

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 1305/87 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Μαΐου 1987

για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ σε ορισμένες εισαγωγές εξωλέμβιων κινητήρων, καταγωγής Ιαπωνίας

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 μη μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 14,

την πρόταση της Επιτροπής που υποβλήθηκε μετά από διαβουλεύσεις στο πλαίσιο της συμβουλευτικής επιτροπής, όπως προβλέπεται στον προαναφερόμενο κανονισμό,

Εκτιμώντας ότι:

A. Διαδικασία

- (1) Στις 26 Νοεμβρίου 1985, η Επιτροπή επανακίνησε τη διαδικασία αντιντάμπινγκ όσον αφορά τους εξωλέμβιους κινητήρες, καταγωγής Ιαπωνίας, αφού έλαβε αίτηση για επανεξέταση που υπέβαλαν οι κοινοτικοί παραγωγοί οι οποίοι αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό τμήμα της κοινοτικής παραγωγής εξωλέμβιων κινητήρων⁽²⁾. Η αίτηση για επανεξέταση περιείχε αποδεικτικά στοιχεία ως προς την εκ νέου άσκηση ντάμπινγκ και ως προς τη ζημία που προκλήθηκε εκ νέου, στοιχεία τα οποία θεωρήθηκαν επαρκή για να δικαιολογήσουν νέα έναρξη της έρευνας. Το προϊόν για το οποίο γίνεται λόγος στην αίτηση της επανεξέτασης, είναι οι εξωλέμβιοι κινητήρες μέχρι και 63 kW (85 HP) που υπάγονται στη διάκριση ex 84.06 B του κοινού δασμολογίου, που αντιστοιχεί στους κωδικούς αριθμούς NIMEXE 84.06-10 και ex 84.06-12.
- (2) Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσημα για το θέμα αυτό τους εξαγωγείς και εισαγωγείς που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται, τους αντιπροσώπους της χώρας εξαγωγής και τους καταγγέλλοντες και έδωσε στα άμεσα ενδιαφερόμενα μέρη την ευκαιρία να γνωστο-

ποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση.

Όλοι οι κοινοτικοί παραγωγοί, εκτός από ένα, οι ενδιαφερόμενοι εξαγωγείς και ορισμένοι εισαγωγείς, καθώς και δύο ενώσεις που αντιπροσωπεύουν τους κατασκευαστές σκαφών και τους χρήστες, γνωστοποίησαν γραπτώς τις απόψεις τους. Επιπλέον, ένας κοινοτικός παραγωγός και όλοι οι ενδιαφερόμενοι εξαγωγείς ζήτησαν να γίνουν και έγιναν δεκτοί σε ακρόαση.

- (3) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που θεώρησε αναγκαίες και πραγματοποίησε έρευνα στις εγκαταστάσεις των:

Παραγωγών ΕΟΚ:

- Outboard Marine Belgium SA, Bruges, Βέλγιο,
- Outboard Marine Deutschland GmbH, Mannheim, Γερμανία,
- Outboard Marine France, Paris, Γαλλία,
- Outboard Marine UK, Northampton, Ηνωμένο Βασίλειο,
- Selva SpA, Tirano, Ιταλία.

Εξαγωγέων:

- Honda Motor Co, Tokyo, Ιαπωνία,
- Suzuki Motor Co, Hamamatsu, Ιαπωνία,
- Tohatsu Corporation, Tokyo, Ιαπωνία,
- Yamaha Motor Co, Hamamatsu, Ιαπωνία.

Εισαγωγέων:

- Honda Deutschland GmbH, Offenbach, Γερμανία,
- Marine Power-Europe Inc., Verviers, Βέλγιο,
- Suzuki Deutschland GmbH, Heppenheim, Γερμανία,
- Yamaha Motor Europe NV, Uithoorn, Ολλανδία,
- Yamaha Motor France, Paris, Γαλλία,
- Yamaha Motor Netherlands, Uithoorn, Ολλανδία,
- Mitsui Machinery Sales (UK) Ltd, Chessington, Ηνωμένο Βασίλειο.

Η έρευνα ως προς την ύπαρξη ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 1985.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 201 της 30. 7. 1984, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 305 της 26. 11. 1985, σ. 3.

