

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 16 de marzo de 1990

por la que se acepta un compromiso ofrecido en relación con el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de determinados motores diesel originarios de Finlandia y Suecia y se da por concluida la investigación

(90/138/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2423/88 del Consejo, de 11 de julio de 1988, 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,

Vista la propuesta de la Comisión, presentada previa consulta en el seno del comité consultivo previsto en el Reglamento (CEE) nº 2423/88,

Considerando lo que sigue :

A. Procedimiento

- (1) En febrero de 1987, la Comisión recibió una denuncia presentada por Euromot (Comité europeo de la asociación de fabricantes de motores de combustión interna) en nombre de productores comunitarios que representan la mayoría de la producción comunitaria de los motores diesel que aquí se examina. La denuncia contenía pruebas acerca de la existencia de dumping y de un perjuicio importante que se consideró suficiente para justificar la iniciación de un procedimiento. En consecuencia, la Comisión informó mediante un anuncio publicado en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽²⁾ la iniciación de un procedimiento antidumping relativo a las importaciones en la Comunidad de determinados motores diesel de los códigos NC ex 8408 10 70, ex 8408 10 80, ex 8408 10 90, ex 8408 90 71, ex 8408 90 75 y ex 8408 90 99, originarios de Finlandia y Suecia, e inició posteriormente una investigación.
- (2) La Comisión así lo comunicó oficialmente a los exportadores e importadores notoriamente interesados, a los representantes de los países exportadores y a los denunciantes, y ofreció a las partes directamente interesadas la oportunidad de dar a conocer

sus puntos de vista por escrito y de solicitar ser oídas.

- (3) La mayoría de los productores conocidos y de los exportadores dieron a conocer su punto de vista por escrito. Solicitaron y consiguieron ser oídos.
- (4) No se formularon observaciones en nombre de los compradores comunitarios del producto.
- (5) La Comisión recabó y comprobó toda la información que consideró necesaria a los efectos de una determinación preliminar y llevó a cabo investigaciones en los locales de los siguientes :

productores CEE :

- Krupp Mak Maschinenbau GmbH, Alemania,
- MAN — B&W Diesel AG, Alemania,
- Motoren-Werke Mannheim AG, Alemania,
- Stork-Werkspoor Diesel BV, Países Bajos,
- Fincantieri, Divisione Grande Motori, Italia,
- SEMT Pielstick, Francia,
- CCM Sulzer, Francia,
- Ruston Diesels Ltd, Reino Unido,
- Mirrlees Blackstone Diesels Ltd, Reino Unido,
- W. H. Allen Diesels Ltd, Reino Unido,
- Compañía de Motores Deutz MWM SA, España,
- Empresa Nacional Bazán, España ;

productores de terceros países :

- OY Wärtsilä AB, Helsinki, Finlandia,
 - Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan, Suecia,
- en adelante denominados « los exportadores ».

La Comisión solicitó y recibió observaciones escritas detalladas de todos los productores comunitarios denunciantes y de los exportadores afectados y comprobó la información en ellas contenida hasta donde lo consideró necesario.

Debido a la compleja naturaleza técnica del producto de que se trata, a las ampliaciones de los plazos solicitadas tanto por los exportadores como por la mayoría de los denunciantes -que les fueron concedidas- y al considerable número de empresas que tuvieron que ser investigadas, el plazo para la realización de la investigación sobrepasó un período de 12 meses.

- (6) La investigación del dumping cubrió el período comprendido entre el 1 de enero de 1987 y el 31 de agosto de 1988.

⁽¹⁾ DO nº L 209 de 2. 8. 1988, p. 1.

⁽²⁾ DO nº C 251 de 27. 9. 1988, p. 3.

B. Productos

- (7) Los productos a que se refiere el procedimiento son determinados motores diesel, utilizados como motores principales y auxiliares en los buques, y motores fijos para la generación de electricidad, de una potencia (kW) superior a 500 kW con menos de 1 200 revoluciones por minuto (rpm) (motores de velocidad media).

Cada motor se adapta a las exigencias específicas del cliente, e incluye equipo adicional que difiere considerablemente según cada pedido. No obstante, cada motor se fabrica de acuerdo con ciertas normas específicas y los componentes que se utilizan en la producción son básicamente los mismos. Por consiguiente, a efectos de la comparación, tanto los motores de los productores comunitarios como los de los exportadores tuvieron que reducirse a un llamado « motor básico ». (Motor completo, menos el equipo adicional).

Estos « motores básicos » que se utilizaron a efectos de la comparación son productos similares por los motivos siguientes :

son semejantes en todos los aspectos, o tienen características y rendimientos estrechamente similares. Independientemente de que los motores se utilicen como motores principales o auxiliares para la propulsión de barcos son todos intercambiables y contienen los mismos componentes básicos. Todos los motores constan de la misma tecnología, y aunque existen diferencias en la dimensión y la potencia, todos están destinados al mismo fin.

