

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CEE) N° 1305/87 DU CONSEIL

du 11 mai 1987

instituant un droit antidumping définitif sur certaines importations de propulseurs spéciaux du type hors-bord originaires du Japon

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2176/84 du Conseil, du 23 juillet 1984, relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping ou de subventions de la part de pays non membres de la Communauté économique européenne⁽¹⁾, et notamment son article 14,

vu la proposition de la Commission, présentée après consultations au sein du comité consultatif conformément audit règlement,

considérant ce qui suit :

A. Procédure

- (1) Le 26 novembre 1985, la Commission a réouvert l'enquête antidumping concernant certains propulseurs spéciaux du type hors-bord originaires du Japon, à la suite d'une demande de réexamen déposée par des producteurs de la Communauté représentant une grande partie de la production communautaire de propulseurs spéciaux du type hors-bord⁽²⁾. La demande de réexamen contenait des éléments de preuve d'une reprise du dumping et d'une réapparition du préjudice en résultant, qui furent considérés comme suffisants pour justifier la réouverture de l'enquête. Les produits visés dans la demande de réexamen sont les propulseurs spéciaux du type hors-bord d'une puissance égale ou inférieure à 63 kW (85 CV), relevant de la sous-position ex 84.06 B du tarif douanier commun, correspondant aux codes Nimexe 84.06-10 et ex 84.06-12.
- (2) La Commission en a avisé officiellement les exportateurs et les importateurs notoirement concernés, les représentants des pays exportateurs et le plaignant et a donné aux parties directement intéressées l'occasion de faire connaître leur point de vue par écrit et de solliciter une audition.

Tous les producteurs communautaires sauf un, les exportateurs concernés et certains importateurs ainsi que deux associations représentant des constructeurs et des utilisateurs de bateaux ont fait connaître leur point de vue par écrit. En outre, un producteur communautaire et tous les exportateurs concernés ont sollicité et obtenu une audition.

- (3) La Commission a recueilli et vérifié toutes les informations qu'elle a jugées nécessaires et elle a procédé à un contrôle sur place auprès de :

Producteurs communautaires

- Outboard Marine Belgium SA, Bruges, Belgique,
- Outboard Marine Deutschland GmbH, Mannheim, république fédérale d'Allemagne,
- Outboard Marine France, Paris, France,
- Outboard Marine UK, Northampton, Royaume-Uni,
- Selva SpA, Tirano, Italie.

Exportateurs

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

Importateurs

- Honda Deutschland GmbH, Offenbach, république fédérale d'Allemagne,
- Marine Power-Europe Inc., Verviers, Belgique,
- Suzuki Deutschland GmbH, Heppenheim, république fédérale d'Allemagne,
- Yamaha Motor Europe NV, Uithoorn, Pays-Bas,
- Yamaha Motor France, Paris, France,
- Yamaha Motor Netherlands, Uithoorn, Pays-Bas,
- Mitsui Machinery Sales (UK) Ltd, Chessington, Royaume-Uni.

L'enquête sur les pratiques de dumping a couvert la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre 1985.

⁽¹⁾ JO n° L 201 du 30. 7. 1984, p. 1.

⁽²⁾ JO n° C 305 du 26. 11. 1985, p. 3.

B. Objet de l'enquête

- (4) La Commission a constaté que, pendant la période d'enquête, le plus grand des producteurs communautaires a cessé sa production de propulseurs spéciaux du type hors-bord d'une puissance supérieure à 18,5 kW (25 CV). Le seul autre producteur communautaire plaignant ne produit que des quantités relativement limitées de propulseurs spéciaux de plus de 18,5 kW, soit, en 1985, moins de 5 % de la production communautaire totale de ces moteurs. En conséquence, la Commission a jugé qu'il n'était pas utile qu'elle étende son enquête aux propulseurs spéciaux du type hors-bord d'une puissance égale ou inférieure à 63 kW (85 CV) comme cela était demandé dans la demande de réexamen.
- (5) Il a, toutefois, été estimé raisonnable d'étendre la présente enquête aux propulseurs spéciaux du type hors-bord d'une puissance égale ou inférieure à 26 kW (35 CV) puisque ces derniers ressemblent étroitement aux propulseurs spéciaux du type hors-bord de 18,5 kW en ce qui concerne la puissance du moteur, la conception, le poids et les caractéristiques techniques.
- (6) Cette limitation de l'objet de l'enquête peut être entérinée (voir également considérant 29).

