

ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
Департамент защиты внутреннего рынка

Доклад

**«О результатах антидемпингового расследования в
отношении легких коммерческих автомобилей,
происходящих из Германии, Италии, Польши и Турции
и ввозимых на единую таможенную территорию
Таможенного союза»**

(неконфиденциальная версия)

**Москва
2013 г.**

Содержание

Введение	4
1. Информация по процедурным вопросам	5
1.1. Начало расследования	5
1.2. Заинтересованные лица и сбор информации	6
1.2.1. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник Союза экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг	10
1.2.2. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании Iveco S.p.A.	10
1.2.3. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании Volkswagen AG.....	11
1.2.4. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании Fiat S.p.A.	13
1.2.5. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»	13
1.2.6. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании ООО «Ивеко Россия»	14
1.3. Анализируемые периоды	15
1.4. Расчеты	16
1.5. Демпинговый импорт из Польши	16
1.6. Информация о предприятии - заявителе	18
2. Описание товара	19
2.1. Легкие коммерческие автомобили	19
2.2. Контрольный номер разновидности товара (PTCN коды)	22
3. Доказательства наличия демпингового импорта легких коммерческих автомобилей, происходящих из Федеративной Республики Германия, Итальянской Республики и Турецкой Республики	23
3.1. Режим ввоза на единую таможенную территорию Таможенного союза	23
3.2. Общий объем импорта	24
3.3. Объем демпингового импорта.....	24
3.4. Динамика цен на легкие коммерческие автомобили	25
3.5. Расчет демпинговой маржи	27
3.5.1. Расчет индивидуальной демпинговой маржи для группы компаний Ford	27
3.5.1.1. Нормальная стоимость для группы компаний Ford	27
3.5.1.2. Экспортная стоимость для группы компаний Ford.....	30
3.5.1.3. Демпинговая маржа для группы компаний Ford	31
3.5.2. Расчет индивидуальной демпинговой маржи для компании Peugeot Citroen Automobiles SA	33
3.5.2.1. Нормальная стоимость для компании Peugeot Citroen Automobiles SA.....	33
3.5.2.2. Экспортная стоимость для компании Peugeot Citroen Automobiles SA	34
3.5.2.3. Демпинговая маржа для компании Peugeot Citroen Automobiles SA.....	35
3.5.3. Расчет единой демпинговой маржи по легким коммерческим автомобилям для Федеративной Республики Германия	37
3.5.4. Расчет единой демпинговой маржи по легким коммерческим автомобилям для Итальянской Республики	40
3.5.5. Расчет единой демпинговой маржи по легким коммерческим автомобилям для Турецкой Республики.....	40
3.6. Выводы	41
4. Доказательства причинения материального ущерба отрасли экономики государств – членов Таможенного союза	42
4.1. Анализ состояния рынка Товара на ТТ ТС	42

4.1.1. Объем производства, потребления и реализации Товара на ТТ ТС	42
4.1.2. Общий объем экспорта с ТТ ТС	45
4.2. Анализ состояния отрасли экономики государств – членов Таможенного союза.....	46
4.2.1. Объемы производства и реализации Товара отраслью экономики ТС	46
4.2.2. Товарные запасы	47
4.2.3. Степень загрузки производственных мощностей	48
4.2.4. Себестоимость и структура себестоимости	48
4.2.5. Цены, рентабельность и прибыль	49
4.2.6. Численность персонала	51
4.2.7. Объем инвестиций	51
4.3. Выводы	51
5. Доказательства наличия причинно-следственной связи между демпинговым импортом и материальным ущербом отрасли экономики государств – членов Таможенного союза.....	54
5.1. Вытеснение производителей государств – членов ТС с внутреннего рынка Таможенного союза демпинговым импортом.....	54
5.2. Воздействие демпингового импорта на цены аналогичного Товара на рынке Таможенного союза	56
5.3. Другие факторы	60
5.3.1. Влияние импорта из третьих стран на ТТ ТС	60
5.3.2. Конкуренция со стороны других производителей ТС	61
5.3.3. Истечение срока действия лицензионного соглашения на производство автомобилей марки «Фиат»	61
5.4. Выводы	62
6. Анализ комментариев участников расследования, представленных на неконфиденциальную версию доклада.....	63
7. Выводы и предложения	77
7.1. Выводы	77
7.2. Предложения	77

Введение

Настоящий доклад подготовлен по результатам антидемпингового расследования в отношении легких коммерческих автомобилей, происходящих из Федеративной Республики Германия (далее - ФРГ), Итальянской Республики, Республики Польша и Турецкой Республики и ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации (далее –расследование).

