I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 864/87 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Μαρτίου 1987

για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τυποποιημένων πολυφασικών ηλεκτρικών κινητήρων, ισχύος μεγαλύτερης από 0,75 kilowatts έως και 75 kilowatts, καταγωγής Βουλγαρίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας, Τσεχοσλοβακίας και Σοβιετικής Ένωσης, και για την οριστική είσπραξη των ποσών που έχουν κατατεθεί ως εγγύηση μέσω του προσωρινού δασμού

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1984 για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ ή επιδοτήσεων εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας [1], και ιδίως το άρθρο 12,

την πρόταση που υπέβαλε η Επιτροπή μετά από διαβούλευση στο πλαίσιο της συμβουλευτικής επιτροπής όπως προβλέπεται από τον προαναφερόμενο κανονισμό,

Εκτιμώντας ότι:

Α. Προσωρινά μέτρα

(1) Με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86 [2], η Επιτροπή επέβαλε, στο πλαίσιο της διαδικασίας επανεξέτασης που άρχισε στις 26 Νοεμβρίου 1985 [3], προσωρινό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τυποποιημένων ηλεκτρικών πολυφασικών κινητήρων, ισχύος μεγαλύτερης από 0,75 kilowatts έως και 75 kilowatts, καταγωγής Βουλγαρίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας (ΛΔΓ), Ρουμανίας, Τσεχοσλοβακίας και Σοβιετικής Ένωσης (ΕΣΣΔ).

Με τον ίδιο κανονισμό, η Επιτροπή απέσυρε την αποδοχή των αναλήψεων υποχρεώσεων ως προς τις τιμές που είχε αποδεχθεί προηγουμένως και που είχαν προτείνει οι εξαγωγείς της Ουγγαρίας και της ΕΣΣΔ.

Με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3018/86, το Συμβούλιο απέσυρε την ίδια ημέρα την αποδοχή των αναλήψεων υποχρεώσεων ως προς τις τιμές που είχε αποδεχθεί προηγουμένως και που είχαν προτείνει οι εξαγωγείς της Βουλγαρίας , της Πολωνίας, της ΛΔΓ, της Ρουμανίας και της Τσεχοσλοβακίας.

Η ισχύς του προσωρινού δασμού παρατάθηκε για περίοδο δύο μηνών με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 254/87 του Συμβουλίου [4].

Β. Συνέχεια της διαδικασίας

(2) Μετά την επιβολή των προσωρινών δασμών, οι καταγγέλλοντες —Gimelec που υποστήριξαν οι Zvei, Rema, Fabrimétal και Anie— υπέβαλαν στην Επιτροπή αίτηση για την επέκταση της τρέχουσας διαδικασίας στις εισαγωγές του εν λόγω προϊόντος, καταγωγής Γιουγκοσλαβίας.

Η Επιτροπή αποφάσισε, μετά από διαβουλεύσεις, ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που είχαν υποβληθεί ήταν επαρκή για να δικαιολογήσουν την κίνηση διαδικασίας αντιντάμπινγκ έναντι των εν λόγω εισαγωγών, καταγωγής Γιουγκοσλαβίας, και άρχισε έρευνα στις 8 Νοεμβρίου 1986 [5].

Αν και η διαδικασία αντιντάμπινγκ έναντι των εισαγωγών καταγωγής Γιουγκοσλαβίας αποτελεί ξεχωριστή διαδικασία από την παρούσα διαδικασία επανεξέτασης, αφορά ωστόσο τα ίδια προϊόντα. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή, για να καταλήξει σε οριστικές διαπιστώσεις όσον αφορά τις σχετικές χώρες κρατικού εμπορίου, εξέτασε επίσης το επίπεδο των εγχώριων τιμών στη Γιουγκοσλαβία, καθώς και το επίπεδο των τιμών και των ποσοτήτων των εν λόγω κινητήρων που έχουν εξαχθεί από τους γιουγκοσλάβους παραγωγούς προς την Κοινότητα.

---

[1] ΕΕ αριθ. L 201 της 30. 7. 1984, σ. 1.
[2] ΕΕ αριθ. L 280 της 1. 10. 1986, σ. 68.
[3] ΕΕ αριθ. C 305 της 26. 11. 1985, σ. 2.
[4] ΕΕ αριθ. L 26 της 29. 1. 1987, σ. 1.
[5] ΕΕ αριθ. C 282 της 8. 11. 1986, σ. 3.

(3) Μετά την επιβολή των προσωρινών δασμών, οι εξαγωγείς των χωρών κρατικού εμπορίου για τους οποίους επιβλήθηκαν οι προσωρινοί δασμοί, καθώς και ορισμένοι εισαγωγείς (Symkens, Liège · Sermès, Strasbourg · Stanko, Longjumeau · Neotype Techmasch-export, Bergisch-Gladbach), ζήτησαν, στις προθεσμίες που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86, ακρόαση από την Επιτροπή. Η Επιτροπή τους ενημέρωσε λεπτομερώς σχετικά με τα γεγονότα και τις παρατηρήσεις στις οποίες στήριξε τα προσωρινά της συμπεράσματα βάσει των οποίων προτίθετο να προτείνει την επιβολή οριστικού δασμού, καθώς και την είσπραξη των ποσών που είχαν κατατεθεί ως εγγύηση για τον προσωρινό δασμό αντιντάμπινγκ.

Όλα τα μέρη έλαβαν τη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους για αυτά τα συμπεράσματα μέσα σε μια συγκεκριμένη προθεσμία. Ορισμένοι από αυτούς το έκαναν και οι παρατηρήσεις τους λήφθηκαν υπόψη.

(4) Ορισμένοι εξαγωγείς προέβαλαν το επιχείρημα ότι οι διατάξεις του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84, που διέπουν τους όρους εκ νέου κίνησης διαδικασίας αντιντάμπινγκ, δεν είχαν τηρηθεί από την Επιτροπή, επειδή οι καταγγέλλοντες δεν είχαν προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία ως προς τη μεταβολή των συνθηκών επαρκή για να δικαιολογηθεί αυτή η επανεξέταση.

Η απόφαση για την εκ νέου κίνηση της εν λόγω διαδικασίας αντιντάμπινγκ τον Νοέμβριο του 1985, όταν οι καταγγέλλοντες απέδειξαν στην Επιτροπή ότι είχε σημειωθεί αύξηση των εν λόγω εισαγωγών (604 000 τεμάχια το 1983, 689 500 τεμάχια το 1984, 748 000 τεμάχια το 1985), ότι το τμήμα που κατείχαν στην αγορά αυτές οι εισαγωγές είχε διατηρηθεί σε επίπεδο περίπου 20 % για το σύνολο της Κοινότητας, και ακόμα σε ακόμα υψηλότερα επίπεδα σε ορισμένα κράτη μέλη, και ότι οι αναλήψεις υποχρεώσεων ως προς τις τιμές που είχαν γίνει αποδεκτές από τα κοινοτικά όργανα δεν είχαν τον ανάλογο αντίκτυπο στην αγορά ώστε να καλυφθεί η ζημία που υπέστησαν οι παραγωγοί.

(5) Για να προσδιορίσει οριστικά την κανονική αξία για τις εν λόγω χώρες κρατικού εμπορίου, η Επιτροπή πραγματοποίησε συμπληρωματικές επαληθεύσεις στον κυριότερο σουηδό παραγωγό, του οποίου οι τιμές πώλησης στην εσωτερική αγορά είχαν χρησιμοποιηθεί για τον προκαταρκτικό καθορισμό της κανονικής αξίας.

Λαμβάνοντας υπόψη την κίνηση της διαδικασίας αντιντάμπινγκ, παράλληλα με την παρούσα διαδικασία, κατά των εισαγωγών κινητήρων καταγωγής Γιουγκοσλαβίας (βλέπε σημείο 2), η Επιτροπή έκανε επίσης επαλήθευση σε τρεις γιουγκοσλάβους παραγωγούς/εξαγωγείς τυποποιημένων ηλεκτρικών πολυφασικών κινητήρων:

— Rade-Koncar, Zagreb,

— Sever, Subotica,

— Elektrokovina, Maribor.

Για να εντείνει την έρευνά της σε θέματα ζημίας και της αιτίας για την πρόκληση της ζημίας, η Επιτροπή πραγματοποίησε εξάλλου συμπληρωματικές επαληθεύσεις στους κοινοτικούς παραγωγούς που ήδη έχουν αναφερθεί στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86, και συμπεριέλαβε στην έρευνά της δύο ιταλούς παραγωγούς των οποίων το όνομα είχε προταθεί από διαφόρους εισαγωγείς:

— Electro Adda, Beverate (Como),

— Lafert, S. Dona di Piave.

Γ. **Κανονική αξία**

(6) Για να καθοριστεί αν οι εισαγωγές καταγωγής Βουλγαρίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, ΛΔΓ, Ρουμανίας, Τσεχοσλοβακίας και ΕΣΣΔ συνέχισαν να αποτελούν αντικείμενο πρακτικών ντάμπινγκ, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι αυτές οι χώρες δεν έχουν οικονομία αγοράς, είχε καθορίσει προσωρινά την κανονική αξία των εγχώριων τιμών αυτών των χωρών με βάση τις τιμές που εφαρμόζει στη σουηδική εσωτερική αγορά ο κυριότερος παραγωγός αυτής της χώρας, Asea.

Η Επιτροπή είχε θεωρήσει ότι οι τιμές που εφαρμόζει στην εσωτερική αγορά του ο σημαντικότερος σουηδός παραγωγός προσέφεραν την κατάλληλη και εύλογη βάση σύγκρισης, κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84. Αυτή η επιλογή δεν είχε αμφισβητηθεί στις προβλεπόμενες προθεσμίες της προκαταρκτικής φάσης της έρευνας από κανέναν από τους εν λόγω εξαγωγείς. Μόνο ένας μικρός αριθμός εισαγωγέων είχε αμφισβητήσει αυτή την επιλογή μέσα στις προθεσμίες, προτείνοντας να ληφθούν ως χώρες αναφοράς με οικονομία αγοράς η Γαλλία ή η Ιταλία, και η κανονική αξία να καθοριστεί για τις χώρες αυτές με βάση την τιμή αγοράς [βλέπε άρθρο 2 παράγραφος 5 στοιχείο γ) του εν λόγω κανονισμού].