C. Valor normal

- (8) Dado que los exportadores no efectuaban ventas en el mercado interior a clientes no vinculados (todos los motores se producían para uso interno en su propio astillero durante el período de investigación), el valor normal tuvo que calcularse para cada motor básico.

El valor normal calculado se determinó para cada motor básico exportado sumando el coste de producción y un margen razonable de beneficio. El coste de producción se calculó sobre la base de todos los costes, tanto fijos como variables, en el país de origen de los materiales y la fabricación, más un importe razonable para los gastos de venta, administrativos y otros gastos de carácter general.

Dado que no se produjeron ventas en el mercado interior en el curso de operaciones comerciales normales, ni existían otros productores del producto similar en el mismo sector comercial en el país de origen, el margen de beneficios que debía añadirse al coste de producción tuvo que determinarse sobre otra base razonable de conformidad con el inciso ii) de la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 2423/88. Por consiguiente, la Comisión basó su cálculo en el margen medio ponderado de beneficios obtenido

por los exportadores en sus ventas lucrativas de exportación a terceros países.

D. Precio de exportación

- (9) El precio de exportación para cada motor básico en cada pedido de exportación a clientes independientes se determinó sobre la base de los precios realmente pagados o por pagar.

E. Comparación

- (10) Al comparar el valor normal y el precio de exportación, la Comisión tuvo en cuenta, cuando ello resultó apropiado, las diferencias en las condiciones y términos de venta y efectuó los ajustes necesarios.

Todas las comparaciones se llevaron a cabo en la fase en fábrica y sobre una base de transacción por transacción.

F. Márgenes

- (11) El anterior examen preliminar de los hechos muestra la existencia de dumping en relación con los exportadores finlandeses y suecos, siendo el margen de dumping igual al importe en que el valor normal determinado sobrepasa al precio de exportación a la Comunidad.

Se determinaron diferentes márgenes de dumping según el tipo de motor y el Estado miembro importador. Los márgenes individuales fluctuaron considerablemente, y los márgenes medios ponderados de dumping para todas las exportaciones a la Comunidad se fijaron en un 11,3 % y un 19,6 % para Finlandia y Suecia, respectivamente.

G. Perjuicio

- (12) El volumen de las importaciones de motores diesel de Finlandia y Suecia en el período de 1984 a 1987 se ha incrementado considerablemente. Si se calcula sobre la base del número de motores (unidades) ha habido un incremento de [...] ⁽¹⁾, mientras que el incremento sobre la base de la potencia (kW) ha sido de ... en el mismo período ...
- (13) La cuota de mercado correspondiente de los exportadores (Finlandia y Suecia) en el mercado comunitario para los motores de velocidad media basada en el consumo total comunitario se incrementó durante el período de 1984 a 1987, pasando de [...] a [...] (unidades), y de [...] a [...] (kW), respectivamente.

(¹) Por lo que respecta al perjuicio causado al sector económico comunitario, la Comisión ha recibido información confidencial de las empresas afectadas, que, en caso de publicarse, incluso en forma resumida, podría tener repercusiones considerablemente negativas para dichas empresas.

- (14) La Comisión determinó la subcotización de precios comparando los precios de los exportadores y los de los fabricantes comunitarios, para cada transacción llevada a cabo por los exportadores de Finlandia y Suecia durante el período de la investigación.

Para ello fue necesario, en primer lugar, identificar los productos que vendían los productores de la Comunidad. Posteriormente, hubo que elegir los productos correspondientes de los exportadores finlandeses y suecos. Ello se llevó a cabo sobre la base de la dimensión y potencia de los diversos motores suministrados por los exportadores. Los cálculos se efectuaron comparando los precios medios de ventas de cada productor de la Comunidad con los de los exportadores para cada tipo de motor básico. El análisis indica que los precios a los que se vendieron en la Comunidad los productos objeto de dumping fueron inferiores a los precios de los productores comunitarios en diversos grados, siendo significativo el margen medio ponderado de la subcotización de precios, que sobrepasó los márgenes de dumping comprobados.

- (15) Se ha registrado una disminución global de las ventas de los productores comunitarios de [...] en lo que respecta a los motores (unidades) y de [...] en lo que se refiere a la potencia (kW) durante el período de 1984 a 1987.
- (16) La cuota de mercado de los productores comunitarios durante el período de 1984 a 1987 disminuyó, pasando de [...] a [...] (unidades) y de [...] a [...] (kW), respectivamente.
- (17) Por lo que respecta a los beneficios y pérdidas de los productores de motores diesel de la Comunidad, se ha comprobado que sufrieron considerables pérdidas financieras durante el período de 1984 a 1988.
- (18) La Comisión ha examinado si el perjuicio fue causado por otros factores, como una reducción de la demanda e importaciones a bajo precio procedentes de otras fuentes.