Расследование проведено в соответствии с Соглашением о применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер по отношению к третьим странам от 25 января 2008 года (далее - Соглашение), Соглашением о порядке применения специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер в течение переходного периода от 19 ноября 2010 года, Решением Межгоссовета ЕврАзЭС (Высшего органа Таможенного союза) от 21 мая 2010 г. № 37 «О вступлении в силу Соглашения о применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер по отношению к третьим странам от 25 января 2008 года», Решением Комиссии Таможенного союза от 17 августа 2010 г. № 339 «О применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер на единой таможенной территории Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС» и Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 7 марта 2012 г. № 1 «О некоторых вопросах применения специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер на единой таможенной территории Таможенного союза».

В соответствии с Решением Евразийской экономической комиссии от 16 мая 2012 г. № 44 «О некоторых вопросах защиты внутреннего рынка» и Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии № 1 от 7 марта 2012 г. функции по проведению расследований, предшествующих введению специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер при импорте товаров, переданы Департаменту защиты внутреннего рынка Евразийской экономической комиссии (далее – Департамент).

С учетом вышеизложенного, Департамент является «органом, проводящим расследование», в понимании статьи 3 Соглашения для целей проведения всех расследований, начатых и проводимых Министерством промышленности и торговли Российской Федерации на момент передачи вышеуказанной функции и все материалы по проводимым расследованиям были переданы в Департамент.

В этой связи завершение расследования осуществляется в соответствии с процедурами, предусмотренными Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии № 1 от 7 марта 2012 г.

Настоящий доклад подготовлен на основании всей информации, имеющейся в распоряжении органа, проводящего расследования, включая информацию, полученную в установленном порядке от органов исполнительной власти государств – членов Таможенного союза, производителей и импортеров Таможенного союза, уполномоченных государственных органов Турецкой Республики, представительства Европейской союза в Российской Федерации, а также производителей и/или экспортеров ФРГ, Итальянской Республики, Республики Польша и Турецкой Республики.

1. Информация по процедурным вопросам

1.1. Начало расследования

Расследование начато Министерством промышленности и торговли Российской Федерации (далее – Минпромторг России) по результатам рассмотрения заявления российского производителя легких коммерческих автомобилей ООО «Соллерс-Елабуга» (далее по тексту используется также определение «предприятие-заявитель») в соответствии с частью 1 статьи 30 Соглашения и приказом Минпромторга России от 15 ноября 2011 г. № 1587 «О начале антидемпингового расследования в отношении легких коммерческих автомобилей, происходящих из Германии, Италии, Польши и Турции и ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза».

Дата начала расследования: 16 ноября 2011 г.

В соответствии с положениями статей 30 и 39 Соглашения уведомление о начале расследования:

- опубликовано на сайте Комиссии Таможенного союза 16 ноября 2011 г.;
- размещено на сайте Минпромторга России 16 ноября 2011 г.;
- направлено производителям легких коммерческих автомобилей на территории Таможенного союза: ОАО «ГАЗ», ООО «Соллерс-Елабуга» (письма Минпромторга России от 23 ноября 2011 г. № 07-4933);
- направлено иностранным производителям и/или экспортерам легких коммерческих автомобилей: Mercedes-Benz Dusseldorf Plant, Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH., Mercedes-Benz Unterturkheim Plant, Sevel S.p.A, Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Hannover, Volkswagen Poznan Sp. Z.o.o., (ноты Минпромторга России от 18 ноября 2011 г. № 890-МК), Ford Otosan Kocaeli Plant (нота Минпромторга России от 23 ноября 2011 г. № 906-МК);
- направлено уполномоченным органам иностранных государств/объединений государств: Посольству Федеративной Республики Германия в Российской Федерации (нота Минпромторга России от 18 ноября 2011 г. № 892-МК), Посольству Республики Польша в Российской Федерации, (нота Минпромторга России от 18 ноября 2011 г. № 893-МК), Посольству Итальянской Республики в Российской Федерации (нота Минпромторга России от 18 ноября 2011 г. № 894-МК), Министерству экономики Турецкой Республики (нота Минпромторга России от 23 ноября 2011 г. № 905-МК); представительству Европейского союза в Российской Федерации (нота Минпромторга России от 24 ноября 2011 г. № 908-МК);
- направлено уполномоченным органам стран Таможенного союза: Министерству иностранных дел Республики Беларусь, Министерству экономического развития и торговли Республики Казахстан (ноты Минпромторга России от 18 ноября 2011 г. № 891-МК).