Η Επιτροπή δεν είχε αποδεχθεί αυτήν την πρόταση εφόσον η μέθοδος της παραγράφου 5 στοιχείο γ) εφαρμόζεται μόνο όταν οι τιμές ή η κατασκευασμένη αξία που καταρτίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 5 στοιχεία α) ή β) δεν παρέχουν την κατάλληλη βάση, πράγμα που δεν συμβαίνει σε αυτήν την περίπτωση, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της σουηδικής αγοράς. Επιπλέον ένας από τους εξαγωγείς, ZSE, είχε ειδικά αποδεχθεί να καθοριστεί η κανονική αξία με βάση τις σουηδικές εσωτερικές τιμές.

(7) Πολλοί από τους ενδιαφερόμενους εξαγωγείς —ιδίως οι εξαγωγείς της ΛΔΓ, της Πολωνίας και της ΕΣΣΔ— και ορισμένοι εισαγωγείς αμφισβήτησαν σε διαφορετικό βαθμό: i) την επιλογή της Σουηδίας ως ανάλογης αγοράς, ii) την επιλογή της Asea ως αντιπροσωπευτικού παραγωγού, iii) το επίπεδο των τιμών της Asea που λήφθηκαν υπόψη, δηλαδή το επίπεδο των εξεταζομένων εκπτώσεων.

(8) Παρ' ότι θεωρούσε ότι οι τιμές που εφαρμόζει στην εσωτερική αγορά του ο σημαντικότερος σουηδός παραγωγός προσέφεραν την κατάλληλη και εύλογη βάση σύγκρισης, η Επιτροπή είχε επίσης τη δυνατότητα, μετά την επιβολή του προσωρινού δασμού, να κάνει σε εύθετο χρόνο, και στο πλαίσιο της παράλληλης διαδικασίας για τις εισαγωγές στη Γιουγκοσλαβία, επαλήθευση σε τρεις γιουγκοσλάβους παραγωγούς/εξαγωγείς τυποποιημένων ηλεκτρικών πολυφασικών κινητήρων.

Δεδομένου ότι η Γιογκοσλαβία είναι χώρα με οικονομία αγοράς, τέθηκε το ζήτημα του αν οι τιμές που εφαρμόζονται στην εσωτερική γιουγκοσλαβική αγορά δεν αποτελούσαν επίσης μία εύλογη και ακόμη περισσότερο κατάλληλη βάση σύγκρισης.

Ορισμένοι μόνον εξαγωγείς —κυρίως οι εξαγωγείς της ΛΔΓ και της ΕΣΣΔ— έκριναν ότι τούτο δεν ευσταθούσε.

Φάνηκε επί πλέον στις κοινοτικές αρχές ότι ο καθορισμός της κανονικής αξίας για τις εν λόγω χώρες κρατικού εμπορίου βάσει της τιμής της γιουγκοσλαβικής αγοράς θα εξασφάλιζε ισότητα μεταχειρίσεως όλων των εξαγωγικών χωρών που είχαν εμπλακεί στις δύο σχετικές διαδικασίες.

Οι ενδιαφερόμενοι εξαγωγείς και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώθηκαν επομένως σχετικά με την πρόθεση της Επιτροπής να θεωρήσει ως βάση σύγκρισης για τον οριστικό καθορισμό της κανονικής αξίας το μέσο σταθμισμένο όρο των εγχωρίων τιμών πώλησης των γιουγκοσλάβων παραγωγών.

Αυτή η μέθοδος αμφισβητήθηκε από έναν εξαγωγέα της ΕΣΣΔ, ο οποίος ζήτησε να καθοριστεί μια κατασκευασμένη κανονική αξία με βάση το κόστος παραγωγής των γιουγκοσλάβων παραγωγών, πράγμα που δεν έγινε αποδεκτό για τους λόγους που αναφέρονται στο σημείο 14.

Τέλος το αίτημα του εξαγωγέα της ΛΔΓ να προκριθεί η Ιταλία ή η Γαλλία ως χώρα αναφοράς με οικονομία αγοράς και να ορισθεί η κανονική αξία με βάση την τιμή της αγοράς [άρθρο 2 παράγραφος 5 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84] δεν έγινε δεκτή για τους αναφερόμενους στο σημείο 6 λόγους.

Η Επιτροπή θεώρησε επομένως, και το Συμβούλιο συμμερίζεται αυτή τη γνώμη, ότι ο μέσος σταθμισμένος όρος των εγχωρίων τιμών πώλησης των γιουγκοσλάβων παραγωγών προσφέρει εύλογη και κατάλληλη βάση σύγκρισης για τον οριστικό καθορισμό της κανονικής αξίας των εγχωρίων τιμών των εν λόγω χωρών κρατικού εμπορίου.

Σε αυτήν τη βάση, οι κανονικές αξίες για τους έξι τύπους κινητήρων του δείγματος που λήφθηκε υπόψη [βλέπε αιτιολογία αριθ. 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86: τετραπολικοί κινητήρες / 1 500 t/m, ισχύος 1,1 kW - 3 kW - 5,5 kW - 11 kW — 30 kW - 75 kW, στεγανού αεριζόμενου τύπου, μορφής B3, με βάση σηρίξεως, IP 44/54, 220/380 V, 50 Hz] καθορίστηκαν στα ακόλουθα επίπεδα, λαμβανομένων υπόψη των κατάλληλων προσαρμογών που αναφέρονται στο σημείο 11 του παρόντος κανονισμού:

kW	Κανονική αξία σε ECU (1985) (στάδιο «εκ του εργοστασίου», πληρωμή τοις μετρητοίς)
1,1	69,13
3	146,38
5,5	216,55
11	325,80
30	802,38
75	1 938,11

Δ. Σύγκριση

(9) Ο οριστικός προσδιορισμός του ντάμπινγκ πραγματοποιήθηκε συγκρίνοντας τις κανονικές αξίες που καθορίστηκαν ανωτέρω με τις τιμές εξαγωγής προς την Κοινότητα που εφαρμόστηκαν, κατά την περίοδο αναφοράς, από τις επτά ενδιαφερόμενες χώρες κρατικού εμπορίου. Οι τιμές εξαγωγής που λήφθηκαν υπόψη ήταν οι τιμές που έχουν πράγματι πληρωθεί ή που πρέπει να πληρωθούν κατά την εξαγωγή προς καθεμία από τις κυριότερες αγορές της Κοινότητας. Τούτο συνέβη επίσης ακόμη και για τους συνδεδεμένους εισαγωγείς, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και των τιμών μεταφοράς έδειχναν περιθώρια ντάμπινγκ τέτοια ώστε ακόμη και μια ανακατασκευή των τιμών κατά την εξαγωγή δεν μπορούσε να επηρεάσει το επίπεδο του μέτρου που ελήφθη τελικά. Η έλλειψη ανακατασκευής των τιμών κατά την εξαγωγή μεταξύ συνδεδεμένων μερών δεν αμφισβητήθηκε εξάλλου από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(10) Για να γίνει η σύγκριση της κανονικής αξίας με τις τιμές εξαγωγής στο στάδιο «εκ του εργοστασίου» για καθένα από τα προϊόντα που κάλυψε η έρευνα, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της διαφορές που επηρεάζουν τη δυνατότητα σύγκρισης των γιουγκοσλαβικών εγχωρίων τιμών και των τιμών των κινητήρων που εξάγουν οι χώρες κρατικού εμπορίου, και πραγματοποίησε τις κατάλληλες προσαρμογές όταν τα ενδιαφερόμενα μέρη προσκόμισαν την απόδειξη ότι δικαιολογείται παρόμοια αίτηση.

(11) Οι εγχώριες τιμές των γιουγκοσλαβικών κινητήρων καθορίστηκαν στο στάδιο «εκ του εργοστασίου», πληρωμή τοις μετρητοίς. Σχετικά με αυτό πραγματοποιήθηκαν προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι όροι πώλησης (όροι πληρωμής και πίστωσης, εγγύηση, εξυπηρέτηση μετά την πώληση, μισθοί των πωλητών, συσκευασία, μεταφορά, ασφάλεια, διαχείριση, επιβάρυνση και παρεπόμενα έξοδα ιδίως), στο βαθμό που αυτές οι διαφορές είχαν άμεση και λειτουργική σχέση με τις υπό εξέταση πωλήσεις.

Οι καθαρές τιμές πώλησης των γιουγκοσλάβων παραγωγών υπολογίστηκαν με βάση τις εκπτώσεις σε σχέση με την τιμή του καταλόγου, που χορηγούν αυτοί οι παραγωγοί στους καλύτερους πελάτες τους.

(12) Οι τιμές εξαγωγής των κινητήρων που εξάγουν οι χώρες κρατικού εμπορίου καθορίστηκαν επίσης στο στάδιο «εκ του εργοστασίου», πληρωμή τοις μετρητοίς, με προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι όροι πληρωμής και πίστωσης, η εγγύηση, η συσκευασία, η μεταφορά, η ασφάλεια, η διαχείριση, η επιβάρυνση και τα παρεπόμενα έξοδα.

— Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εκπτώσεις που χορηγούν οι γιουγκοσλάβοι παραγωγοί στην εγχώρια αγορά αντιστοιχούσαν γενικά σε ποσότητες που μπορούν να συγκριθούν με τις ποσότητες που είχαν αγοράσει οι εισαγωγείς κινητήρων καταγωγής των χωρών κρατικού εμπορίου.

— Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίσθηκαν ότι υπήρχαν μεταξύ των γιουγκοσλαβικών κινητήρων και των κινητήρων των χωρών κρατικού εμπορίου διαφορές ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά που επηρεάζουν τη δυνατότητα σύγκρισης των τιμών. Συγκεκριμένα ο εξαγωγέας της ΛΔΓ επιβεβαίωσε το γεγονός ότι το περιεχόμενο σε ενεργητικές ύλες των κινητήρων του ήταν μικρότερο, σε ίση ισχύ, από το περιεχόμενο των περισσότερων κινητήρων των γιουγκοσλάβων ανταγωνιστών του, και ακόμη και των κοινοτικών. Ο σοβιετικός εξαγωγέας και άλλοι εξαγωγείς προέβαλαν το επιχείρημα ότι οι πρώτες ύλες που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή των κινητήρων τους ήταν χειρότερης ποιότητας από ό,τι των χωρών με οικονομία αγοράς. Αναφέρθηκαν επίσης άλλες τεχνικές διαφορές που αφορούν ιδίως την ηλεκτρική τροφοδότηση, τις διαφορές του ύψους του άξονα, τα επίπεδα του ήχου και των κραδασμών.