Β. Αντικείμενο της έρευνας

- (4) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά τη διάρκεια της έρευνας, ο μεγαλύτερος από τους κοινοτικούς παραγωγούς σταμάτησε την παραγωγή εξωλέμβιων κινητήρων άνω των 18,5 kW (25 HP). Ο μοναδικός άλλος καταγγέλων κοινοτικός παραγωγός παράγει μόνο περιορισμένο αριθμό εξωλέμβιων κινητήρων που υπερβαίνουν τα 18,5 kW και το 1985 αντιπροσώπευε λιγότερο από το 5 % της συνολικής παραγωγής αυτών των κινητήρων στην Κοινότητα. Η Επιτροπή, συνεπώς, δεν θεώρησε κατάλληλο να περιλάβει στην έρευνά της τους εξωλέμβιους κινητήρες μέχρι και 63 kW (85 HP) όπως ζητήθηκε στην αίτηση για επανεξέταση.
- (5) Ωστόσο θεωρήθηκε λογικό να καλύψει αυτή η έρευνα τους εξωλέμβιους κινητήρες μέχρι και 26 kW (35 HP), δεδομένου ότι οι κινητήρες των 26 kW είναι παρεμφερείς με τους κινητήρες των 18,5 kW ως προς τον κυβισμό του κινητήρα, το σχεδιασμό, το βάρος και τα τεχνικά χαρακτηριστικά.
- (6) Ο περιορισμός αυτός του αντικειμένου της έρευνας μπορεί να επιβεβαιωθεί (βλέπε επίσης την αιτιολογία αριθ. 29).

Γ. Κανονική αξία

- (7) Για την Honda Motor Co και τη Yamaha Motor Co, η Επιτροπή καθόρισε την κανονική αξία με βάση τις εγχώριες τιμές που έχουν πράγματι πληρωθεί ή πρέπει να πληρωθούν κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις για το ομοειδές προϊόν εφόσον είχε αποδειχθεί ότι αυτές οι τιμές απέφεραν κέρδη.
- (8) Για τη Suzuki Motor Co και την Tohatsu Corporation, η Επιτροπή καθόρισε την κανονική αξία με βάση την κατασκευασμένη αξία, δεδομένου ότι οι πωλήσεις αυτών των δύο εταιρειών στην εγχώρια αγορά δεν παρείχαν επαρκή στοιχεία για τον υπολογισμό της κανονικής αξίας. Η κατασκευασμένη αξία καθορίστηκε με βάση το κόστος παραγωγής στο οποίο προστέθηκε ένα εύλογο ποσό για τα διοικητικά και τα άλλα γενικά έξοδα και για τις δαπάνες πώλησης, καθώς και ένα εύλογο περιθώριο κέρδους.

Δ. Τιμή εξαγωγής

- (9) Οι τιμές εξαγωγής καθορίστηκαν από την Επιτροπή με βάση τις πράγματι πληρωθείσες ή πληρωτέες τιμές των προϊόντων που έχουν εξαχθεί στην Κοινότητα.
- (10) Σε περίπτωση που οι εξαγωγές έγιναν σε θυγατρικές εταιρείες στην Κοινότητα, η Επιτροπή υπολόγισε τις κατασκευασμένες τιμές εξαγωγής με βάση τις τιμές στις οποίες το εισαγόμενο αγαθό μεταπωλήθηκε καταρχάς σε ανεξάρτητο αγοραστή, κατάλληλα προσαρμοσμένες ώστε να ληφθούν υπόψη το κόστος που προέκυψε από την εισαγωγή στη μεταπώληση, περιλαμβανομένων και των δασμών, καθώς και ένα περιθώριο κέρδους 5 % που θεωρείται εύλογο με βάση τα περιθώρια κέρδους των ανεξάρτητων εισαγωγέων του προϊόντος αυτού.

Ε. Σύγκριση

- (11) Κατά τη σύγκριση της κανονικής αξίας με τις τιμές εξαγωγής, η Επιτροπή έλαβε υπόψη, όπου έκρινε

κατάλληλο, τις διαφορές που επιδρούν στη δυνατότητα σύγκρισης των τιμών, ειδικότερα τις εκπτώσεις, τους όρους πίστωσης, τα έξοδα μεταφοράς, την ασφάλεια, τη φόρτωση, τη συσκευασία και τους μισθούς των πωλητών.

Στις περιπτώσεις που οι ισχυρισμοί ως προς τις διαφορές αυτές αποδείχτηκαν σε ικανοποιητικό βαθμό, έγιναν οι κατάλληλες προσαρμογές. Όλες οι συγκρίσεις έγιναν σε τιμές «εκ του εργοστασίου» και για κάθε μεμονωμένη συναλλαγή.