1.2. Заинтересованные лица и сбор информации

В ходе расследования о своей заинтересованности в проводимом расследовании заявили и были зарегистрированы в качестве участников расследования следующие лица:

1. Уполномоченные органы иностранного государства и их представители:

- Посольство Турецкой Республики в Российской Федерации;
- Представительство Европейского союза в Российской Федерации;
- Федеральное министерство экономики и технологий Федеративной Республики Германия.

2. Иностранные производители и/или экспортеры:

- Союз экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг;
- Volkswagen AG;
- Fiat Group Automobiles S.p.A.;
- Iveco S.p.A.;
- Peugeot Citroen Automobiles SA;
- Daimler AG.

3. Импортёры Таможенного союза:

- ООО «Пежо Ситроен Рус»;
- ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
- ООО «Ивеко Россия».

В соответствии с частью 9 статьи 30 Соглашения всем участникам расследования была направлена неконфиденциальная версия заявления на начало расследования.

В ходе расследования в течение срока, установленного уведомлением о начале расследования, письменные комментарии по предмету расследования направили следующие заинтересованные лица :

- Европейская комиссия;
- Союз экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг;
- Министерство экономики Турции.

В целях получения информации, необходимой для проведения расследования, органом, проводящим расследование, был направлен:

1. Вопросник по определению материального ущерба отрасли экономики (угрозы причинения материального ущерба) государств-членов Таможенного союза для производителей Таможенного союза:

- ОАО «ГАЗ»;
- ООО «Соллерс-Елабуга».

2. Вопросник для импортера:

- ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
- ЗАО «Форд Мотор Компани»;
- ЗАО «Фольксваген Груп Рус»;
- ООО «Пежо Ситроен Рус»;
- ООО «Ивеко Россия».

3. Антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера:

- Союз экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг;
- Volkswagen AG;
- Iveco S.p.A.;
- Sevel S.p.A.;
- Mercedes-Benz Untertürkheim Plant;
- Mercedes-Benz Düsseldorf Plant;
- Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH;
- Ford Otosan Kocaeli Plant.

Ответы на вопросники получены от:

1. Производителей Таможенного союза:

- ОАО «ГАЗ»;
- ООО «Соллерс-Елабуга».

2. Иностранных производителей и/или экспортеров:

- Союза экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг;
- Iveco S.p.A.;
- Fiat S.p.A.;
- Ford Otomotiv Sanayi Anonim Sirketi;
- Ford Motor Company Limited;
- Peugeot Citroen Automobiles.

3. Импортеров:

- ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
- ЗАО «Форд Мотор Компани»;
- ООО «Ивеко Россия»;
- ООО «Пежо Ситроен Рус».

В ходе расследования по ходатайству участников расследования проведены консультации:

- 2 февраля 2012 г. с представителями ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
- 28 февраля 2012 г. с представителями компании Volkswagen AG;
- 17 мая 2012 г. с представителями компании Daimler AG;
- 30 августа 2012 г. с представителями компании Daimler AG и ЗАО «Мерседес-Бенц Рус».

Также в ходе расследования в соответствии с частью 9 статьи 30 Соглашения проведено ознакомление с неконфиденциальными материалами расследования:

25 января 2012 г., 29 февраля 2012 г., 21 марта 2012 г., 3 мая 2012 г. представителей ООО «Соллерс-Елабуга»;

22 февраля 2012 г., 22 августа 2012 г., 9 ноября 2012 г., 30 января 2013 г., 26 февраля 2013 г. представителей Peugeot Citroen Automobiles и ООО «Пежо Ситроен Рус»;

14 и 27 марта 2012 г. представителей Volkswagen AG;

15 марта 2012 г., 27 марта 2013 г. и 7 мая 2013 г. представителей Fiat S.p.A.;

7 июня 2012 г. представителей компании ЗАО «Мерседес-Бенц Рус».