Ωστόσο η έρευνα έδειξε ότι η χρησιμοποίηση υλικών και στοιχείων διαφορετικών καταγωγών και η κατά το μάλλον ή ήττον μεγιστοποίηση των ενεργητικών υλών του κινητήρα από τους διάφορους παραγωγούς δεν είχαν ως αποτέλεσμα διαφορές ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά, ούτε άλλες διαφορές που να επηρεάζουν τη δυνατότητα σύγκρισης των τιμών για τις οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν προσαρμογές κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84.

Όσον αφορά τις διαφορές ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά, έγινε ωστόσο εξαίρεση για τους ένσφαιρους τριβείς, για τους οποίους η έρευνα έδειξε ότι αποτελούσαν ένα από τα στοιχεία που επηρεάζουν την επιλογή του αγοραστή. Οι γιουγκοσλαβικοί κινητήρες έχουν ένσφαιρους τριβείς που κατασκευάζονται στην Κοινότητα, στη Σουηδία ή στην Ιαπωνία, ενώ οι κινητήρες των χωρών κρατικού εμπορίου έχουν τριβείς αισθητά κατώτερης ποιότητας [1]. Αν ληφθεί υπόψη ότι είναι αδύνατον να ποσοτικοποιηθεί το αποτέλεσμα αυτής της διαφοράς στην εμπορική αξία των εν λόγω κινητήρων στη γιουγκοσλαβική αγορά, η αντίστοιχη προσαρμογή βασίσθηκε στη διαφορά του κόστους που προκύπτει για τους γιουγκοσλάβους παραγωγούς.

(13) Επιπλέον ο εξαγωγέας της ΕΣΣΔ ζήτησε να γίνουν οι ακόλουθες προσαρμογές:

i) Η πρώτη αίτηση αφορά προσαρμογή της τάξης του 15 % για να ληφθούν υπόψη οι διαφορές ως προς την ορθολογική εκμετάλλευση και ως προς τις οικονομίες κλίμακος που είναι δυνατόν να υπάρχουν μεταξύ της Γιουγκοσλαβίας και της ΕΣΣΔ.

ii) Η δεύτερη αίτηση αφορά προσαρμογή της τάξης του 20 % για να ληφθούν υπόψη οι διαφορές των μισθών, οι οποίοι είναι πολύ υψηλότεροι στη Γιουγκοσλαβία από ό,τι στην ΕΣΣΔ.

iii) Η τρίτη αίτηση αφορά προσαρμογή 30 % για να ληφθούν υπόψη, συγχρόνως, οι διαφορές ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά, οι διαφορές ως προς την ποιότητα των πρώτων υλών, λόγω του ότι τα προϊόντα της ΕΣΣΔ δεν έχουν καλή φήμη στους διανομείς και στους καταναλωτές και επειδή προσφέρουν εξυπηρέτηση μετά την πώληση λιγότερο αποτελεσματική από ό,τι τα προϊόντα της Κοινότητας.

iv) Η τέταρτη αίτηση αφορά συγχρόνως προσαρμογή για το κόστος στο οποίο υποβλήθηκαν οι εισαγωγείς σε θέματα επανεπεξεργασίας των προϊόντων ώστε να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές της ΕΟΚ και μια προσαρμογή για να ληφθούν υπόψη τα έξοδα χρηματοδότησης των αποθεμάτων που προορίζονται για εξαγωγή τόσο στον εξαγωγέα όσο και στους εισαγωγείς. Αυτή η προσαρμογή υπολογίζεται σε 35 % της τιμής της γιουγκοσλαβικής αγοράς από την Energomachexport.

(14) Το Συμβούλιο παρατηρεί ότι οι διαφορές οι οποίες αναφέρονται από τον εξαγωγέα της ΕΣΣΔ δεν συμπεριλαμβάνονται, για το σύνολο σχεδόν, σε καμία από τις κατηγορίες παραγόντων που αναφέρονται στις παραγράφους 9 και 10 του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84.

Όσον αφορά το πρώτο αίτημα, ο όρος «οικονομίες κλίμακας» είναι όρος που αναφέρεται στην οικονομία αγοράς και δεν υπάρχει κανένας λόγος να θεωρείται ότι αυτός ο όρος ισχύει σε χώρες όπου το εμπόριο αποτελεί αντικείμενο πλήρους ή σχεδόν πλήρους μονοπωλίου, και όπου όλες οι εγχώριες τιμές καθορίζονται από το κράτος. Έτσι, σε τελευταία ανάλυση, τα επιχειρήματα ορισμένων εξαγωγέων θα οδηγούσαν στην επιλογή ως ανάλογης χώρας για τον καθορισμό της κανονικής αξίας στην ΕΣΣΔ, για παράδειγμα, μόνο των Ηνωμένων Πολιτειών, λόγω των αντίστοιχων διαστάσεων των δύο αγορών.

[1] Απόφαση 86/100/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 102 της 18. 4. 1986, σ. 31).

Όσον αφορά το δεύτερο αίτημα, δεν πρέπει, κατά τον καθορισμό της κανονικής αξίας με βάση την οικονομία αγοράς τρίτης χώρας, να γίνουν προσαρμογές που θα αντανακλούν τις διαφορές κόστους —είτε πρόκειται για διαφορές μισθών είτε για άλλες θέσεις— μεταξύ μιας χώρας κρατικού εμπορίου και μιας χώρας με οικονομία αγοράς. Κάθε προσαρμογή των εξόδων στην ανάλογη χώρα, και στην προκειμένη περίπτωση στη Γιουγκοσλαβία, σημαίνει στήριξη στα έξοδα στην ΕΣΣΔ, πράγμα το οποίο ακριβώς αποκλείεται βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84 εφόσον η χώρα αυτή δεν έχει οικονομία αγοράς.

Όσον αφορά το τρίτο και τέταρτο αίτημα, πρέπει να παρατηρηθεί ότι για το ζήτημα μιας ενδεχομένης προσαρμογής για διαφορές ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά ή ως προς την ποιότητα των πρώτων υλών έγινε λόγος στο σημείο 12, και ότι οι προσαρμογές για διαφορές εξόδων χρηματοδότησης των αποθεμάτων δεν είναι αποδεκτές, διότι τα έξοδα αυτά υπάγονται στα γενικά έξοδα.

Τα άλλα στοιχεία των αιτήσεων αυτών δεν είναι κατάλληλα για τη σύγκριση μεταξύ της γιουγκοσλαβικής κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής, αλλά για την εξέταση της ζημίας. Σχετικά με αυτό, τα επιχειρήματα που προέβαλε ο εξαγωγέας της ΕΣΣΔ εξετάζονται στο σημείο 31.

Συνεπώς τα επιχειρήματα που προέβαλε η Energomachexport σχετικά με τις προσαρμογές που πρέπει να γίνουν για να ληφθούν υπόψη τα προβαλλόμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα απορρίπτονται.

Ε. Περιθώρια ντάμπινγκ

(15) Η εξέταση των γεγονότων έδειξε ότι το σύνολο των συναλλαγών αποτελούσε αντικείμενο σημαντικού ντάμπινγκ. Ο υπολογισμός των περιθωρίων ντάμπινγκ έγινε επομένως με σύγκριση, για κάθε τύπο κινητήρος, μεταξύ του μέσου όρου των τιμών εξαγωγής προς καθένα από τα κράτη μέλη της Κοινότητας και της κανονικής αξίας που καθορίσθηκε στη Γιουγκοσλαβία.

Αυτός ο υπολογισμός έδειξε ότι το ύψος του περιθωρίου ντάμπινγκ ποικίλλει σχετικά λίγο ανάλογα με τον τύπο του κινητήρα, αλλά διαφέρει σύμφωνα με τις χώρες εξαγωγής και κυρίως σύμφωνα με τις ενδιαφερόμενες αγορές της Κοινότητας.

(16) Για το σύνολο των κινητήρων του δείγματος, τα μέσα σταθμισμένα περιθώρια ντάμπινγκ αντιπροσώπευαν τα ακόλουθα ποσοστά των τιμών cif, «ελεύθερο στα σύνορα της Κοινότητας», πριν από την επιβολή του δασμού:

	ΕΟΚ (%)
Βουλγαρία	144
Ουγγαρία	146
Πολωνία	139
ΛΔΓ	137
Ρουμανία	134
Τσεχοσλοβακία	121
ΕΣΣΔ	131

Ζ. Ζημία

(17) Όσον αφορά τη ζημία που έχει προκληθεί από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, τα συμπεράσματα της Επιτροπής που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86 αμφισβητήθηκαν από πολλούς εξαγωγείς.

Προβλήθηκαν διάφορα επιχειρήματα, ιδίως από τους εξαγωγείς της Ουγγαρίας, της Πολωνίας, της ΛΔΓ ή της ΕΣΣΔ, που μπορούν να αναφερθούν συνοπτικά ως εξής:

(18) i) Κατ' αρχήν οι εξαγωγείς προέβαλαν το επιχείρημα ότι η επίπτωση των αντίστοιχων εξαγωγών τους προς την Κοινότητα πρέπει να εξετασθεί χωριστά και ότι, λόγω του μικρού τμήματος που κατέχουν στην κοινοτική αγορά, δεν ήταν δυνατό να προκαλέσουν ζημία.

ii) Όσον αφορά την πραγματική εκτίμηση του όγκου των εισαγωγών στην Κοινότητα τυποποιημένων πολυφασικών ηλεκτρικών κινητήρων, ο ούγγρος εξαγωγέας επιβεβαίωσε ότι, αντίθετα από τους άλλους εξαγωγείς των χωρών κρατικού εμπορίου, η επιχείρησή του εξήγε ουσιαστικά ειδικούς κινητήρες στην Κοινότητα.

