticati dall'importatore sarà evidentemente funzione del margine d'importazione di ogni importatore. Tuttavia l'aliquota del dazio dovrebbe normalmente indurre gli importatori a rivendere i loro motori polifase normalizzati, di forma B3, in media ai prezzi seguenti, in ECU :

kW	CV	3 000 g/min	1 500 g/min	1 000 g/min	750 g/min
1,1	1,5	55,2	56,9	79,2	121,9
1,5	2	62,2	67,2	93,4	143,6
2,2	3	80,9	82,6	121,9	185,8
3	4	95,7	99,1	148,1	221,6
4	5,5	119,7	125,9	186,3	267,8
5,5	7,5	154,9	160,1	242,7	329,9
7,5	10	196,6	206,2	279,7	409,6
11	15	265,6	274,1	404,6	551,6
15	20	335,0	357,8	529,9	710,5
18,5	25	429,6	436,4	650,2	881,4
22	30	513,9	513,9	763,6	1 087,2
30	40	686,0	678,0	1 011,4	1 400,0
37	50	856,0	840,9	1 246,7	1 701,9
45	60	964,0	997,8	1 492,3	1 998,9
55	75	1 293,5	1 246,7	1 855,3	2 430,8
75	100	1 725,9	1 651,3	2 462,0	3 129,3

(40) Infine il Consiglio ha constatato che il dazio doganale massimo in vigore in Spagna e in Portogallo nel 1986 e nel 1987 per i motori elettrici polifase normalizzati in questione era superiore al dazio della tariffa doganale comune applicabile agli stessi prodotti. Per evitare che le importazioni in questi Stati membri subiscano dazi doganali globali più elevati, si è giudicato idoneo di fare in modo che gli importi cumulati del dazio antidumping e dei dazi doganali non allineati in Spagna e in Portogallo non siano superiori agli importi cumulati del dazio della tariffa doganale comune e del dazio antidumping.

J. Riscossione dei dazi provvisori

(41) Un dazio provvisorio ha lo scopo di provocare un aumento del prezzo delle merci per il primo acquirente indipendente stabilito nella Comunità. Un importatore che sceglie di non aumentare i propri prezzi rischia dunque di dover pagare il dazio in questione ed è ragionevole prendere misure per far sì che egli aumenti i suoi prezzi poiché a causa della sua scelta, la produzione comunitaria continua a subire un pregiudizio. Nella presente procedura dunque gli importi costituiti in garanzia, a titolo di dazio antidumping provvisorio, debbono, a causa dell'importanza del dumping e del pregiudizio che ne risulta, essere riscossi a concorrenza dei dazi istituiti in via definitiva.

Nello stesso modo, quanto alle importazioni originarie della Romania, gli importi costituiti in garanzia a titolo di dazio antidumping provvisorio

(1) GU n. L 134 del 31. 5. 1980, pag. 1.

devono essere riscossi per ciascun tipo di motore, a conguaglio della differenza tra il prezzo unitario netto franco franco frontiera comunitaria, per un prodotto non sdoganato, e il prezzo precisato in allegato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO :

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping definitivo nei confronti delle importazioni di motori elettrici polifase normalizzati, di potenza superiore a 0,75 kW e inferiore o pari a 75 kW, della sottovoce ex 85.01 B I b) della tariffa doganale comune, corrispondente ai codici Nimexe ex 85.01-33, ex 85.01-34 ed ex 85.01-36, originari della Bulgaria, della Cecoslovacchia, della Polonia, della RDT, dell'Ungheria e dell'URSS.

2. L'espressione « motori polifase normalizzati » comprende tutti i motori oggetto di una normalizzazione internazionale, in particolare quella della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI). I motori in questione hanno le seguenti velocità normalizzate di rotazione : 3 000 giri al minuto, 1 500 giri al minuto, 1 000 giri al minuto e 750 giri al minuto ; i seguenti livelli normalizzati di potenza : 1,1 — 1,5 — 2,2 — 3 — 4 — 5,5 — 7,5 — 11 — 15 — 18,5 — 22 — 30 — 37 — 45 — 55 — 75 kW e le seguenti altezze normalizzate di assi : 80 — 90 — 100 — 112 — 132 — 160 — 180 — 200 — 250 — 280 — 315 mm.

3. L'importo del dazio corrisponde, per ciascun tipo di motore, alle differenza tra il prezzo unitario netto, franco frontiera della Comunità, per un prodotto non sdoganato, e il prezzo precisato nell'allegato.