По ходатайству Fiat S.p.A. 22 марта 2012 г. состоялись публичные слушания, в которых приняли участие представители:

1. Производителей Таможенного союза:
 - ОАО «ГАЗ»;
 - ООО «Соллерс-Елабуга».
 2. Иностранных производителей и/или экспортеров:
 - Iveco S.p.A.;
 - Fiat S.p.A.;
 - Ford Otomotiv Sanayi Anonim Sirketi;
 - Daimler AG;
 - Volkswagen AG;
 - Peugeot Citroen Automobiles SA;
 - Союз экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг.
 3. Импортеров:
 - ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
 - ООО «Ивеко Россия»;
 - ООО «Пежо Ситроен Рус».
 3. Уполномоченных органов иностранных государств/объединений государств:
 - Представительство Европейского союза в Российской Федерации;
 - Посольство Федеративной Республики Германия в Российской Федерации;
 - Посольство Турецкой Республики в Российской Федерации;
 - Министерство экономики Турецкой Республики.
 4. Уполномоченных органов государств – членов Таможенного союза:
 - Министерство иностранных дел Республики Беларусь;
 - Министерство экономического развития и торговли Республики Казахстан.
- Сведения, изложенные в ходе публичных слушаний, были представлены в письменной форме следующими участниками расследования:
- ООО «Соллерс-Елабуга»;
 - Посольством Турецкой Республики в Российской Федерации;
 - Volkswagen AG;
 - Союзом экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг;
 - Daimler AG;
 - ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
 - Peugeot Citroen Automobiles SA;
 - ООО «Пежо Ситроен Рус»;
 - Fiat S.p.A.
- По письменному запросу участников расследования протокол публичных слушаний был направлен:
- ОАО «ГАЗ»;
 - ООО «Соллерс-Елабуга»;
 - Союзу экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг;
 - Fiat S.p.A.;

- Министерству экономического развития и торговли Республики Казахстан. Следует отметить, что большинство вопросов, обозначенных заинтересованными лицами в комментариях, представленных на всех этапах проведения расследования, были учтены в настоящем докладе. В то же время в отношении некоторых вопросов Департамент считает нужным сделать дополнительные пояснения.

В частности, в отношении комментариев о том, что компания ООО «Соллерс-Елабуга» не является производителем легких коммерческих автомобилей, отмечаем, что для целей проведения расследования предприятие-заявитель было признано в качестве производителя легких коммерческих автомобилей, поскольку в период расследования данное предприятие осуществляло полный цикл производства товара-объекта расследования (сварка, окраска и сборка). При этом, производство легких коммерческих автомобилей предприятием-заявителем в период расследования осуществлялось в соответствии с обязательствами, принятыми в рамках соглашений с Министерством экономического развития Российской Федерации по организации промышленной сборки автомобилей, что согласно приказу Минэкономразвития России, Минпромэнерго России и Минфина России от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н подразумевает под собой осуществление серийного производства.

Что касается комментариев об отсутствии правовых оснований у предприятия-заявителя на производство и реализацию легких коммерческих автомобилей марки «Фиат» обращаем внимание, что в период проведения расследования ООО «Соллерс-Елабуга» занималось производством легких коммерческих автомобилей марки «Фиат» в Таможенном союзе в режиме промышленной сборки на основании лицензионного соглашения с концерном Fiat Group Automobiles S.p.A. Срок действия лицензионного соглашения на производство легких коммерческих автомобилей марки «Фиат» истек 31 декабря 2011 г. В соответствии с достигнутыми договоренностями с концерном Fiat Group Automobiles S.p.A предприятие-заявитель имело право осуществлять сборку поставленных автокомпонентов в 2012 году и реализовывать произведенные легкие коммерческие автомобили через сеть авторизованных дилеров и, как следствие, являлось производителем легких коммерческих автомобилей на территории Таможенного союза.

В части, касающейся комментариев об отсутствии заинтересованности со стороны производителей Таможенного союза во введении антидемпинговой меры в отношении легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, по причине отсутствия отрасли экономики Таможенного союза, отмечаем, что в период расследования предприятие-заявитель осуществляло производство и реализацию легких коммерческих автомобилей и не выступало с предложением о прекращении такого расследования. Более того, в ходе проведения расследования ОАО «Соллерс» письмом от 25 декабря 2012 г. №2-10/199 (вх. Департамента от 29 января 2013 г. № 827), Некоммерческое партнерство «Объединение автопроизводителей России» письмом от 11 февраля 2013 г. № АП-35 (вх. Департамента от 14 марта 2013 г. № 2785), ОАО «Группа «ГАЗ» письмом от 6 марта 2013 г. № 46П-3/2013

(вх. Департамента от 7 марта 2013 г. № 2453) подтвердили наличие на территории Таможенного союза предприятий, выпускающих легкие коммерческие автомобили, а также выразили свою заинтересованность в продолжении расследования и применении антидемпинговой меры.