C. Valeur normale

- (7) La Commission a calculé la valeur normale pour Honda Motor Co. et Yamaha Motor Co. sur la base des prix du marché intérieur effectivement payés ou à payer au cours d'opérations commerciales normales pour un produit similaire, ces prix s'avérant rentables.
- (8) La Commission a déterminé la valeur normale pour Suzuki Motor Co. et Tohatsu Corporation sur la base de la valeur construite puisque les ventes de ces deux sociétés sur le marché intérieur ne fournissaient pas une base suffisante de calcul de la valeur normale. La valeur construite a été déterminée par addition du coût de production, incluant un montant raisonnable pour les frais de vente, d'administration et autres frais généraux, et d'une marge bénéficiaire raisonnable.

D. Prix à l'exportation

- (9) Les prix à l'exportation ont été déterminés par la Commission sur la base des prix effectivement payés ou à payer pour les produits vendus à l'exportation dans la Communauté.
- (10) Lorsque les exportations étaient destinées à des filiales dans la Communauté, les prix à l'exportation ont été calculés par la Commission sur la base des prix auxquels le produit importé a été revendu pour la première fois à un acheteur indépendant, dûment ajustés de manière à tenir compte de l'ensemble des coûts, y compris les droits de douane, supportés entre l'importation et la revente, et d'une marge bénéficiaire de 5 %, jugée raisonnable eu égard aux marges bénéficiaires d'importateurs indépendants du produit en question.

E. Comparaison

- (11) Pour comparer la valeur normale avec les prix à l'exportation, la Commission a tenu compte, le cas échéant, des différences affectant la comparabilité des prix, en particulier les remises, les rabais, les conditions de crédit, les frais de transport, d'assurance, de manutention, d'emballage et les salaires de vendeurs.

Ces différences ont été dûment prises en considération lorsque le bien-fondé des demandes introduites à ce sujet était établi. Toutes les comparaisons ont été faites au stade sortie usine et pour chacune des transactions.

F. Marges

- (12) L'examen des faits qui précède montre l'existence de pratiques de dumping de la part de tous les exportateurs en cause, la marge de dumping étant égale au montant à concurrence duquel la valeur normale établie dépasse le prix à l'exportation dans la Communauté.
- (13) Cette marge varie en fonction de l'exportateur, de l'État membre importateur et du type de propulseur spécial du type hors-bord en question, la marge moyenne pondérée pour chacun des exportateurs qui ont fait l'objet d'une enquête étant la suivante :
- | | |
|-------------------------|---------|
| — Honda Motor Co. : | 16,2 %, |
| — Suzuki Motor Co. : | 51,6 %, |
| — Tohatsu Corporation : | 43,3 %, |
| — Yamaha Motor Co. : | 53,2 %. |
- (14) Les conclusions sur le dumping qui figurent ci-dessus peuvent être confirmées.

G. Préjudice

- (15) En 1983, après avoir effectué une enquête concernant les pratiques de dumping, la Commission a établi, dans le règlement (CEE) n° 1500/83 ⁽¹⁾, que les importations de propulseurs spéciaux du type hors-bord originaires du Japon qui ont fait l'objet d'un dumping avaient causé un préjudice à l'industrie communautaire concernée et que des mesures de défense devaient être prises. Elle a accepté par la suite, par la décision 83/452/CEE ⁽²⁾, des engagements de la plupart des exportateurs concernés en vue de l'élimination du préjudice au moyen de majorations volontaires des prix des produits exportés. Un droit antidumping définitif fut imposé à tous les autres exportateurs par le règlement (CEE) n° 2809/83 du Conseil ⁽³⁾.
- (16) Selon la Commission, bien que ces mesures aient contribué à l'amélioration de la position des producteurs communautaires de propulseurs spéciaux de type hors-bord en 1984, la situation de cette industrie communautaire s'est de nouveau détériorée en 1985. Elle se caractérise encore par une faible utilisation des capacités, des pertes considérables et une pénétration importante des importations.