iii) Όσον αφορά τους παράγοντες της ζημίας που συνδέονται με τις τιμές, οι εξαγωγείς αμφισβήτησαν αφενός τη μέθοδο που εφαρμόσθηκε στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86 για να υπολογισθούν οι τιμές που ήταν χαμηλότερες από το κανονικό (με τον υπολογισμό της διαφοράς μεταξύ του κόστους των κοινοτικών παραγωγών και των τιμών μεταπώλησης του εισαγωγέα) και αφετέρου αμφισβήτησαν τον υπολογισμό αυτών των τιμών κόστους· τέλος επιβεβαίωσαν ότι οι τιμές οι οποίες παρατηρήθηκαν στις διαφορετικές αγορές στην Κοινότητα και οι οποίες ήταν χαμηλότερες του κανονικού, δηλαδή η διαφορά μεταξύ των τιμών πώλησης των κοινοτικών παραγωγών και των τιμών μεταπώλησης του εισαγωγέα, ήταν μικρότερες από τις τιμές που υπολογίσθηκαν με βάση τη μέθοδο της Επιτροπής, ή και συχνά ανύπαρκτες.

iv) Το ύψος της ζημίας που έχουν υποστεί οι κοινοτικοί παραγωγοί αμφισβητήθηκε επίσης, δεδομένου ότι οι εξαγωγείς προέβαλαν το επιχείρημα ότι η παραγωγή κοινοτικών συνήθων κινητήρων

αυξήθηκε ουσιαστικά από το 1982, ενώ το συνολικό τμήμα που κατέχουν στην αγορά οι εισαγωγές από τις εν λόγω χώρες κρατικού εμπορίου μειώθηκε σύμφωνα με τις προσωρινές διαπιστώσεις από 23,2 % το 1982 σε 20,3 % το 1985, και ότι η κατανάλωση αυξήθηκε κατά την ίδια περίοδο.

v) Τέλος αμφισβητήθηκε η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών των χωρών κρατικού εμπορίου και της ζημίας στο βαθμό που:

— οι εισαγωγές εκτός της Κοινότητας, εκτός από τις εισαγωγές καταγωγής των χωρών που αφορά η παρούσα διαδικασία, έχουν αυξηθεί σημαντικά,

— οι κοινοτικοί παραγωγοί δεν μπόρεσαν να ορθολογικοποιήσουν σε επαρκή βαθμό τη διαδικασία παραγωγής τους και διατήρησαν τα εργοστάσια με πολύ μικρό δυναμικό παραγωγής, που είναι επομένως πολυάριθμα, ώστε να μπορέσουν να ωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας,

— ο ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός, ιδίως ο ανταγωνισμός που ασκείται από ορισμένους ιταλούς παραγωγούς, έχει επίσης συμβάλει στις δυσκολίες της κοινοτικής βιομηχανίας.

Αυτά τα επιχειρήματα οδηγούν στις ακόλουθες εκτιμήσεις:

(19) Το πρώτο επιχείρημα που προέβαλαν οι εξαγωγείς αφορά ουσιαστικά το πρόβλημα της σώρευσης. Για να εκτιμηθεί ο αντίκτυπος που έχουν στην κοινοτική βιομηχανία οι εισαγωγές οι οποίες αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, η Επιτροπή εξέτασε το αποτέλεσμα των εισαγωγών τυποποιημένων πολυφασικών κινητήρων που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και προέρχονται από τις επτά συγκεκριμένες χώρες εξαγωγής.

Εξετάζοντας αν η σώρευση ήταν κατάλληλη σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη δυνατότητα σύγκρισης των εισαγομένων προϊόντων ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά, τον όγκο των εισαγωγών, την εξέλιξη αυτού του όγκου, το χαμηλό επίπεδο και το βαθμό ομοιότητας των τιμών που εφαρμόζουν όλοι οι εν λόγω εξαγωγείς, και το βαθμό κατά τον οποίον κάθε εισαγόμενο προϊόν ήταν ανταγωνιστικό με το ομοειδές προϊόν στην Κοινότητα της κοινοτικής βιομηχανίας.

Με βάση αυτήν την ανάλυση, η Επιτροπή μπόρεσε να διαπιστώσει ότι τα εν λόγω προϊόντα είναι υποκατάστιμα (δηλαδή μπορούν να υποκατασταθούν και να συγκριθούν ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά) και ότι οι τιμές που εφαρμόζουν όλοι οι εξαγωγείς είναι παρεμφερείς.

Όσον αφορά τον όγκο, οι εξαγωγές της ΕΣΣΔ, της ΛΔΓ και της Τσεχοσλοβακίας αυξήθηκαν, ενώ οι εξαγωγές της Βουλγαρίας παρέμειναν στάσιμες και οι εξαγωγές από την Πολωνία, την Ουγγαρία και τη Ρουμανία μειώθηκαν, όπως αυτό αναφέρεται στο σημείο 25 της αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86.

Η Επιτροπή θεώρησε ωστόσο ότι το να μη ληφθούν υπόψη οι όγκοι των εξαγωγών που οι ποσότητές τους παρέμειναν στάσιμες ή μειώθηκαν θα είχε ως αποτέλεσμα να μη ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι αυτοί οι κινητήρες είναι υποκαταστάσιμοι ως προς τα φυσικά χαρακτηριστικά και τις τιμές· επιπλέον, αυτό θα ισοδυναμούσε με το να αγνοηθεί το γεγονός ότι αυτές οι εισαγωγές —ακόμα και αν πραγματοποιούνται σε μειωμένες ποσότητες— αποτελούν πάντα αντικείμενο ντάμπινγκ, ενώ το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84 προβλέπει ακριβώς να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της ζημίας «οι εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ».

Η Επιτροπή θεώρησε επομένως —και το Συμβούλιο συμμερίζεται αυτήν την ανάλυση— ότι οι εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τις εν λόγω εταιρείες κρατικού εμπορίου πρέπει να θεωρηθεί ότι συμβάλουν όλες στη σημαντική ζημία που έχει προκληθεί στην κοινοτική βιομηχανία τυποποιημένων ηλεκτρικών κινητήρων· επιπλέον αυτές οι εισαγωγές πραγματοποιήθηκαν με τέτοιους όρους ώστε, εάν η Επιτροπή εξέταζε χωριστά οποιονδήποτε εξαγωγέα, για να προσδιορίσει τη ζημία, αυτό θα αποτελούσε διάκριση έναντι των υπολοίπων.

Συνεπώς το Συμβούλιο θεωρεί ότι πρέπει να εξετασθεί, για τον οριστικό προσδιορισμό της ζημίας, το σύνολο των σχετικών εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και που προέρχονται από το σύνολο των εξαγωγέων που αφορά αυτήν τη διαδικασία.

(20) Οι στατιστικές των εισαγωγών τυποποιημένων ηλεκτρικών κινητήρων από την Ουγγαρία αμφισβητήθηκαν από τον εξαγωγέα αυτής της χώρας, Transelektro, ο οποίος βεβαίωσε ότι οι εξαγωγές του συνίσταντο ουσιαστικά σε ειδικούς κινητήρες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο της παρούσας διαδικασίας.

Ο εξαγωγέας προσκόμισε ωστόσο αποδεικτικά στοιχεία που να στηρίζουν τους ισχυρισμούς του μόνον για το έτος 1985. Σε αυτές τις συνθήκες, το Συμβούλιο επιβεβαιώνει το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η ουγγρική αίτηση να λαμβάνονται υπόψη διαφορετικοί αριθμοί από αυτούς των επίσημων κοινοτικών στατιστικών πρέπει να γίνει αποδεκτή μόνον για το έτος αυτό. Επί πλέον, έχοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του τομέα των τυποποιημένων πολυφασικών ηλεκτρικών κινητήρων, το γεγονός ότι το ουγγρικό μερίδιο της αγοράς έπεσε, ενδεχομένως, ορισμένα έτη σε ελάχιστα επίπεδα, δεν δικαιολογεί, αυτό καθαυτό, την περάτωση της διαδικασίας χωρίς τη λήψη οριστικών μέτρων έναντι των εισαγωγών καταγωγής Ουγγαρίας.

Παράγοντες ζημίας σε συνδυασμό με τις τιμές

(21) Οι εξαγωγείς και ορισμένοι εισαγωγείς αμφισβήτησαν τη μέθοδο που εφαρμόστηκε στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86 και που αναφέρεται στο σημείο 22 της αιτιολογικής σκέψης του εν λόγω κανονισμού, που συνίσταται στο να υπολογίζεται η διαφορά μεταξύ της τιμής κόστους του ή των κοινοτικών παραγωγών βιομηχανικής κλίμακας —δηλαδή μη βιοτεχνικής— που έχουν τις μεγαλύτερες επιδόσεις σε κάθε αγορά, και των τιμών μεταπώλησης κινητήρων καταγωγής χωρών κρατικού εμπορίου.

Είναι ωστόσο προφανές ότι σε μια αγορά όπου οι τιμές της έχουν υποστεί συμπίεση, όπως είναι η αγορά των τυποποιημένων ηλεκτρικών κινητήρων, και όπου το σύνολο σχεδόν των παραγωγών πραγματοποιούν πωλήσεις με ζημία ο απλός υπολογισμός των τιμών που είναι χαμηλότερος του κανονικού, με βάση τη διαφορά μεταξύ των τιμών πώλησης των παραγωγών και των τιμών μεταπώλησης των εισαγωγέων, δεν αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα της ζημίας που έχει υποστεί η βιομηχανία, εφόσον αυτή η βιομηχανία πραγματοποιεί πωλήσεις ακριβώς σε τιμές χαμηλότερες των τιμών κόστους. Το Συμβούλιο επιβεβαιώνει επομένως την εγκυρότητα της μεθόδου που εφάρμοσε η Επιτροπή στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86.

(22) Όσον αφορά τις τιμές κόστους των κοινοτικών παραγωγών, αυτές επαληθεύθηκαν στο βαθμό που ήταν αναγκαίος, τόσο κατά τη διάρκεια της προκαταρκτικής φάσης όσο και κατά την τελική φάση της έρευνας, και οι διαθέσιμοι αριθμοί αντικατοπτρίζουν ορθά τις οικονομικές πραγματικότητες των διαφόρων παραγωγών της Κοινότητας. Επιπλέον η Επιτροπή, κατά την τελική φάση της έρευνάς της, επαλήθευσε τις τιμές κόστους —και τις τιμές πώλησης— των υπόλοιπων ιταλών παραγωγών, οι οποίοι έγιναν ειδικά γνωστοί από ορισμένους εισαγωγείς ως παραγωγοί με ιδιαίτερα υψηλές επιδόσεις. Τέλος συμπεριέλαβε στην έρευνά της τον κυριότερο παραγωγό του Ηνωμένου Βασιλείου.