1.2.1. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник Союза экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг

В соответствии с информацией, приведенной в ответе на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера, Союз экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг не является производителем и/или экспортером легких коммерческих автомобилей, подпадающих под объект расследования. В этой связи расчет размера индивидуальной демпинговой маржи для Союза экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг не был осуществлен.

1.2.2. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании Iveco S.p.A.

Исходя из данных, представленных в ответе на антидемпинговый вопросник Iveco S.p.A., следует, что легкие коммерческие автомобили производства компании Iveco S.p.A. в период расследования ввозились на таможенную территорию Таможенного союза посредством [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

Ответы на некоторые пункты антидемпингового вопросника компании Iveco S.p.A. и неконфиденциальная версия ответа на антидемпинговый вопросник получены позже установленного срока.

В частности, ответы на пункты 3.3.1, 3.3.5 раздела 3.3 («Общее количество и стоимость продаж»), пункт 4.1.3.4 раздела 4.1 («Продажи Товара на экспорт в Таможенный союз») и раздела 8 («Компьютерные данные») антидемпингового вопросника были предоставлены в адрес органа, проводящего расследования, 2 апреля 2012 г.

Дополнительная информация по пунктам 4.1.1.6, 4.3.1.4 и 6.1.3 антидемпингового вопросника и неконфиденциальная версия антидемпингового вопросника компании Iveco S.p.A. была получена 4 апреля 2012 г.

Вместе с тем по итогам рассмотрения ответа на антидемпинговый вопросник компании Iveco S.p.A. выявлено, что запрашиваемая информация представлена не в полном объеме:

- не представлен ответ на пункты 2.3.1.2, 2.3.1.3, 2.3.1.4 раздела 2.3.1 («Сравнение Товаров, экспортированных в Таможенный союз и проданных на внутреннем рынке Италии») антидемпингового вопросника;

- отсутствует ответ на пункты 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.6 раздела 3.3 («Общее количество и стоимость продаж»), пункты 3.4.4, 3.4.5, 3.4.6 раздела 3.4 («Статистика производства и мощностей»), пункт 3.6.4 раздела 3.6 («Запасы»), раздел 3.9 («Влияние финансово-экономического кризиса») антидемпингового вопросника;

- не представлен ответ на пункты 4.1.1.7, 4.1.1.8, 4.1.1.9, 4.1.1.10, 4.1.1.11,

4.1.2.2, 4.1.2.3, 4.1.3.3, 4.1.3.4 раздела 4.1 («Продажи Товара на экспорт в Таможенный союз»), пункты 4.2.1.2, 4.2.2.2 раздела 4.2 («Продажи Товара на экспорт в третьи страны»), пункты 4.3.1.1, 4.3.1.2, 4.3.1.3, 4.3.1.5, 4.3.1.6, 4.3.1.7, 4.3.2.2, 4.3.2.3, 4.3.3.1, 4.3.3.2, 4.3.3.3 раздела 4.3 («Продажи Товара на внутреннем рынке Италии») антидемпингового вопросника;

- отсутствует ответ на раздел 5 («Прибыль») антидемпингового вопросника;

- не представлен ответ на раздел 6.1 («Системы и принципы бухгалтерского учета»); раздел 6.2 («Производственный процесс»), пункты 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.10, 6.3.11, 6.3.12 раздела 6.3 («Издержки производства Товара») антидемпингового вопросника;

- отсутствует ответ на раздел 7.1 («Корректировки при продажах на экспорт») и раздел 7.2 («Корректировки при продажах на внутреннем рынке Италии») антидемпингового вопросника;

- отсутствуют сведения о РТСN-коде разновидности рассматриваемого Товара, стоимости базовой комплектации, стоимости дополнительных пакетов опций, стоимости на условиях CIF на границе Таможенного союза, размере уплаченных таможенных платежей, размере корректировок при продажах Товара в компьютерном файле, отражающем продажи Товара на рынок Таможенного союза;

- не представлена информация о РТСN-коде разновидности рассматриваемого Товара, стоимости базовой комплектации, стоимости дополнительных пакетов опций, размере корректировок при продажах Товара в компьютерном файле, отражающем продажи Товара на внутренний рынок Италии и в третьи страны.