⁽¹⁾ JO n° L 152 du 10. 6. 1983, p. 18.

⁽²⁾ JO n° L 247 du 7. 9. 1983, p. 18.

⁽³⁾ JO n° L 275 du 8. 10. 1983, p. 1.

- (17) En ce qui concerne la réapparition du préjudice causé par les importations effectuées à des prix de dumping, il ressort des éléments de preuve dont dispose la Commission que les importations dans la Communauté de propulseurs spéciaux du type hors-bord originaires du Japon sont tombées de 67 204 unités en 1983 à 46 654 unités en 1984, mais qu'elles sont remontées en 1985 pour atteindre 56 577 unités. Cette reprise représente une augmentation de 21 % en un an.
- (18) Dans le même temps, l'écoulement de propulseurs spéciaux du type hors-bord dans la Communauté est tombé de 161 209 unités en 1983 à 127 959 unités en 1984, puis s'est accru de nouveau en 1985 pour atteindre 137 465 unités, soit une augmentation de 7,4 %. La part de marché détenue dans la Communauté par les propulseurs du type hors-bord originaires du Japon était tombée de 41,7 % en 1983 à 36,5 % en 1984 pour remonter à 41,2 % en 1985.
- (19) La part du marché détenue par les producteurs communautaires de propulseurs du type hors-bord au cours de ces trois années est passée de 50,3 % à 53,4 % puis est retombée à 53,2 %.
- (20) En ce qui concerne les prix auxquels les importations originaires du Japon et faisant l'objet d'un dumping ont été vendues dans la Communauté au cours de la période d'enquête, la Commission n'a relevé que quelques cas évidents de sous-cotation. Il a été constaté que, compte tenu du fait que les importations du Japon regagnaient une partie du marché, l'industrie communautaire ne pouvait pas relever ses prix au-dessus des niveaux de prix fixés dans les engagements acceptés en 1983. Or, depuis 1984, ces prix se révèlent insuffisants pour compenser de manière substantielle le préjudice subi par les producteurs communautaires.
- (21) Par voie de conséquence, l'industrie des propulseurs spéciaux du type hors-bord de la Communauté a continué de subir des pertes, lesquelles se sont particulièrement aggravées en 1985. En outre, l'emploi de cette industrie a diminué, entre 1983 et 1985 de 7 %, auxquels s'ajoutent 20 % dus à des licenciements déjà notifiés au personnel au cours de la période d'enquête.
- (22) La Commission a examiné si le préjudice a été causé par d'autres facteurs, notamment le volume des importations de propulseurs spéciaux du type hors-bord originaires d'autres pays tiers. Il a été constaté toutefois que ces importations ont diminué, tombant de 12 964 unités en 1983 à 7 612 unités en 1985, avec comme conséquence une réduction de la part de marché qui passe de 8 à 5,6 %. La Commission a donc jugé que les effets des importations à des prix de dumping de propulseurs spéciaux du type hors-bord originaires du Japon, pris isolément, devaient être considérés comme causant un préjudice important à l'industrie communautaire concernée.
- (23) Les conclusions sur le préjudice qui figurent ci-dessus peuvent être confirmées.

