

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de marzo de 1987

por la que se aceptan los compromisos ofrecidos en relación con el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de motores fuera borda originarios de Japón y por la que se concluye la investigación

(87/210/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2176/84 del Consejo, de 23 de julio de 1984, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping o de subvenciones por parte de países no miembros de la Comunidad Económica Europea⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 10,

Previas consultas en el seno del Comité consultivo constituido en virtud de lo dispuesto en dicho Reglamento,

Considerando :

A. Procedimiento

- (1) El 26 de noviembre de 1985, la Comisión volvió a abrir la investigación antidumping relativa a los motores fuera borda originarios de Japón tras una solicitud de reconsideración presentada por productores comunitarios que representaban una proporción importante del sector económico comunitario de motores fuera borda⁽²⁾. La solicitud de reconsideración contenía elementos de prueba sobre la reanudación del dumping y del perjuicio que con ello se causaba, lo que se consideró suficiente para justificar la reapertura de la investigación. El producto al que se hace referencia en la solicitud de reconsideración está constituido por los motores fuera borda de hasta 63 kW (85 CV) de la subpartida ex 84.06 B del arancel aduanero común,

correspondiente a los códigos Nimex 84.06-10 y ex 84.06-12.

- (2) La Comisión informó oficialmente de ello a los exportadores y a los importadores notoriamente implicados, a los representantes de los países exportadores y a la parte que había formulado la queja, concediendo a las partes directamente interesadas la posibilidad de formular sus observaciones por escrito y de solicitar ser oídas.

Todos los productores comunitarios menos uno, los exportadores afectados y algunos importadores, así como dos asociaciones que representan a constructores de barcos y a usuarios dieron a conocer sus puntos de vista por escrito. Además, un productor comunitario y todos los exportadores afectados solicitaron ser oídos y se dio curso a su solicitud.

- (3) La Comisión recogió y comprobó toda la información que consideró necesaria y llevó a cabo investigaciones en los siguientes locales :

Productores comunitarios :

- Outboard Marine Belgium S. A., Brujas, Bélgica,
- Outboard Marine Deutschland, Mannheim, República Federal de Alemania,
- Outboard Marine France, París, Francia,
- Outboard Marine UK, Northampton, Reino Unido,
- Selva SpA, Tirano, Italia ;

Exportadores :

- Honda Motor Co, Tokio, Japón,
- Suzuki Motor Co, Hamamatsu, Japón,
- Tohatsu Corporation, Tokio, Japón,
- Yamaha Motor Co, Hamamatsu, Japón ;

⁽¹⁾ DO nº L 201 de 30. 7. 1984, p. 1.

⁽²⁾ DO nº C 305 de 26. 11. 1985, p. 3.

Importadores :

- Honda Deutschland GmbH, Offenbach, República Federal de Alemania,
- Marine Power-Europe Inc., Verviers, Bélgica,
- Suzuki Deutschland GmbH, Heppenheim, República Federal de Alemania,
- Yamaha Motor Europe NV, Uithoorn, Países Bajos,
- Yamaha Motor France, París, Francia,
- Yamaha Motor Netherlands, Uithoorn, Países Bajos,
- Mitsui Machinery Sales (UK) Ltd, Chessington, Reino Unido.

La investigación de dumping abarcó el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de octubre de 1985.

B. Ámbito de la investigación

- (4) La Comisión comprobó que, durante el período objeto de investigación, el mayor con mucho de los productores comunitarios dejó de producir motores fuera borda de la potencia anteriormente mencionada de 18,5 kW (25 CV). El otro único productor comunitario que había formulado la queja sólo fabrica cantidades relativamente pequeñas de motores fuera borda de más de 18,5 kW y en 1985 sólo facturó menos del 5 % del total del sector económico comunitario de estos motores. La Comisión, en consecuencia, no consideró adecuado incluir en su investigación a los motores fuera borda de hasta 63 kW (85 CV) como se había solicitado en la petición de reconsideración.
- (5) No obstante, se consideró razonable incluir en la presente investigación a los motores fuera borda de hasta 26 kW (35 CV), ya que los motores de 26 kW guardan una estrecha relación con los motores fuera borda de 18,5 kW en lo que se refiere a la potencia del motor, diseño, peso y características técnicas.

C. Valor normal

- (6) Por lo que se refiere a Honda Motor Co y Yamaha Motor Co, la Comisión estableció el valor normal basándose en los precios interiores realmente pagados o por pagar en el curso de operaciones comerciales normales por el producto similar, ya que estos precios resultaron ser rentables.
- (7) En relación con Suzuki Motor Co y Tohatsu Corporation, la Comisión determinó el valor normal basándose en el valor calculado, ya que las ventas de estas dos compañías en el mercado interior no proporcionaban una base suficiente para calcular el valor normal. El valor calculado se determinó añadiendo el coste de producción, con inclusión de una cantidad razonable por gastos de venta, gastos administrativos y demás gastos generales, y un razonable margen de beneficios.