Учитывая, что ответ на некоторые пункты антидемпингового вопросника, касающиеся продаж Товара на внутреннем рынке Италии и на рынке Таможенного союза, и неконфиденциальная версия ответа на вопросник не получены в установленные сроки (до 30 марта 2012 г.), не дано обоснование невозможности представления неконфиденциальной версии в срок и не представлена неконфиденциальная версия в электронном виде, не даны пояснения на ряд вопросов, касающихся продаж Товара на внутреннем рынке Итальянской Республики и в Таможенный союз, а также принимая во внимание, что представленные к ответам на антидемпинговый вопросник некоторые копии счетов-фактур, выставленных для покупателей в Таможенном союзе и Итальянской Республики, отсутствуют в компьютерных файлах, отражающих продажи указанного товара в Таможенный союз и Итальянскую Республику, Департамент на основании положений части 10 статьи 10 Соглашения не учитывал полученные от Ivesco S.p.A. ответы на антидемпинговый вопросник.

Таким образом, Департамент пришел к выводу о невозможности осуществления расчета индивидуальной демпинговой маржи для компании Ivesco S.p.A. на основании имеющейся у Департамента информации.

1.2.3. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании Volkswagen AG

Ответ на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя

и/или экспортера получен от компании Volkswagen AG только в неконфиденциальной версии. Исходя из представленной информации, следует, что ООО «Фольксваген Груп Рус» является связанной с Volkswagen AG организацией, которая имеет отношение к реализации легких коммерческих автомобилей производства компании Volkswagen AG на рынке Таможенного союза.

В ходе анализа ответа на антидемпинговый вопросник компании Volkswagen AG установлено, что такой ответ представлен не в полном объеме.

- отсутствует ответ на раздел 2.2.1 («Характеристика Товара, экспортированного в Таможенный союз»); раздел 2.2.2 («Характеристика Товара, проданного на внутреннем рынке Германии»); пункты 2.3.1.1, 2.3.1.2, 2.3.1.3 раздела 2.3.1 («Сравнение Товаров, экспортированных в Таможенный союз и проданных на внутреннем рынке Германии»); раздел 2.3.4 («Сравнение Товара, экспортированного в Таможенный союз, и Товара, произведенного в Таможенном союзе») антидемпингового вопросника;

- не представлена информация о финансово-экономическом состоянии компании в ответе на раздел 3.1 («Выручка от реализации»), раздел 3.2 («Структура доходов и расходов»), раздел 3.3 («Общее количество и стоимость продаж»), раздел 3.4 («Статистика производства и мощностей»), раздел 3.5 («Закупки»), раздел 3.6 («Запасы»), раздел 3.7 («Занятость») и раздел 3.8 («Инвестиции») антидемпингового вопросника;

- отсутствуют пояснения на вопросы раздела 4.1 («Продажи Товара на экспорт в Таможенный союз») антидемпингового вопросника, касающиеся продаж Товара на рынке Таможенного союза;

- не представлен ответ на раздел 4.2 («Продажи Товара на экспорт в третьи страны») антидемпингового вопросника;

- не представлена информация в ответе на раздел 4.3 («Продажи Товара на внутреннем рынке Германии») антидемпингового вопросника, касающаяся продаж Товара на внутреннем рынке Германии;

- отсутствует ответ на раздел 5 («Прибыль») антидемпингового вопросника;

- не представлен ответ на пункты 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7 раздела 6.1 («Системы и принципы бухгалтерского учета»); раздел 6.2 («Производственный процесс»); раздел 6.3 («Издержки производства Товара») антидемпингового вопросника;

- отсутствует ответ на раздел 7.1 («Корректировки при продажах на экспорт») и раздел 7.2 («Корректировки при продажах на внутреннем рынке Германии») антидемпингового вопросника;

- не представлены запрашиваемые в разделе 8 («Компьютерные файлы») антидемпингового вопросника компьютерные файлы, касающиеся продаж Товара на внутреннем рынке ФРГ, в Таможенный союз и в третьи страны.

В связи с непредставлением вышеуказанных сведений невозможно осуществить расчет экспортной цены, а также определить нормальную стоимость и размер корректировок на различия, оказывающие воздействие на сопоставимость экспортной цены с нормальной стоимостью, на основании ответа на антидемпинговый вопросник компании Volkswagen AG.