Questo prezzo franco frontiera della Comunità per un prodotto non sdoganato è netto se le condizioni effettive di vendita prevedono che il pagamento venga effettuato entro 30 giorni dalla data di spedizione ; esso viene diminuito dell'1 % pr ogni mese di dilazione di pagamento effettivamente concesso.

4. a) Ove le autorità doganali riscontrino che tra l'importatore e l'esportatore o un terzo esiste un'associazione o un accordo di compensazione, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 8, lettera b) del regolamento (CEE) n. 2176/84, il prezzo realmente pagato o da pagare per il prodotto venduto all'esportazione nella Comunità non può costituire un riferimento per determinare il prezzo unitario netto franco frontiera della Comunità, previsto al paragrafo 3.

Il prezzo unitario netto franco frontiera della Comunità corrisponde, in tal caso, al valore in dogana quale sarebbe determinato in conformità all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 1224/80, relativo al valore in dogana delle merci. In mancanza, se per un importatore associato non è possibile determinare il valore in dogana conformemente alle disposizioni precedenti, il prezzo netto franco frontiera corrisponderà al valore in dogana quale questo sarebbe determinato conformemente all'articolo 2, paragrafo 3 dello stesso regolamento.

b) Le disposizioni della lettera a) si applicano in particolare ai motori originari dei paesi in questione e importati dalle società elencate qui di seguito :

Importatori	Origine dei motori
Enital (Milano)	URSS
Mez-Italiana (Milano)	Cecoslovacchia
Sofbim (Argenteuil)	Bulgaria
Stanko-France (Longjumeau)	URSS
Neotype Techmaschexport (Bergisch-Gladbach)	URSS
Elprom (Borken/Hessen)	Bulgaria

5. Sono d'applicazione le disposizioni vigenti in materia di dazi doganali, fatte salve quelle del presente regolamento.

Articolo 2

1. Per le importazioni in questione originarie della Bulgaria, della Cecoslovacchia, della Polonia, della RDT, dell'Ungheria e dell'URSS gli importi costituiti in garanzia per il dazio antidumping provvisorio istituito con il regolamento (CEE) n. 3019/86 della Commissione, prorogato dal regolamento (CEE) n. 254/87 del Consiglio, vengono riscossi in via definitiva a concorrenza degli importi dei dazi definitivamente istituiti.

2. Per le importazioni originarie della Romania, gli importi costituiti in garanzia per il dazio antidumping provvisorio vengono riscossi in via definitiva a conguaglio della differenza tra il prezzo unitario netto franco frontiera della Comunità per un prodotto non sdoganato, e il prezzo precisato in allegato.

Articolo 3

I dazi antidumping istituiti o riscossi in applicazione degli articoli 1 e 2 non sono riscossi sulle importazioni in Spagna e in Portogallo nella misura in cui l'importo cumulato del dazio doganale sul prodotto in questione, in vigore in questi Stati membri, e del dazio antidumping non sia superiore all'importo cumulato del dazio della tariffa doganale comune e del dazio antidumping relativo allo stesso prodotto.

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 23 marzo 1987.

Per il Consiglio

Il Presidente

H. DE CROO

ALLEGATO

Prezzi minimi all'importazione nella Comunità di alcuni motori elettrici polifase normalizzati originari della Bulgaria, della Cecoslovacchia, della Polonia, della RDT, dell'Ungheria e dell'URSS

I prezzi minimi all'importazione di cui all'articolo 1, paragrafo 3 del regolamento figurano, espressi in ECU, nella tabella seguente.

Questi prezzi si applicano ai motori elettrici polifase di forma B3 (vale a dire con braccio di fissaggio).

Per le altre esecuzioni (B5, B14, ecc.), si deve aggiungere ai prezzi indicati in seguito un importo supplementare pari al 7 %.

kW	CV	3 000 g/min	1 500 g/min	1 000 g/min	750 g/min
1,1	1,5	39,4	40,7	56,6	87,1
1,5	2	44,4	48,0	66,7	102,6
2,2	3	57,8	59,0	87,1	132,7
3	4	68,4	70,8	105,8	158,3
4	5,5	85,5	89,9	133,1	191,3
5,5	7,5	110,7	114,4	173,4	235,7
7,5	10	140,4	147,3	199,8	292,6
11	15	189,7	195,8	289,0	394,0
15	20	239,3	255,6	378,5	507,5
18,5	25	306,9	311,7	464,4	629,6
22	30	367,1	367,1	545,4	776,6
30	40	490,0	484,3	722,4	1 000,0
37	50	612,9	600,7	890,5	1 215,7
45	60	688,6	712,7	1 065,9	1 427,8
55	75	923,9	890,5	1 325,2	1 736,3
75	100	1 232,8	1 179,5	1 758,6	2 235,2