D. Precio de exportación

- (8) La Comisión determinó los precios de exportación basándose en los precios realmente pagados o por pagar por la venta de los productos para su exportación a la Comunidad.

- (9) En el caso de exportaciones realizadas a filiales en la Comunidad, los precios de exportación se calcularon sobre la base de los precios de la primera reventa del producto importado a un comprador independiente, con el adecuado reajuste para tener en cuenta todos los costes producidos entre la importación y la reventa, incluidos los derechos de aduana, y de un margen de beneficios del 5 % que se consideró razonable a la vista de los márgenes de beneficios de los importadores independientes del producto de que se trata.

E. Comparación

- (10) Para comparar el valor normal con los precios de exportación, la Comisión tuvo en cuenta, en los casos en que procedía, las diferencias que podían afectar a la comparabilidad de precios, especialmente, descuentos y reducciones, condiciones de créditos, transporte, seguros, manipulación, envasado y salarios de los vendedores. Se llevaron a cabo los oportunos ajustes por tales diferencias en aquellos casos en que pudo demostrarse satisfactoriamente la solidez de las reclamaciones. Todas las comparaciones se realizaron en la fase en fábrica y por cada operación concreta.

F. Márgenes

- (11) De los hechos anteriormente examinados se desprende la existencia de dumping respecto de todos los exportadores implicados, siendo el margen de dumping igual a la cantidad en la que el valor normal, tal como quedó establecido, excede del precio de exportación a la Comunidad.
- (12) Estos márgenes son diferentes según el exportador, el Estado miembro importador y el tipo de motor fuera borda de que se trate, siendo el margen medio ponderado para cada exportador investigado el siguiente :
- | | |
|-------------------------|--------|
| — Honda Motor Co : | 16,2 % |
| — Suzuki Motor Co : | 51,6 % |
| — Tohatsu Corporation : | 43,3 % |
| — Yamaha Motor Co : | 53,2 % |

G. Perjuicio

- (13) En 1983, tras haber llevado a cabo una investigación antidumping, la Comisión, mediante el Reglamento (CEE) nº 1500/83 ⁽¹⁾, estableció que las importaciones objeto de dumping de motores fuera borda originarios de Japón habían ocasionado un perjuicio al sector económico comunitario correspondiente y que era necesario adoptar medidas de protección. Posteriormente, la Comisión, mediante la Decisión 83/452/CEE ⁽²⁾, aceptó los compromisos de la mayoría de los exportadores implicados con vistas a suprimir el perjuicio mediante el aumento voluntario de precios de los productos exportados. Por el Reglamento (CEE) nº 2809/83 del Consejo ⁽³⁾ se estableció un derecho antidumping definitivo para todos los restantes exportadores.

⁽¹⁾ DO nº L 152 de 10. 6. 1983, p. 18.

⁽²⁾ DO nº L 247 de 7. 9. 1983, p. 18.

⁽³⁾ DO nº L 275 de 8. 10. 1983, p. 1.

- (14) La Comisión comprobó que, aunque dichas medidas contribuyeron a mejorar en 1984 la posición de los productores comunitarios de motores fuera borda, la situación de este sector comunitario volvió deteriorarse en 1985. Se caracteriza todavía por una reducida utilización de las capacidades, pérdidas considerables y una elevada penetración de importaciones.
- (15) En relación con la repetición del perjuicio ocasionado por las importaciones objeto de dumping, los elementos de prueba en poder de la Comisión demuestran más específicamente que las importaciones en la Comunidad de motores fuera borda procedentes de Japón pasaron de 67 204 unidades en 1983 a 46 654 unidades en 1984, para volver a aumentar en 1985, pasando a 56 577 unidades. Esta recuperación representa un incremento de un 21 % en un año.
- (16) Al mismo tiempo, la venta de motores fuera borda en la Comunidad pasó de 161 209 unidades en 1983 a 127 959 unidades en 1984, para volver a aumentar en 1985 pasando a 137 465 unidades, es decir, un 7,4 %. Consecuentemente, la participación en el mercado comunitario de los motores fuera borda importados de Japón, que había pasado del 41,7 % en 1983 al 36,5 % en 1984, ascendió de nuevo al 41,2 % en 1985.
- (17) La participación en el mercado de los productores comunitarios de motores fuera borda durante el mismo período de tres años pasó de 50,3 % al 53,4 %, experimentando, sin embargo, un nuevo descenso hasta el 53,2 %.
- (18) En relación con los precios de venta en la Comunidad de las importaciones objeto de dumping procedentes de Japón durante el período objeto de investigación, sólo en algunos casos se comprobaron claros ejemplos de dumping de precios. Se comprobó que mientras las importaciones procedentes de Japón estaban recuperando la participación en el mercado, el sector económico comunitario era incapaz de aumentar sus precios por encima de los niveles de precios establecidos en los compromisos aceptados en 1983. No obstante, desde 1984, estos precios resultaron ser insuficientes para resolver de modo sustancial el perjuicio ocasionado a los productores comunitarios.
- (19) Como consecuencia de ello, el sector económico comunitario de motores fuera borda ha seguido experimentando pérdidas, que se incrementaron especialmente en 1985. Además, el empleo en este sector económico ha experimentado un descenso adicional del 7 % entre 1983 y 1985, bajando otro 20 % por los despidos ya notificados al personal durante el período objeto de investigación.
- (20) La Comisión ha considerado la posibilidad de que el perjuicio haya sido ocasionado por otros factores, particularmente, el volumen de las importaciones de motores fuera borda procedentes de otros terceros países. Se comprobó, no obstante, que estas