Принимая во внимание вышеизложенное, а также учитывая, что ответ на антидемпинговый вопросник получен только в неконфиденциальной версии, отсутствуют обоснования невозможности представления запрашиваемой информации в конфиденциальной версии, не представлен ответ на антидемпинговый вопросник связанной с Volkswagen AG организацией ООО «Фольксваген Груп Рус», Департамент на основании положений части 10 статьи 10 Соглашения не учитывал полученные от Volkswagen AG ответы на антидемпинговый вопросник.

Таким образом, Департамент пришел к выводу о невозможности осуществления расчета индивидуальной демпинговой маржи для компании Volkswagen AG на основании имеющейся у Департамента информации.

1.2.4. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании Fiat S.p.A.

В соответствии с информацией, приведенной в ответе на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера, за период расследования компания Fiat S.p.A не поставляла на таможенную территорию Таможенного союза легкие коммерческие автомобили, подпадающие под объект расследования. В этой связи, расчет размера индивидуальной демпинговой маржи для данной компании не был осуществлен.

1.2.5. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»

Исходя из данных, представленных в ответе на антидемпинговый вопросник для импортера ЗАО «Мерседес-Бенц Рус», следует, что ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» является связанной с компанией Daimler AG организацией, имеющей отношение к реализации легких коммерческих автомобилей производства компании Daimler AG на единой таможенной территории Таможенного союза.

При этом необходимо отметить, что ответ на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера компанией Daimler AG не был представлен.

По результатам анализа ответа на антидемпинговый вопросник ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» установлено, что запрашиваемая информация по вопросам, касающимся продаж Товара в Таможенном союзе, представлена не в полном объеме:

- в графах компьютерного файла CUPURN («Закупки Товара при продажах») «стоимость закупки разновидностей товара», «стоимость базовой комплектации», «стоимость дополнительных опций», «импортная пошлина», «импортные сборы и косвенные налоги», «общие косвенные издержки», «расходы на упаковку, транспортировку и страхование», «прочие торговые, общие и административные издержки», «торговые, общие и административные издержки всего» отсутствует информация по закупке каждой разновидности (PTCN-кода) легких коммерческих автомобилей, совершенной за период с 1 июля 2010 г.

по 30 июня 2010 г.;

- в графах компьютерного файла CUSAL («Продажи Товара покупателям в Таможенном союзе») «стоимость по счету», «скидки по счету», «налог на добавленную стоимость», «нетто-стоимость по счету», «стоимость базовой комплектации», «стоимость дополнительных пакетов опций», «нетто-стоимость по счету в валюте экспортирующей стране», «стоимость на условиях CIF на границе Таможенного союза», «импортная пошлина», «импортные сборы и косвенные налоги», «морской фрахт, морская страховка», «фрахт в Таможенном союзе», «сумма прочих расходов», «расходы на рекламу» отсутствует информация по каждой продаже разновидности (PTCN-кода) Товара на рынке Таможенного союза за период с 1 июля 2010 г. по 30 июня 2011 г.;

- в графах компьютерного файла CUCUST («Покупатели при продажах Товара в Таможенном союзе») «наименование покупателя», «номер покупателя», «канал сбыта», «общий оборот», «оборот по Товару», «сумма скидок по счету», «общая сумма всех уступок, бонусов», «общие условия поставки», «общий вид платежа» отсутствует информация по каждому покупателю на рынке Таможенного союза за период с 1 июля 2010 г. по 30 июня 2011 г.;

- в разделе 3 («Закупки и товарные запасы») и разделе 5 («Корректировки при продажах товара») ответа на антидемпинговый вопросник не представлена детальная информация о затратах, включенных в графы «общие косвенные издержки», «расходы на упаковку, транспортировку и странах», «прочие торговые, общие и административные издержки», «торговые, общие и административные издержки всего» компьютерного файла CUPURN («Закупки Товара при продажах») и графу «сумма прочих расходов» компьютерного файла CUSAL («Продажи Товара покупателям в Таможенном союзе»).

Таким образом, осуществление в соответствии с положениями части 3 статьи 10 Соглашения корректного определения экспортной цены с учетом различий, оказывающих воздействие на сопоставимость с нормальной стоимостью легких коммерческих автомобилей в Федеративной Республике Германия, невозможно.