Αυτές οι συμπληρωματικές επαληθεύσεις οδήγησαν την Επιτροπή στο να τροποποιήσει ορισμένες ποσοτικές παραμέτρους της ανάλυσής της όσον αφορά τη ζημία αλλά χωρίς να μεταβάλλει τα ουσιαστικά συμπεράσματα.

Ο μέσος αριθμητικός όρος των τιμών κόστους των κυριοτέρων κοινοτικών παραγωγών βιομηχανικού χαρακτήρα καθορίζεται τελικά, για το 1985, στα επίπεδα:

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

Ο μέσος σταθμισμένος όρος καθορίζεται σε αισθητά υψηλότερα επίπεδα.

(23) Επειδή οι τιμές κόστους των κοινοτικών παραγωγών, όπως καθορίστηκαν οριστικά, είναι μεγαλύτερες από τις τιμές πώλησης, τα περιθώρια των τιμών που είναι κατώτερες του κανονικού σε ποσοστό των τιμών κόστους των παραγωγών είναι τα ακόλουθα:

Περιθώρια των κατώτερων του κανονισμού τιμών σε ποσοστό των τιμών κόστους των πιο αποδοτικών εθνικών παραγωγών βιομηχανικής κλίμακας σε κάθε αγορά (βλέπε σημείο 22 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86)

(%)

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

(24) Τέλος πρέπει εξάλλου να παρατηρηθεί ότι οι τιμές μεταπώλησης του εισαγωγέα κινητήρων καταγωγής των χωρών κρατικού εμπορίου είναι σημαντικά χαμηλότερες του κανονικού από τις τιμές πώλησης των κοινοτικών παραγωγών. Σε καθένα από τα κυριότερα κράτη μέλη που αφορά η διαδικασία, αυτά τα περιθώρια των χαμηλότερων του κανονικού τιμών υπολογίστηκαν σε σχέση με τις τιμές πώλησης των παραγωγών που είχαν τις υψηλότερες επιδόσεις.

Περιθώρια των κατώτερων του κανονικού τιμών σε ποσοστό της τιμής πώλησης των πιο αποδοτικών εθνικών παραγωγών βιομηχανικής κλίμακας κάθε αγοράς

(%)

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

Ο ανωτέρω πίνακας δείχνει ότι, κατά την περίοδο αναφοράς, οι τιμές μεταπώλησης του εισαγωγέα κινητήρων καταγωγής χωρών κρατικού εμπορίου, είναι πολύ κατώτερες από τις τιμές πώλησης των κοινοτικών παραγωγών, και αυτό παρατηρήθηκε ακόμη και στην Ιταλία, της οποίας η αγορά είναι αυτή η οποία έχει θιγεί περισσότερο. Το γεγονός ότι, ιδίως σε αυτήν την αγορά, και για περιορισμένο αριθμό συναλλαγών, οι τιμές των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ ήταν κατώτερες του κανονικού όπως εφαρμόστηκαν από ορισμένους κοινοτικούς παραγωγούς, δεν επαρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι δεν έχει προκληθεί ζημία ή ότι δεν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια.

Το Συμβούλιο διαπιστώνει επομένως οριστικά ότι οι τιμές μεταπώλησης των κινητήρων καταγωγής χωρών κρατικού εμπορίου δεν επιτρέπουν στους παραγωγούς της Κοινότητας να καλύψουν τις τιμές κόστους τους —δηλαδή μόνο το κόστος παραγωγής και τα γενικά και διοικητικά έξοδα, χωρίς να υπολογιστεί περιθώριο κέρδους— και αυτό συμβαίνει ανεξάρτητα από την εξεταζόμενη αγορά.

Μακροοικονομικοί οικονομικοί παράγοντες και επίπτωση στους κοινοτικούς παραγωγούς

(25) Αν και οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν όσον αφορά την εξέλιξη της παραγωγής και των πωλήσεων του συνόλου των κοινοτικών παραγωγών τυποποιημένων ηλεκτρικών κινητήρων δεν επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι εισαγωγείς των εν λόγω κινητήρων καταγωγής χωρών κρατικού εμπορίου είχαν έντονα αρνητικές επιπτώσεις σε αυτούς τους παραγωγούς, δεν συμβαίνει το ίδιο με τις πληροφορίες που αφορούν τους άλλους κατάλληλους παράγοντες, όπως το υψηλό μερίδιο που κατέχουν στην αγορά οι εισαγωγείς, το σημαντικό επίπεδο των χαμηλότερων του κανονικού τιμών, οι τιμές πώλησης (με ζημία) των κοινοτικών κινητήρων, οι απώλειες εκμετάλλευσης, η αποδοτικότητα των επενδύσεων και η απασχόληση στον τομέα των τυποποιημένων πολυφασικών κινητήρων.

(26) Εκτός από τις εκτιμήσεις που εκφράζονται στα σημεία 25 έως 28 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86, από τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας και κατά τις προηγούμενες διαδικασίες, προκύπτει ότι από πολλά έτη οι κοινοτικοί παραγωγοί ήταν αναγκασμένοι να πωλούν τους τυποποιημένους κινητήρες τους σε τιμές που είναι αναγκαίες για να καλυφθεί το κόστος παραγωγής τους, και αυτό συμβαίνει παρά τις αναλήψεις υποχρεώσεων ως προς τις τιμές που είχαν γίνει προηγουμένως αποδεκτές από τα κοινοτικά όργανα. Αυτή η κατάσταση ανάγκασε τους κοινοτικούς παραγωγούς τυποποιημένων κινητήρων να χρηματοδοτήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις για τη διατήρηση του παραγωγικού τους δυναμικού σε αυτόν τον τομέα, από τα κέρδη που αποκόμισαν στους άλλους τομείς δραστηριότητάς τους.

Παρά την αύξηση των πωλήσεων και της παραγωγής από το 1982, λόγω της ανάκαμψης της οικονομικής δραστηριότητας και της κατανάλωσης στην Κοινότητα (που σημείωσε αύξηση από 3 115 000 σε 3 605 000 τεμάχια μεταξύ 1982 και 1985, δηλαδή 15,7 %), οι κοινοτικοί παραγωγοί δεν ήταν σε θέση —εκτός από δύο μεταξύ των επιχειρήσεων που αφορούσε ο έλεγχος— να λειτουργούν με κέρδη στον τομέα των εν λόγω τυποποιημένων κινητήρων. Για τους κινητήρες του δείγματος, το 1985, οι ζημίες από την εκμετάλλευση που εκφράζονται σε ποσοστό της τιμής μεταπώλησης, κυμάνθηκαν από 2 έως 25 % της τιμής κόστους. Οι δύο μοναδικές επιχειρήσεις που είχαν κέρδη σε αυτόν τον τομέα παρουσίασαν αντίστοιχα ακαθάριστο περιθώριο κέρδους ... % (1) και ... (1) της τιμής κόστους.

Σχετικά με αυτό, είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι η επιχείρηση που παρουσίασε αυτό το σχετικά υψηλό συντελεστή αποδοτικότητας βρίσκεται στο Ηνωμένο Βασίλειο όπου η διείσδυση των εισαγωγών από τις χώρες κρατικού εμπορίου είναι πολύ μικρή (μόνο 4,5 % της αγοράς).

Τέλος οι άμεσα ενδιαφερόμενες θέσεις απασχόλησης στον τομέα παραγωγής αυτών των ηλεκτρικών κινητήρων στην Κοινότητα συνέχισαν να σημειώνουν πτώση από το 1982 έως το 1985, για να φθάσουν τον αριθμό των 5 040 ατόμων το 1985. Πρέπει να αναφερθεί ότι, το 1978, 23 630 άτομα απασχολούνταν άμεσα στην παραγωγή τυποποιημένων πολυφασικών ηλεκτρικών κινητήρων.

Άλλες αιτίες ζημίας

(27) Σύμφωνα με τους εξαγωγείς, οι εισαγωγές από χώρες εκτός της Κοινότητας, εκτός από τις εισαγωγές καταγωγής των χωρών που αφορά η παρούσα διαδικασία, αυξήθηκαν σημαντικά στην Ιταλία. Σχετικά με αυτό, τα ιταλικά στατιστικά στοιχεία εισαγωγών τυποποιημένων πολυφασικών κινητήρων των εν λόγω ισχύων δείχνουν, για το 1985, 411 000 κινητήρες καταγωγής Γιουγκοσλαβίας και 217 000 κινητήρες καταγωγής Χονγκ Κονγκ. Η αξιοπιστία αυτών των αριθμών αμφισβητήθηκε ωστόσο από το σύνολο σχεδόν των οικονομικών φορέων της Ιταλίας που ερωτήθηκαν, οι οποίοι προέβαλαν την άποψη ότι ορισμένοι μονοφασικοί κινητήρες —οι οποίοι επομένως δεν καλύπτονται από τη διαδικασία— είχαν δηλωθεί —είτε εκ προθέσεως, είτε κατά λάθος— ως πολυφασικοί κινητήρες.

Σύμφωνα με αυτές τις πηγές, το σύνολο των αριθμών των εισαγωγών κινητήρων από το Χονγκ Κονγκ καλύπτει πράγματι μικροκινητήρες που δεν υπάγονται στη διαδικασία. Η γνώμη αυτή ενισχύθηκε από την εξέταση των στατιστικών εξαγωγής του Χονγκ Κονγκ, που δεν εμφανίζουν εξαγωγή πολυφασικών κινητήρων προς την Ιταλία. Το επιχείρημα των εξαγωγέων λοιπόν για το θέμα αυτό απορρίφθηκε.

Όσον αφορά τις εισαγωγές κινητήρων από τη Γιουγκοσλαβία, η Επιτροπή διεξάγει τώρα μια διαδικασία αντιντάμπινγκ, παράλληλα με την παρούσα διαδικασία.

(28) Όσον αφορά το επιχείρημα ότι δεν υπάρχει ορθολογική οργάνωση των κοινοτικών παραγωγών, ορισμένοι εξαγωγείς —ιδίως οι εξαγωγείς της ΛΔΓ και της ΕΣΣΔ— προέβαλαν το επιχείρημα ότι οι τιμές κόστους των κοινοτικών παραγωγών ήταν πολύ υψηλές και ότι αυτή η κατάσταση οφειλόταν στην πολύ διασκορπισμένη διάρθρωση της κοινοτικής βιομηχανίας τυποποιημένων κινητήρων.