ΣΤ. Περιθώρια

- (12) Η ανωτέρω εξέταση των γεγονότων δείχνει την ύπαρξη ντάμπινγκ όσον αφορά όλους τους αναφερόμενους εξαγωγείς. Το περιθώριο ντάμπινγκ είναι ίσο προς το ποσό κατά το οποίο η κανονική αξία, όπως υπολογίστηκε, υπερβαίνει την τιμή εξαγωγής προς την Κοινότητα.
- (13) Αυτά τα περιθώρια ποικίλλουν με τον εξαγωγέα, το κράτος μέλος εισαγωγής και τον σχετικό τύπο του εξωλέμβιου κινητήρα. Τα μέσα σταθμισμένα περιθώρια για καθέναν από τους εξαγωγείς που αφορούσε η έρευνα, είναι τα εξής:
- | | |
|------------------------|--------|
| — Honda Motor Co.: | 16,2 % |
| — Suzuki Motor Co.: | 51,6 % |
| — Tohatsu Corporation: | 43,3 % |
| — Yamaha Motor Co.: | 53,2 % |
- (14) Οι ανωτέρω διαπιστώσεις όσον αφορά το ντάμπινγκ, μπορούν να επιβεβαιωθούν.

Ζ. Ζημία

- (15) Το 1983, αφού διεξήγαγε έρευνα αντιντάμπινγκ, η Επιτροπή όρισε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1500/83⁽¹⁾, ότι οι εισαγωγές εξωλέμβιων κινητήρων που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ, καταγωγής Ιαπωνίας, είχαν προκαλέσει ζημία στον εν λόγω κλάδο της κοινοτικής βιομηχανίας και ότι ήταν αναγκαίο να ληφθούν μέτρα άμυνας. Εν συνεχεία η Επιτροπή, με την απόφαση 83/452/ΕΟΚ⁽²⁾, αποδέχτηκε την ανάληψη υποχρεώσεων που πρότειναν οι περισσότεροι εξαγωγείς με σκοπό την εξάλειψη της ζημίας αυξάνοντας τις τιμές των εξαγόμενων προϊόντων. Όσον αφορά όλους τους υπόλοιπους εξαγωγείς, επιβλήθηκε οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2809/83 του Συμβουλίου⁽³⁾.
- (16) Ενώ αυτά τα μέτρα σύμφωνα με την Επιτροπή, συνέβαλαν στην βελτίωση της θέσης των κοινοτικών παραγωγών εξωλέμβιων κινητήρων κατά το 1984, η κατάσταση αυτής της κοινοτικής βιομηχανίας επιδεινώθηκε και πάλι το 1985. Ακόμη και σήμερα χαρακτηρίζεται από μικρή χρησιμοποίηση του δυναμικού παραγωγής, από σημαντικές ζημίες και μεγάλη διείσδυση των εισαγωγών.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 152 της 10. 6. 1983, σ. 18.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 247 της 7. 9. 1983, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 275 της 8. 10. 1983, σ. 1.