importaciones pasaron de 12 964 unidades en 1983 a 7 612 unidades en 1985, con la consiguiente reducción en la participación en el mercado del 8 % al 5,6 %. La Comisión, por ello, concluye que los efectos de las importaciones objeto de dumping de motores fuera borda originarios de Japón, tomados aisladamente, tienen que considerarse constitutivos de un perjuicio importante para el sector económico comunitario correspondiente.

H. Interés de la Comunidad

- (21) A lo largo de la investigación, la Comisión recibió observaciones de dos asociaciones que representan a los constructores de barcos en dos de los Estados miembros. Dichas observaciones advertían, en términos generales, de los efectos negativos que podría ocasionar en el sector económico de la construcción de barcos cualquier aumento de precios de los motores fuera borda.
- (22) La Comisión solicitó a ambas asociaciones que probasen adicionalmente sus argumentos, especialmente en relación con las cifras exactas de, por ejemplo, los aumentos de precio de los barcos, la evolución de la proporción de precios entre barcos y motores fuera borda y las pérdidas financieras y la contracción del empleo. En las consiguientes respuestas no se facilitaron tales cifras, reiterándose únicamente la inquietud general y advirtiendo de los efectos negativos de las medidas de protección para los importadores y comerciantes de motores fuera borda.
- (23) La Comisión ha sopesado dichos argumentos, que en su mayoría siguen careciendo de una base sólida, con las graves dificultades que afronta todavía el sector económico comunitario de motores fuera borda y ha llegado a la conclusión de que redundaría en interés de la Comunidad adoptar las correspondientes medidas.

I. Compromisos

- (24) Los exportadores afectados fueron informados de las principales conclusiones de la investigación e hicieron observaciones sobre las mismas. Posteriormente, ofrecieron compromisos Honda Motor Co, Suzuki Motor Co, Tohatsu Corporation (incluyendo los compromisos ofrecidos por Marine Power Europe Inc y Nissan Motor Nederland BV en nombre de Tohatsu Corporation) y Yamaha Motor Co (incluyendo un compromiso de Marine Power Europe Inc en nombre de Yamaha Motor Co).
- (25) Los efectos de dichos compromisos tendrán que garantizar que los precios de exportación a la Comunidad se sitúen a un nivel suficiente para eliminar el perjuicio al sector económico comunitario. Los incrementos previstos de precios en estos compromisos no exceden, en ningún caso, de los márgenes de dumping observados en la investigación. Además, parece que puede realmente verificarse un correcto cumplimiento de dichos compromisos, en particular dado que la Comisión no observó durante la investigación incumplimiento alguno de los compromisos anteriormente vigentes.

- (26) En tales circunstancias, se consideran aceptables los compromisos ofrecidos y puede, en consecuencia, darse por concluida la investigación respecto de dichos exportadores sin el establecimiento de derechos antidumping.
- (27) El Comité consultivo no formuló ninguna objeción a esta línea de acción.

(incluyendo el compromiso ofrecido por Marine Power Europe Inc en nombre de Yamaha Motor Co) en relación con la investigación antidumping relativa a las importaciones de motores fuera borda de la subpartida ex 84.06 B del arancel aduanero común, correspondiente a los códigos Nimexe 84.06-10 y ex 84.06-12, originarios de Japón.

DECIDE :

Artículo 1

Se aceptan los compromisos ofrecidos por Honda Motor Co, Tokio, Suzuki Motor Co, Hamamatsu, Tohatsu Corporation, Tokio (incluyendo los compromisos ofrecidos por Marine Power Europe Inc, Bélgica, y Nissan Motor Nederland BV, Países Bajos en nombre de Tohatsu Corporation) y Yamaha Motor Co, Hamamatsu

Artículo 2

Se da por concluida la investigación antidumping a que se hace referencia en el artículo 1.

Hecho en Bruselas, el 23 de marzo de 1987.

Por la Comisión

Willy DE CLERCQ

Miembro de la Comisión