Σχετικά με αυτό, εάν είναι αλήθεια ότι η κοινοτική βιομηχανία περιλαμβάνει ακόμη υψηλό αριθμό μονάδων παραγωγής, πρέπει να αναφερθεί ότι αυτή η βιομηχανία κατέβαλε σημαντική προσπάθεια αυτοματισμού, όπως δείχνει ο περιορισμός του χρόνου κατασκευής σε εξαιρετικά ανταγωνιστικά επίπεδα (κάτω από 60 λεπτά για έναν τετραπολικό κινητήρα — B3 — 1,1 kW).

Παράλληλα με αυτήν την προσπάθεια αυτοματισμού, άρχισε να γίνεται μια διαδικασία επανεγκατάστασης ορισμένων μονάδων κατασκευής σε νέα κράτη μέλη της Κοινότητας (Ισπανία και Πορτογαλία).

(1) Απόρρητοι αριθμοί, οι οποίοι δεν αναφέρθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84.

Διαπιστώθηκε επιπλέον ότι οι πιο αποδοτικοί από τους κοινοτικούς παραγωγούς είναι οι παραγωγοί οι οποίοι αφενός περιόρισαν τα γενικά έξοδά τους και αφετέρου ανέπτυξαν ένα παραγωγικό δυναμικό μεσαίων διαστάσεων, αλλά εξαιρετικά ευέλικτο, που προσφέρει τη δυνατότητα να κατασκευάζονται με καλούς όρους οι τυποποιημένοι κινητήρες και το σύνολο των παράγωγων προϊόντων του κλάδου «περιστρεφόμενα μηχανήματα».

Το Συμβούλιο λοιπόν θεωρεί το επιχείρημα για έλλειψη ορθολογισμού των κοινοτικών παραγωγών ανακριβές όσον αφορά τα γεγονότα και υπενθυμίζει τέλος τις εκτιμήσεις που αναπτύχθηκαν στο σημείο 14 σχετικά με το ζήτημα των πλεονεκτημάτων που είναι δυνατόν να συγκριθούν και που υπάρχουν στις χώρες που δεν έχουν οικονομία αγοράς.

(29) Όσον αφορά το επιχείρημα το ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού, η Επιτροπή πράγματι διαπίστωσε ότι ο ανταγωνισμός αυτός ήταν έντονος μεταξύ των κοινοτικών βιομηχάνων. Οι ιταλοί βιομηχανικοί παραγωγοί είναι εκείνοι οι οποίοι, σε γενικές γραμμές, έχουν το χαμηλότερο κόστος, για λόγους που οφείλονται στις οικονομικές συνθήκες της αγοράς τους. Ωστόσο οι ιταλοί βιομήχανοι συγκεντρώνουν τις προσπάθειές τους για πωλήσεις στην Κοινότητα στους «ειδικούς» πολυφασικούς κινητήρες, που δεν είναι παρόμοια προϊόντα με τους κινητήρες που εισάγονται από χώρες κρατικού εμπορίου.

Εξάλλου η ανάλυση των παραγόντων της ζημίας που συνδέονται με τις τιμές, που γίνεται στα σημεία 21 έως 24, έδειξε ότι έχουν εφαρμοστεί τιμές κατώτερες του κανονικού σε σημαντικό βαθμό, κατά την περίοδο αναφοράς, όσον αφορά τις τιμές μεταπώλησης των κινητήρων που εισάγονται από χώρες κρατικού εμπορίου, τόσο όσον αφορά τις τιμές πώλησης των κοινοτικών παραγωγών βιομηχανικής κλίμακας όσο και σε σχέση με τις τιμές μεταπώλησης, και τούτο στην Ιταλία.

Τέλος, αν οι ιταλοί μικροί παραγωγοί, βιοτεχνικής κλίμακας, εφαρμόζουν τοπικά τιμές που είναι δυνατό να συγκριθούν με τις τιμές των κινητήρων καταγωγής χωρών κρατικού εμπορίου, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι αυτοί οι παραγωγοί, που κατέχουν λιγότερο από το τέταρτο της ιταλικής αγοράς, παράγουν κάτω από πολύ ιδιαίτερες συνθήκες, ιδίως με τεμάχια καταγωγής των χωρών κρατικού εμπορίου, διαθέτουν μόνο πολύ περιορισμένα περιφερειακά δίκτυα πωλήσεων και δεν εξάγουν κινητήρες, οιουδήποτε τύπου, προς την υπόλοιπη Κοινότητα.

(30) Εκτός από τα επιχειρήματα των εξαγωγέων που αναφέρονται στο σημείο 18, και στα οποία δόθηκε απάντηση στα σημεία 19 έως 29, ο εξαγωγέας της ΕΣΣΔ —βλέπε σημείο 18 στοιχεία iii) και iv)— είχε ζητήσει δύο προσαρμογές των τιμών που αφορούν την ανάλυση της ζημίας.

— Όσον αφορά τον καθορισμό των κατώτερων του κανονικού τιμών, η Επιτροπή συνέκρινε τα προϊόντα που είναι ομοειδή κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84, αλλά δεν προσπάθησε να καθορίσει την επίπτωση της προτίμησης των αγοραστών, πράγμα που θα αποτελούσε υποκειμενική κρίση, η οποία θα ήταν δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί. Κανένα συγκεκριμένο αποδεικτικό στοιχείο δεν υποβλήθηκε όσον αφορά τις ακριβείς επιπτώσεις της ενδεχόμενης προτίμησης του αγοραστή στις τιμές που αυτός ο αγοραστής θα ήταν έτοιμος να καταβάλει για τους διαφόρους κινητήρες.

— Εξάλλου, ελήφθησαν δεόντως υπόψη, στους υπολογισμούς των επιπέδων του δασμού που είναι αναγκαία για να εξαλειφθεί η εν λόγω ζημία, τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι εισαγωγείς.

Σύνθεση (ύπαρξη σημαντικής ζημίας και αιτιώδης συνάφεια)

(31) Σε θέματα ζημίας, τα οριστικά αποτελέσματα της έρευνας επιβεβαιώνουν ότι οι δυσκολίες των κοινοτικών παραγωγών που οφείλονται σε εισαγωγές κινητήρων καταγωγής χωρών κρατικού εμπορίου, σε πολύ χαμηλές τιμές, που αποτελούν αντικείμενο πρακτικών ντάμπινγκ, δεν έχουν εξαλειφθεί από τα προηγούμενα κοινοτικά μέτρα. Το σύνολο σχεδόν των παραγωγών είχε υποστεί, το 1985, σημαντικές χρηματικές ζημίες στον τομέα των τυποποιημένων πολυφασικών κινητήρων, παρά την οριακή βελτίωση του τμήματος που κατέχουν στην αγορά.

— Βέβαια ο ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός που ασκήθηκε από ορισμένους ιταλούς βιομηχάνους συνέβαλε στις δυσκολίες των κοινοτικών παραγωγών που έχουν υψηλότερες τιμές κόστους. Ωστόσο η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, συνολικά, οι τιμές των εισαγωγών κινητήρων καταγωγής χωρών της Ανατολικής Ευρώπης βρίσκονταν κατά προσέγγιση, στο στάδιο «ελεύθερο στα σύνορα της Κοινότητας», στο ήμισυ των τιμών κόστους των ιταλών παραγωγών βιομηχανικής κλίμακας —που έχουν το χαμηλότερο κόστος της Κοινότητας· επίσης, κατά την περίοδο αναφοράς, στην ιταλική αγορά, που είναι η πιο πιεσμένη, οι τιμές μεταπώλησης των εισαγωγέων κινητήρων από χώρες κρατικού εμπορίου ήταν σχεδόν συστηματικά και σημαντικά χαμηλότερες από τις τιμές των βιομηχανικών παραγωγών.

— Η έρευνα έδειξε ότι οι αναλήψεις υποχρεώσεων που είχαν προταθεί ως προς τις τιμές προηγουμένως και που είχαν αποδεχτεί τα κοινοτικά όργανα ήταν ανεπαρκείς για να καλυφθούν οι σημερινές τιμές κόστους των κοινοτικών παραγωγών, ακόμα και των πιο αποδοτικών. Οι προσαρμογές που πραγματοποιήθηκαν το 1984 ειδικότερα, δεν αφορούσαν καθόλου το επίπεδο σε ECU αυτών των αναλήψεων υποχρεώσεων, αλλά τις τιμές συναλλάγματος που έπρεπε να χρησιμοποιήσουν οι εξαγωγείς. Οι εν λόγω προσαρμογές αντανακλούσαν επομένως μόνο τις νομισματικές διακυμάνσεις και όχι τη διακύμανση των άλλων οικονομικών παραμέτρων.

Επιπλέον η έρευνα έδειξε ότι, εκτός από την ανεπάρκειά τους σε επίπεδο τιμών, οι προηγούμενες αναλήψεις υποχρεώσεων ως προς τις τιμές παρουσίαζαν, λόγω των χαρακτηριστικών της αγοράς της Βραζιλίας, βάσει της οποίας είχαν καθοριστεί, το 1982, άνιση διάρθρωση των τιμών σε σχέση με τη σημερινή διάρθρωση των τιμών του συνόλου των κοινοτικών παραγωγών.

— Το τμήμα που κατέχουν στην αγορά οι εν λόγω χώρες κρατικού εμπορίου μειώθηκε βέβαια από το 1982 έως το 1985 (από 23,0 % το 1982 σε 19,6 % το 1985), και το τμήμα των κοινοτικών παραγωγών γενικά αυξήθηκε (από 66,2 σε 68,6 %), λόγω των επιπτώσεων των προηγούμενων αναλήψεων υποχρεώσεων ως προς τις τιμές. Ωστόσο, η διατήρηση του τμήματος της αγοράς των εισαγωγών, που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, σε υψηλό επίπεδο, περίπου 20 %, άσκησε στις τιμές των κοινοτικών παραγωγών σημαντική πίεση προς τα κάτω, πράγμα που αποδείχτηκε με την ύπαρξη καθαρών τιμών κατώτερων του κανονικού στο σύνολο των αγορών.

— Επιπλέον, είναι προφανές ότι το συνολικό ύψος των περιθωρίων τιμών κατώτερων του κανονικού —είτε σε σχέση με τις τιμές πώλησης είτε σε σχέση με τις τιμές κόστους των παραγωγών— οφείλεται στο ντάμπινγκ που έχουν ασκήσει οι εν λόγω εξαγωγείς.