- (17) Όσον αφορά τη ζημία που έχει προκληθεί εκ νέου από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, τα στοιχεία που διαθέτει η Επιτροπή, δείχνουν ειδικότερα ότι οι εισαγωγές εξωλέμβιων κινητήρων στην Κοινότητα από την Ιαπωνία μειώθηκαν από 67 204 μονάδες το 1983 σε 46 654 μονάδες το 1984, αλλά ότι αυξήθηκαν και πάλι σε 56 577 μονάδες το 1985. Αυτή η ανάκαμψη ισοδυναμεί με αύξηση 21 % σε ένα χρόνο.
- (18) Συγχρόνως, η διάθεση εξωλέμβιων κινητήρων στην Κοινότητα μειώθηκε από 161 209 μονάδες το 1983 σε 127 959 μονάδες το 1984, αλλά αυξήθηκε και πάλι σε 137 465 μονάδες το 1985, δηλαδή κατά 7,4 %. Συνεπώς το τμήμα της αγοράς που κατέχουν στην Κοινότητα οι εξωλέμβιοι κινητήρες από την Ιαπωνία, μειώθηκε από 41,7 % το 1983 σε 36,5 % το 1984 αλλά αυξήθηκε σε 41,2 % το 1985.
- (19) Το τμήμα της αγοράς που κατείχαν οι κοινοτικοί παραγωγοί εξωλέμβιων μηχανημάτων κατά την τριετή περίοδο αυξήθηκε από 50,3 % σε 53,4 % αλλά μειώθηκε πάλι στο 53,2 %.
- (20) Όσον αφορά τις τιμές με τις οποίες πωλήθηκαν στην Κοινότητα τα εισαγόμενα από την Ιαπωνία προϊόντα, που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ κατά την περίοδο αναφοράς, διαπιστώθηκε με βεβαιότητα ότι οι εισαγωγές αυτές πωλήθηκαν σε τιμές χαμηλότερες του κόστους μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις. Διαπιστώθηκε ότι, λόγω του γεγονότος ότι οι εισαγωγείς από την Ιαπωνία αύξησαν το μερίδιό τους στην αγορά, οι κοινοτικοί παραγωγοί δεν μπορούσαν να αυξήσουν τις τιμές τους πάνω από τα επίπεδα των τιμών που είχαν καθοριστεί στις αναλήψεις υποχρεώσεων, οι οποίες είχαν γίνει αποδεκτές το 1983. Από το 1984, ωστόσο, αποδείχθηκε ότι αυτές οι τιμές δεν ήταν επαρκείς ώστε να εξαλειφθεί πραγματικά η ζημία που προκλήθηκε στους κοινοτικούς παραγωγούς.
- (21) Κατά συνέπεια, η κοινοτική βιομηχανία εξωλέμβιων κινητήρων εξακολούθησε να έχει ζημίες οι οποίες αυξήθηκαν κυρίως το 1985. Επιπλέον, οι θέσεις απασχόλησης σ' αυτήν την βιομηχανία μειώθηκαν ακόμη κατά 7 % από το 1983 ως το 1985, και σε 20 % λόγω των απολύσεων που ήδη είχαν κοινοποιηθεί στο προσωπικό κατά την περίοδο της έρευνας.
- (22) Η Επιτροπή εξέτασε αν η ζημία προκλήθηκε από άλλους παράγοντες, όπως ειδικότερα τον όγκο των εισαγωγών εξωλέμβιων κινητήρων από άλλες τρίτες χώρες. Ωστόσο διαπιστώθηκε ότι αυτές οι εισαγωγές μειώθηκαν από 12 964 μονάδες το 1983 σε 7 612 μονάδες το 1985 με αποτέλεσμα να μειωθεί το τμήμα της αγοράς από 8 % σε 5,6 %. Η Επιτροπή, επομένως, καθορίζει ότι οι επιπτώσεις των εισαγωγών εξωλέμβιων μηχανημάτων, που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, καταγωγής Ιαπωνίας, αν ληφθούν χωριστά, πρέπει να θεωρηθούν ότι προκαλούν σημαντική ζημία στο σχετικό κλάδο παραγωγής της Κοινότητας.
- (23) Οι ανωτέρω διαπιστώσεις όσον αφορά τη ζημία, μπορούν να επιβεβαιωθούν.

Η. Τα συμφέροντα της Κοινότητας

- (24) Κατά τη διάρκεια της έρευνας η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από δύο ενώσεις που αντιπροσωπεύουν τους κατασκευαστές σκαφών δύο κρατών μελών. Αυτές οι παρατηρήσεις προειδοποιούσαν, σε γενικές γραμμές, ότι οποιαδήποτε αύξηση της τιμής των εξωλέμβιων κινητήρων θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην βιομηχανία κατασκευής σκαφών.
- (25) Η Επιτροπή ζήτησε από τις δύο ενώσεις να τεκμηριώσουν περισσότερο τα επιχειρήματά τους, ειδικότερα σε ό,τι αφορά τα ακριβή στοιχεία σχετικά π.χ., με τις αυξήσεις τιμών για τα σκάφη, την εξέλιξη της αναλογίας τιμής μεταξύ των σκαφών και των εξωλέμβιων κινητήρων, καθώς και τις οικονομικές ζημίες και τη μείωση των θέσεων απασχόλησης. Οι απαντήσεις δεν παρείχαν αυτά τα στοιχεία, αλλά επαναλάμβαναν μόνο τις γενικές ανησυχίες και τόνιζαν τις αρνητικές επιπτώσεις που θα έχουν τα μέτρα άμυνας στους εισαγωγείς και πωλητές εξωλέμβιων κινητήρων.
- (26) Το Συμβούλιο εξέτασε αυτά τα επιχειρήματα, τα περισσότερα από τα οποία δεν συνοδεύονταν από αποδεικτικά στοιχεία, σε σχέση με τις σοβαρές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ακόμη η κοινοτική βιομηχανία εξωλέμβιων κινητήρων, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας να ληφθούν μέτρα.