A este respecto, la Comisión tuvo en cuenta el hecho de que, a raíz de la crisis de la construcción naval, el mercado de motores diesel para buques había experimentado un considerable deterioro que condujo a una competencia mundial sostenida y a una reducción de las ventas y los precios. Ante la reducción del mercado que duró varios años, el sector económico comunitario aplicó rígidas medidas de reestructuración que se hallan todavía en vigor y que han producido cierta mejora de la utilización de la capacidad. Aunque el sector económico está todavía experimentando considerables pérdidas, los esfuerzos de racionalización ha empezado a producir algunos efectos positivos y parece que se está consiguiendo una reducción de las pérdidas. No obstante, el proceso se vio significativamente amenazado por la presencia cada vez mayor de importaciones a bajos precios de dumping procedentes de Suecia y Finlandia.

- (19) A efectos de la determinación del perjuicio, las exportaciones de Finlandia y Suecia se han acumulado, dado que los motores considerados eran del mismo tipo y los exportadores pertenecen al mismo « holding ». Las cuotas de mercado comunitario de los exportadores finlandeses y suecos se incrementaron considerablemente en perjuicio del sector económico comunitario; se comprobó que ningún otro competidor serio de un tercer país vendió motores diesel de velocidad media en la Comunidad durante el período a que se refiere la investigación. A los exportadores de Finlandia/Suecia corresponde prácticamente la totalidad de las importaciones de motores de velocidad media procedentes de terceros países, siendo insignificante la cuota de mercado de los competidores de otros terceros países.

- (20) El incremento del nivel de importaciones objeto de dumping y, en particular, sus bajos precios, que ya eran inferiores a los precios nada rentables de los productores comunitarios, contribuyeron significativamente al brusco descenso de las ventas de los productores comunitarios y a una considerable pérdida de su cuota de mercado. La necesidad de proceder a una adaptación de sus precios causó también fuertes pérdidas financieras adicionales a los productores comunitarios. Por ello, la Comisión considera que, dada la ya difícil situación del sector económico comunitario, las importaciones objeto de dumping de motores diesel de velocidad media de Finlandia y Suecia, consideradas aisladamente, están causando un perjuicio importante al sector económico comunitario.

H. Interés de la Comunidad

- (21) Para determinar si en interés de la Comunidad deben adoptarse medidas contra las importaciones objeto de dumping, la Comisión considera que, debido a las fuertes pérdidas sufridas por los productores comunitarios, la supervivencia de este sector económico está amenazada. La producción de motores diesel tiene una importancia social, tecnológica y económica para la Comunidad. La industria europea de motores diesel es una importante fuente de empleo directa e indirecta a través de un considerable número de proveedores de productos semiacabados y acabados. El número de empleados en este segmento asciende a [...], con un volumen de negocios de [...] ecus. La desaparición de este sector económico supondría considerables costes sociales para la Comunidad.

La producción de motores diesel constituye también un importante factor para el desarrollo tecnológico del sector diesel en general. Esta tecnología se halla en continua evolución y progreso. De producirse nuevos cierres de fábricas y nuevas reducciones de la producción de motores diesel, se ocasionaría indudablemente un retroceso en la tecnología y « know-how » pertinentes.

Los importadores y usuarios europeos de los productos de que se trata no dieron a conocer sus puntos de vista ni formularon objeciones respecto

de las medidas de defensa contra las importaciones de motores diesel de Finlandia y Suecia en el curso del presente procedimiento antidumping.

En conclusión, se considera, por lo tanto, que el interés de la Comunidad exige una intervención.

I. Compromiso

- (22) Una vez finalizada la investigación preliminar, los exportadores correspondientes ofrecieron un compromiso relativo a sus exportaciones de motores diesel.

La Comisión estima aceptable este compromiso, considerando que el efecto del mismo será incrementar los precios de los productos de que se trata hasta un grado suficiente para eliminar el margen de dumping comprobado en el caso de estos exportadores. Resulta además que la aplicación correcta de este compromiso puede ser controlado eficazmente.

En tales circunstancias, se considera aceptable el compromiso ofrecido y, por consiguiente, se da por

concluida la investigación sin establecer derechos antidumping,

DECIDE:

Artículo 1

Se acepta el compromiso ofrecido por OY Wartsilä AB, Helsinki, Finlandia (que actúa también en nombre de Wartsilä Diesel AB, Trollhättan, Suecia) en relación con el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de motores diesel de los códigos NC ex 8408 10 70, ex 8408 10 80, ex 8408 10 90, ex 8408 90 71, ex 8408 90 75, ex 8408 90 99, originarios de Suecia y Finlandia.

Artículo 2

Se da por concluida la investigación en relación con el procedimiento antidumping a que se refiere el artículo 1.

Hecho en Bruselas, el 16 de marzo de 1990.

Por la Comisión

Frans ANDRIESEN

Vicepresidente