(32) Εν κατακλείδι, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των παραγόντων της ζημίας που εξέτασε προκαταρκτικά η Επιτροπή στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86 και την ανάλυση που έγινε στα σημεία 17 έως 31 του παρόντος κανονισμού, το Συμβούλιο είναι πεπεισμένο ότι η ζημία που έχει προκληθεί από τις εισαγωγές καταγωγής των χωρών κρατικού εμπορίου, και οι οποίες αποτελούν αντικείμενο μαζικού ντάμπινγκ, πρέπει να θεωρηθεί, αν εξεταστεί χωριστά, σημαντική.

Η. Το συμφέρον της Κοινότητας

(33) Πολλοί εξαγωγείς και εισαγωγείς υποστηρίζουν ότι ένα δασμός αντιντάμπινγκ, σαν αυτόν που έχει επιβληθεί από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86, ενέχει τον κίνδυνο να οδηγήσει σε σοβαρές μειώσεις των εισαγωγών τυποποιημένων πολυφασικών κινητήρων στην Κοινότητα. Έχουν επίσης υποστηρίξει το επιχείρημα ότι το μέτρο θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στις αντισταθμιστικές συμβάσεις με τις εν λόγω χώρες κρατικού εμπορίου. Οι εξαγωγείς της ΕΣΣΔ και της ΛΔΓ, μάλιστα, υπογράμμισαν τη σημασία των αγορών ειδικών κινητήρων, τις οποίες πραγματοποιούν οι χώρες τους από τα κράτη μέλη της Κοινότητας.

Τέλος ορισμένοι, και ιδίως μερικοί κατασκευαστές αντλιών, τόνισαν ενώπιον της Επιτροπής τη σημασία που έχει η τιμή αγοράς των κινητήρων στις τιμές κόστους τους.

(34) Το Συμβούλιο έλαβε υπόψη του το σύνολο αυτών των παρατηρήσεων.

Εν τω μεταξύ, έλαβε επίσης υπό σημείωση τις οικονομικές ζημίες που έχουν υποστεί οι παραγωγοί των τυποποιημένων πολυφασικών ηλεκτρικών κινητήρων, καθώς και το γεγονός ότι η δραστηριότητα αυτή αποτελεί βασικό κορμό του τομέα των «περιστρεφόμενων μηχανημάτων» της Κοινότητας, που έχουν σημαντική σημασία τόσο από οικονομικής και κοινωνικής πλευράς όσο και από πλευράς βιομηχανικής πολιτικής. Κάθε περιστρεφόμενο μηχάνημα (ανασταλτικοί κινητήρες, αντιαναφλεκτικοί κινητήρες, μειωτήρες, κινητήρες μεταβολής ταχύτητας κλπ.) περιλαμβάνει πράγματι έναν ή περισσότερους τυποποιημένους κινητήρες ή βασίζεται σε αυτούς.

Η έρευνα έδειξε ως προς το ζήτημα αυτό ότι οι εισαγωγείς τυποποιημένων κινητήρων σε πολύ χαμηλές τιμές, που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, έχουν ήδη αρνητικές επιπτώσεις —ή απειλούν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις— στις άλλες δραστηριότητες του τομέα των «περιστρεφόμενων μηχανημάτων», ιδίως στην Ιταλία, όπου διεξάγεται ένα σοβαρότατο συμψηφιστικό εμπόριο, το οποίο αφορά τις εισαγωγές τυποποιημένων κινητήρων, αλλά επίσης και τμημάτων κινητήρων. Ανάλογο φαινόμενο εγκατάστασης μονάδων συναρμολόγησης παρατηρείται και στις Κάτω Χώρες καθώς και στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Την εξέλιξη αυτή, που ενέχει τον κίνδυνο να καταστρέψει ακόμα και τις προσπάθειες των πλέον αποδοτικών παραγωγών και η οποία συμπίπτει με τη διεύρυνση της Κοινότητας με την είσοδο της Πορτογαλίας και της Ισπανίας, η οποία δίνει δυνατότητες επανεγκατάστασης των παραγωγών της Κοινότητας, το Συμβούλιο τη θεωρεί ότι ενέχει κινδύνους για τα συμφέροντα της Κοινότητας και ότι πρέπει να σταματήσει.

(35) Το Συμβούλιο λοιπόν θεωρεί ότι τα συμφέροντα της Κοινότητας απαιτούν την υιοθέτηση ενός αμυντικού εμπορικού μέτρου, όσον αφορά τις εισαγωγές, οι οποίες αποτελούν πρακτική ντάμπινγκ, μέτρου που στόχο θα έχει να θέσει τέρμα στη ζημία που προκαλείται από τις εισαγωγές αυτές.

Εν τω μεταξύ, εάν ληφθούν υπόψη ο ανταγωνισμός μέσα στην Κοινότητα όσον αφορά τον τομέα των τυποποιημένων πολυφασικών κινητήρων και η ανάγκη να διατηρηθεί για όσο το δυνατό μεγαλύτερο διάστημα η ανταγωνιστικότητα των βιομηχανιών, το Συμβούλιο θεωρεί ότι πρέπει να ορισθεί το επίπεδο στο οποίο θα ληφθούν τα μέτρα αυτά —ανεξάρτητα από τη μορφή τους— με βάση την τιμή κόστους των παραγωγών βιομηχανικής κλίμακας οι οποίοι είναι οι περισσότερο αποδοτικοί.

Θ. Ανάληψη υποχρεώσεων

(36) Ορισμένοι παραγωγοί/εξαγωγείς προσφέρθηκαν να αναλάβουν ορισμένες υποχρεώσεις σχετικά με τις μέλλουσες εξαγωγές τους προς την Κοινότητα.

(37) Η Επιτροπή δεν δέχτηκε την ανάληψη αυτών των υποχρεώσεων, με εξαίρεση τις υποχρεώσεις που πρότεινε να αναλάβει ο ρουμάνος εξαγωγέας. Ενημέρωσε τους ενδιαφερόμενους παραγωγούς/εξαγωγείς σχετικά με τους λόγους των αποφάσεών της.

I. Μορφή και συντελεστής του δασμού

(38) Αν ληφθεί υπόψη η πολλαπλότητα των εν λόγω κινητήρων και το ότι οι κινητήρες αυτοί είναι καταγωγής χωρών με κρατικό εμπόριο, ο καταλληλότερος τύπος δασμού αντιντάμπινγκ στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο οποίος ταυτόχρονα και θα επιτρέπει τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και θα είναι αποτελεσματικός και θα αποτελεί κίνητρο προς τους εξαγωγείς να αυξήσουν τις τιμές τους, είναι ένας μεταβλητός δασμός, ο οποίος θα υπολογίζεται με βάση τη διαφορά ανάμεσα στην ελάχιστη τιμή ανά τύπο, που θα εκφέρεται σε ECU, και στην τιμή του πρώτου ανεξάρτητου αγοραστή.

Επειδή η έρευνα έδειξε ότι ένας σημαντικός αριθμός εισαγωγέων —ιδίως οι Enital (Μιλάνο), Mez-Italiana (Μιλάνο), Sofbim (Argenteuil), Stanko-France (Longjumeau), Neotype Techmaschexport (Bergisch-Gladbach), Elprom (Borken, Hessen)— συνδεόταν με κάποιον εξαγωγέα με σύνδεσμο ή συμψηφιστικό διακανονισμό με τρίτο, κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 8 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84, το Συμβούλιο θεωρεί αναγκαίο, προκειμένου να υπάρξει αποτελεσματικότητα, να ληφθεί ως βάση αναφοράς για τον υπολογισμό του δασμού αντιντάμπινγκ η τιμή που καταβάλλει ο πρώτος αγοραστής, ο οποίος δεν συνδέεται με τον εξαγωγέα. Στις περιπτώσεις των εισαγωγέων αυτών, η καθαρή τιμή μονάδας «ελεύθερο στα σύνορα» της Κοινότητας θα αντιστοιχεί στη δασμολογητέα αξία, όπως αυτή καθορίζεται με βάση το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1224/80 του Συμβουλίου της 28ης Μαΐου 1980 περί της δασμολογητέας αξίας των εμπορευμάτων (1).

(39) Όσον αφορά το επίπεδο της ελάχιστης τιμής, αυτή υπολογιζόταν για κάθε τύπο των εν λόγω κινητήρων, με βάση τις τιμές κόστους των παραγωγών βιομηχανικής κλίμακας, οι οποίοι είναι οι πλέον αποδοτικοί. Κατακρατείτο τελικά ένα ακαθάριστο περιθώριο κέρδους που ανερχόταν στο 4 % της τιμής κόστους, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών του ανταγωνισμού που υπήρχε ανάμεσα στους παραγωγούς της Κοινότητας.

Με βάση την τιμή αναφοράς του κόστους στην Κοινότητα και το περιθώριο κέρδους που αναφέρθηκε προηγουμένως, και αφού έλαβε υπόψη της τα διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά που υπάρχουν ανάμεσα στους εισαγόμενους κινητήρες και στους κινητήρες που παράγονται στην Κοινότητα, η Επιτροπή προσδιόρισε τις αναγκαίες επιβαρύνσεις των τιμών στο στάδιο cif στα σύνορα της Κοινότητας (παράβαλε παράρτημα).

Οι επιβαρύνσεις αυτές των τιμών αντιπροσωπεύουν, για τους τετραπολικούς κινητήρες, μια αύξηση της τάξης του 25 % ως προς τις τιμές εισαγωγής, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

Ο οριστικός συντελεστής του δασμού αντιντάμπινγκ είναι λοιπόν σαφώς χαμηλότερος από τα καθορισμένα περιθώρια ντάμπινγκ. Παρ' όλα αυτά πρέπει να επαρκεί για να εξαλείψει τη ζημία που προκαλούν στην κοινοτική βιομηχανία τυποποιημένων πολυφασικών κινητήρων οι εν λόγω εισαγωγές, αν ληφθεί υπόψη η αναγκαία τιμή πώλησης που θα διασφαλίζει στους αποτελεσματικούς παραγωγούς της Κοινότητας ένα λογικό περιθώριο κέρδους.