Θ. Αναλήψεις υποχρεώσεων

- (27) Οι ενδιαφερόμενοι εξαγωγείς ενημερώθηκαν σχετικά με τα κύρια αποτελέσματα της έρευνας και ανέπτυξαν τις απόψεις τους. Εν συνεχεία προτάθηκαν αναλήψεις υποχρεώσεων από τις Honda Motor Co., Suzuki Motor Co., Tohatsu Corporation, συμπεριλαμβανομένων των αναλήψεων υποχρεώσεων που πρότειναν οι Marine Power Europe Inc. και Nissan Motor Nederland BV εξ ονόματος της Tohatsu Corporation, και την Yamaha Motor Co., καθώς και από την Marine Power Europe Inc εξ ονόματος της Yamaha Motor Co.

Αυτές οι αναλήψεις υποχρεώσεων, που προβλέπουν επαρκείς αυξήσεις τιμών για να εξαλειφθεί η ζημία που έχει προκληθεί στην κοινοτική βιομηχανία, έγιναν δεκτές από την Επιτροπή με την απόφαση 87/210/ΕΟΚ⁽¹⁾.

Ι. Οριστικός δασμός

- (28) Με βάση τον ανωτέρω προσδιορισμό των γεγονότων και επειδή υπάρχει το ενδεχόμενο να συνεχιστούν οι εξαγωγές του εν λόγω προϊόντος στην Κοινότητα από εξαγωγείς που δεν καλύπτονται σήμερα από αυτές τις αναλήψεις υποχρεώσεων, το Συμβούλιο θεωρεί σκόπιμο να διατηρήσει τον οριστικό δασμό που είχε επιβληθεί με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2809/83. Η έρευνα έδειξε ότι, για να έχουν οι κοινοτι-

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 82 της 26. 3. 1987, σ. 36.

κοί παραγωγοί εύλογο κέρδος επί των πωλήσεών τους εξωλέμβιων κινητήρων, είναι αναγκαίο να αυξηθούν οι τιμές των εξωλέμβιων κινητήρων που εξάγονται στην Κοινότητα από την Ιαπωνία, μέχρι και 22 %. Συνεπώς, το Συμβούλιο επιβεβαιώνει ότι το ύψος του οριστικού δασμού πρέπει να παραμείνει στο 22 % της τιμής cif, πριν από την επιβολή του δασμού.

- (29) Λόγω του περιορισμού της σειράς μοντέλων που παράγει η κοινοτική βιομηχανία, το αντικείμενο της παρούσας έρευνας περιορίστηκε στους εξωλέμβιους κινητήρες μέχρι 26 kW (35 HP), όπως αναφέρεται στα σημεία 4 έως 6. Επομένως ο οριστικός δασμός πρέπει να εφαρμοστεί μόνο στους εξωλέμβιους κινητήρες μέχρι και 26 kW (35 HP).
- (30) Λόγω των νέων γεγονότων που διαπιστώθηκαν κατά την παρούσα έρευνα, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2809/83 πρέπει να αντικατασταθεί από τον παρόντα κανονισμό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές εξωλέμβιων κινητήρων μέχρι και 26 kW (35 HP),

της διάκρισης ex 84.06. Β του κοινού δασμολογίου, (που αντιστοιχεί στους κωδικούς αριθμούς NIMEXE 84.06-10 και ex 84.06-12) καταγωγής Ιαπωνίας.

2. Το ύψος του δασμού είναι ίσο προς το 22 % της τιμής cif του προϊόντος πριν από την επιβολή δασμού.

3. Οι εισαγωγές εξωλέμβιων κινητήρων που κατασκευάζονται και εξάγονται από τις Honda Motor Company Ltd, Suzuki Motor Co Ltd, Tohatsu Corporation, συμπεριλαμβανομένων των εξωλέμβιων κινητήρων που εισάγονται με το εμπορικό σήμα Mercury και Nissan, και Yamaha Motor Company Ltd, συμπεριλαμβανομένων των εξωλέμβιων κινητήρων που εισάγονται με το εμπορικό σήμα Mariner, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής αυτού του δασμού αντιντάμπινγκ.

4. Οι ισχύουσες διατάξεις για τους δασμούς εφαρμόζονται και για το δασμό αυτό.

Άρθρο 2

Καταργείται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2809/83.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 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, 11 Μαΐου 1987.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. EYSKENS