H. Intérêt de la Communauté

- (24) Pendant son enquête, la Commission a reçu des observations de la part de deux associations représentant des constructeurs de bateaux implantés dans deux États membres. Ces observations mettent en garde, de façon générale, contre les répercussions négatives de tout relèvement des prix des propulseurs spéciaux du type hors-bord sur la construction navale.
- (25) La Commission a demandé aux deux associations d'apporter des preuves à l'appui de leurs arguments, et notamment des chiffres précis concernant, par exemple, l'augmentation des prix des bateaux, l'évolution du rapport des prix entre les bateaux et les propulseurs de hors-bord ainsi que sur les pertes financières et les réductions d'emploi. Les réponses obtenues n'ont pas fourni de chiffres de ce genre, mais ont simplement réitéré la préoccupation générale des constructeurs et attiré l'attention sur les effets néfastes des mesures de défense sur les importateurs et les distributeurs de propulseurs spéciaux du type hors-bord.
- (26) Après avoir confronté ces arguments, dont le bien-fondé n'a pas été prouvé, pour la plupart, avec les graves difficultés que continue à connaître l'industrie communautaire des propulseurs spéciaux du type hors-bord, le Conseil est arrivé à la conclusion que les intérêts de la Communauté commandent de prendre des mesures.

I. Engagements

- (27) Les exportateurs en cause ont été informés des principales conclusions de l'enquête et ont formulé leurs observations à cet égard. Des engagements ont été souscrits ultérieurement par Honda Motor Co., Suzuki Motor Co., Tohatsu Corporation, dont des engagements de Marine Power Europe Inc. et Nissan Motor Nederland BV au nom de Tohatsu Corporation, et par Yamaha Motor Co., dont un engagement de Marine Power Europe Inc. au nom de Yamaha Motor Co.

Ces engagements, qui contiennent des majorations de prix suffisantes pour supprimer le préjudice subi par l'industrie communautaire, ont été acceptés par la décision 87/210/CEE de la Commission ⁽¹⁾.

J. Droit définitif

- (28) À la lumière de la constatation des faits qui précède et compte tenu du fait que des exportateurs non couverts actuellement par des engagements risquent de s'emparer des exportations du produit en cause vers la Communauté, le Conseil estime qu'il convient de maintenir le droit définitif institué par le règlement (CEE) n° 2809/83. L'enquête a montré que, pour permettre aux produc-

⁽¹⁾ JO n° L 82 du 26. 3. 1987, p. 36.

teurs communautaires de réaliser un bénéfice raisonnable sur leurs ventes de propulseurs spéciaux du type hors-bord, des relèvements de prix pouvant aller jusqu'à 22 % sont nécessaires pour les propulseurs spéciaux du type hors-bord exportés du Japon vers la Communauté. Par conséquent, le Conseil considère que le taux du droit définitif devrait être maintenu à 22 % du prix caf du produit non dédouané.

- (29) Par suite d'une réduction de la gamme des modèles produits par l'industrie communautaire, la présente enquête a été limitée aux propulseurs spéciaux du type hors-bord d'une puissance égale ou inférieure à 26 kW (35 CV) comme indiqué aux considérants 4 à 6 ci-dessus. Le droit définitif ne devrait donc être perçu que sur les propulseurs spéciaux du type hors-bord d'une puissance égale ou inférieure à 26 kW (35 CV).
- (30) Au vu des faits nouveaux établis au cours de la présente enquête, il convient de remplacer le règlement (CEE) n° 2809/83 par le présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

1. Il est institué un droit antidumping définitif sur les importations de propulseurs spéciaux du type hors-bord

d'une puissance égale ou inférieure à 26 kW (35 CV), relevant de la sous-position ex 84.06 B du tarif douanier commun (correspondant aux codes Nimexe 84.06-10 et ex 84.06-12) et originaires du Japon.

2. Le montant du droit est égal à 22 % du prix caf du produit non dédouané.

3. Les importations de propulseurs spéciaux du type hors-bord fabriqués et exportés par Honda Motor Company Ltd, Suzuki Motor Co. Ltd, Tohatsu Corporation, y compris les propulseurs spéciaux du type hors-bord importés sous les marques Mercury et Nissan, et par Yamaha Motor Company Ltd, y compris les propulseurs spéciaux du type hors-bord importés sous la marque Mariner, sont exclus du champ d'application du présent droit antidumping.

4. Les dispositions en vigueur en matière de droit de douane s'appliquent.

Article 2

Le règlement (CEE) n° 2809/83 est abrogé.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 mai 1987.

Par le Conseil

Le président

M. EYSKENS