Στο στάδιο της μεταπώλησης η πραγματική αύξηση των τιμών του εισαγωγέα θα εξαρτάται προφανώς από το περιθώριο εισαγωγής κάθε εισαγωγέα. Ωστόσο ο συντελεστής του δασμού θα πρέπει κανονικά να οδηγεί τους εισαγωγείς να μεταπωλούν τους τυποποιημένους πολυφασικούς κινητήρες τους, μορφής B3, κατά μέσο όρο, στις ακόλουθες τιμές, σε ECU:

kW	ch	3 000 στρ/λ.	1 500 στρ/λ.	1 000 στρ/λ.	750 στρ/λ.
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	085,8
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) Τέλος το Συμβούλιο διαπίστωσε ότι ο ανώτατος δασμός αντιντάμπινγκ που ισχύει στην Ισπανία και στην Πορτογαλία, το 1986 και 1987, για τους εν λόγω τυποποιημένους ηλεκτρικούς πολυφασικούς κινητήρες είναι υψηλότερος από το δασμό του κοινού δασμολογίου που εφαρμόζεται στα ίδια αυτά προϊόντα. Για να αποφευχθεί η υψηλότερη δασμολογική επιβάρυνση των εισαγωγών σε αυτά τα κράτη μέλη, κρίθηκε σκόπιμο να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός ώστε τα συσσωρευμένα ποσά του δασμού αντιντάμπινγκ και των μη ευθυγραμμισμένων τελωνειακών δασμών στην Ισπανία και στην Πορτογαλία να μην είναι υψηλότερα από τα συσσωρευμένα ποσά του δασμού του κοινού δασμολογίου και του δασμού αντιντάμπινγκ.

Κ. Είσπραξη των προσωρινών δασμών

(41) Στόχος του προσωρινού δασμού είναι να επιφέρει αύξηση της τιμής των εμπορευμάτων για τον πρώτο ανεξάρτητο αγοραστή που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα. Εισαγωγέας που επιλέγει να μην αυξήσει τις τιμές του κινδυνεύει επομένως να υποχρεωθεί να εξοφλήσει τον εν λόγω δασμό και είναι εύλογο να ληφθούν μέτρα ώστε να αυξήσει τις τιμές τους εφόσον, λόγω της επιλογής του, η κοινοτική παραγωγή συνεχίζει να υφίσταται ζημία. Συνεπώς, στα πλαίσια της παρούσας διαδικασίας, τα ποσά που έχουν κατατεθεί ως εγγύηση μέσω του προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ πρέπει, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του ντάμπινγκ και της προκύπτουσας ζημίας, να εισπραχθούν στο ύψος των δασμών που καθορίστηκαν οριστικά.

Επίσης, όσον αφορά τις εισαγωγές καταγωγής Ρουμανίας, τα ποσά που έχουν κατατεθεί ως εγγύηση

(1) ΕΕ αριθ. L 134 της 31. 5. 1980, σ. 1.

μέσω του προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ πρέπει να εισπραχθούν για κάθε τύπο κινητήρα στο ύψος της διαφοράς που υπάρχει ανάμεσα στην καθαρή τιμή μονάδας του προϊόντος «ελεύθερο στα σύνορα» της Κοινότητας και μη εκτελωνισμένου, και στην τιμή που αναφέρεται στο παράρτημα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τυποποιημένων πολυφασικών ηλεκτρικών κινητήρων ισχύος μεγαλύτερης από 0,75 kW μέχρι και 75 kW, που υπάγονται στη διάκριση ex 85.01 B I 6) του κοινού δασμολογίου (που αντιστοιχεί στον κώδικα NIMEXE ex 85.01-33, ex 85.01-34 και ex 85.01-36), καταγωγής Βουλγαρίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, ΛΔΓ, Τσεχοσλοβακίας και ΕΣΣΔ.

2. Η έκφραση «τυποποιημένοι πολυφασικοί κινητήρες» καλύπτει όλους τους κινητήρες που αποτελούν αντικείμενο διεθνούς τυποποίησης, ιδίως εκείνης της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (Commission électrotechnique internationale) (ΔΗΕ). Οι εν λόγω κινητήρες έχουν τις ακόλουθες τυποποιημένες ταχύτητες περιστροφής: 3 000 στροφές ανά λεπτό, 1 500 στροφές ανά λεπτό, 1 000 στροφές ανά λεπτό, και 750 στροφές ανά λεπτό· τα ακόλουθα τυποποιημένα επίπεδα ισχύος: 1,1 - 1,5 - 2,2 - 3 - 4 - 5,5 - 7,5 - 11 - 15 - 18,5 - 22 - 30 - 37 - 45 - 55 - 75 kW· και τα ακόλουθα τυποποιημένα ύψη αξόνων: 80 - 90 - 100 - 112 - 132 - 160 - 180 - 200 - 250 - 280 - 315 χιλιοστόμετρα.

3. Το ποσό του δασμού αντιστοιχεί, για κάθε τύπο κινητήρα, στη διαφορά ανάμεσα στην καθαρή τιμή μονάδας, με το προϊόν «ελεύθερο στα σύνορα» της Κοινότητας και μη εκτελωνισμένο, και στην τιμή που αναφέρεται στο παράρτημα.

Η τιμή αυτή του προϊόντος, «ελεύθερο στα σύνορα» της Κοινότητας και μη εκτελωνισμένου, είναι καθαρή αν οι πραγματικοί όροι της πώλησης επιτρέπουν να πραγματοποιηθεί η πληρωμή εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία αποστολής· η τιμή μειώνεται κατά ποσοστό 1 % ανά μήνα της προθεσμίας πληρωμής που έχει πράγματι χορηγηθεί.

4. α) Όταν οι τελωνειακές αρχές κρίνουν ότι υπάρχει, ανάμεσα στον εισαγωγέα και στον εξαγωγέα ή σε έναν τρίτο, σύνδεσμος ή συμψηφιστικός διακανονισμός με την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 8 στοιχείο 6) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2176/84, η τιμή που καταβάλλεται πραγματικά ή η τιμή που πρέπει να καταβληθεί για το προϊόν που πωλείται προς εξαγωγή στην Κοινότητα δεν μπορεί να αποτελέσει τη βάση αναφοράς για τον υπολογισμό της καθαρής τιμής μονάδας του προϊόντος «ελεύθερο στα σύνορα» της Κοινότητας που προβλέπεται στην παράγραφο 3.

Η καθαρή τιμή μονάδας του προϊόντος «ελεύθερο στα σύνορα» της Κοινότητας αντιστοιχεί στην περίπτωση αυτή με τη δασμολογητέα αξία του, όπως αυτή καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1224/80 του Συμβουλίου. Ελλείψει τούτου, σε περίπτωση όπου για ένα συνδεδεμένο εισαγωγέα η δασμολογητέα αξία δεν θα μπορεί να προσδιοριστεί σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις η καθαρή τιμή του προϊόντος «ελεύθερο στα σύνορα» θα αντιστοιχεί στη δασμολογητέα αξία, όπως αυτή προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του αυτού κανονισμού.

β) Το στοιχείο α) εφαρμόζεται ιδίως στους κινητήρες καταγωγής των εν λόγω χωρών που εισάγονται από τις εταιρείες που απαριθμούνται κατωτέρω:

Εισαγωγείς	Καταγωγή των κινητήρων
Enital (Μιλάνο)	ΕΣΣΔ
Mez-Italiana (Μιλάνο)	Τσεχοσλοβακία
Sofbim (Argenteuil)	Βουλγαρία
Stanko-France (Longjumeau)	ΕΣΣΔ
Neotype Techmaschexport (Bergisch-Gladbach)	ΕΣΣΔ
Elprom (Borken/Hessen)	Βουλγαρία

5. Εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς, με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

1. Όσον αφορά τις εν λόγω εισαγωγές, καταγωγής Βουλγαρίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, ΛΔΓ, Τσεχοσλοβακίας και ΕΣΣΔ, τα ποσά που έχουν κατατεθεί ως ασφάλεια μέσω του προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ, που συστήθηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3019/86 της Επιτροπής και παρατάθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 254/87 του Συμβουλίου, εισπράττονται οριστικά και σε ύψος που να ισοδυναμεί με τα ποσά των δασμών που θεσπίστηκαν οριστικά.

2. Όσον αφορά τις εισαγωγές καταγωγής Ρουμανίας, τα ποσά που έχουν κατατεθεί ως ασφάλεια μέσω του προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ εισπράττονται οριστικά σε ύψος που να ισούται με τη διαφορά μεταξύ της καθαρής τιμής μονάδας του προϊόντος «ελεύθερο στα σύνορα» της Κοινότητας και μη εκτελωνισμένου, και της τιμής που αναφέρεται στο παράρτημα.

Άρθρο 3

Οι δασμοί αντιντάμπινγκ που επιβάλλονται ή εισπράττονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 1 και 2 εισπράττονται, κατά τις εισαγωγές στην Ισπανία και στην Πορτογαλία, μόνο στο βαθμό κατά τον οποίο το συσσωρευμένο ύψος των ισχυόντων τελωνειακών δασμών σε αυτά τα κράτη μέλη επί του σχετικού προϊόντος και των δασμών αντιντάμπινγκ δεν υπερβαίνει το συσσωρευμένο ύψος του δασμού του κοινού δασμολογίου ή του δασμού αντιντάμπινγκ που αφορούν το προϊόν αυτό.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Μαρτίου 1987.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

H. DE CROO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ελάχιστες τιμές εισαγωγής στην Κοινότητα ορισμένων τυποποιημένων πολυφασικών ηλεκτρικών κινητήρων, καταγωγής Βουλγαρίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, ΛΔΓ, Τσεχοσλοβακίας και ΕΣΣΔ

Οι ελάχιστες τιμές εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού παρατίθενται στον κατωτέρω πίνακα, σε ECU.

Οι τιμές αυτές εφαρμόζονται στους πολυφασικούς ηλεκτρικούς κινητήρες μορφής B3 (δηλαδή με βάσεις στήριξης).

Στις περιπτώσεις εκείνες που πρόκειται για άλλες κατασκευές (μορφές B5, B14 κλπ.) προστίθεται ένα συμπληρωματικό ποσό ύψους 7 % στις τιμές που αναφέρονται κατωτέρω.

kW	ch	3 000 στρ/λ.	1 500 στρ/λ.	1 000 στρ/λ.	750 στρ/λ.
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