Принимая во внимание невозможность проведения полноценного и достоверного анализа представленных в ответе на антидемпинговый вопросник компании ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» сведений о поставках Товара в Таможенный союз по причине предоставления таких данных в усредненном значении и обобщенном виде, Департамент на основании положений части 8 статьи 30 Соглашения не учитывал полученную от компании ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» информацию, представленную в ответе на антидемпинговый вопросник.

Таким образом, Департамент пришел к выводу о невозможности осуществления расчета индивидуальной демпинговой маржи для компании Daimler AG на основании имеющейся у Департамента информации.

1.2.6. Сведения, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник компании ООО «Ивеко Россия»

Исходя из представленной информации в ответах на антидемпинговый

вопросник для импортера компании ООО «Ивеко Россия» установлено, что ООО «Ивеко Россия» осуществляет реализацию легких коммерческих автомобилей производства компании Iveco S.p.A на таможенной территории Таможенного союза.

В ходе анализа полученных ответов на антидемпинговый вопросник компании ООО «Ивеко Россия» установлено, что такой ответ представлен не в полном объеме.

- отсутствие компьютерного файла CUPURN («Закупки Товара при продажах»);

- отсутствие в компьютерном файле CUSAL («Продажи Товара покупателям в Таможенном союзе») информации по сделкам, совершенным в период с 1 июля 2010 г. по 31 декабря 2010 г. и значениям корректировок при продажах легких коммерческих автомобилей в Таможенный союз, приведенных в ответе на раздел 5 («Корректировки при продажах Товара») антидемпингового вопросника (корректировки на предоставленные скидки, издержки по транспортировке, страхованию и хранению, информации по курсу валют за период, охватываемый расследованием);

- не представлены сведения в компьютерном файле CUSAL («Продажи Товара покупателям в Таможенном союзе») о стоимости базовой комплектации, стоимость дополнительных пакетов опций, стоимости на условиях CIF на границе Таможенного союза, размера уплаченных таможенных платежей, нетто-стоимости по счету и нетто-стоимости по счету в валюте;

- не представлены данные по объемам закупок Товара в ответе на часть 3.1 («Закупки») раздела 3 («Закупки и товарные запасы») антидемпингового вопросника и данных по общим объемам и средним ценам продаж легких коммерческих автомобилей по каждой разновидности Товара (PTCN-кодов) в ответе на часть 4.1.5 раздела 4 («Продажи товара при импорте в Таможенный союз») антидемпингового вопросника.

В связи с непредставлением компьютерного файла CUPURN («Закупки Товара при продажах»), а также отсутствием заявленных компанией ООО «Ивеко Россия» корректировок при продажах Товара на рынок Таможенного союза в компьютерном файле CUSAL («Продажи Товара покупателям в Таможенном союзе») расчет корректировки экспортной цены на различия, оказывающие воздействие на сопоставимость с нормальной стоимостью легких коммерческих автомобилей на рынке Итальянской Республики, невозможно осуществить.

Учитывая невозможность проведения полноценной корректировки экспортной цены, Департамент на основании части 8 статьи 30 Соглашения не учитывал полученный от компании ООО «Ивеко Россия» ответ на антидемпинговый вопросник.

1.3. Анализируемые периоды

В целях установления фактов наличия демпинга и материального ущерба отрасли экономики государств – членов Таможенного союза использовался период с 1 июля 2010 г. по 30 июня 2011 г. (далее – период расследования), длительность которого определена Минпромторгом России.

В целях доказательств причинения материального ущерба отрасли экономики государств – членов Таможенного союза учитывались также тенденции на рынке государств – членов Таможенного союза с 1 января 2008 г. по 31 декабря 2011 г. (далее – анализируемый период).

1.4. Расчеты

Основной объем расчетов в настоящем докладе осуществлен в MS Excel на базе данных, полученных от уполномоченных органов государств – членов Таможенного союза, иностранных заинтересованных лиц, а также от заинтересованных лиц Таможенного союза. Для наглядного представления результатов расчетов в таблицы настоящего доклада включены округленные данные в тысячах долларов США. Однако необходимо иметь в виду, что при расчете в MS Excel используются числа с точностью до более 10 знаков после запятой, в связи с чем механический пересчет округленных данных в таблицах может привести к результатам, отличающимся в одном, двух знаках после запятой.

1.5. Демпинговый импорт из Польши

В рамках расследования при проведении анализа внешнеторговых статистических данных по объемам ввоза на территорию Таможенного союза легких коммерческих автомобилей, имеющих в распоряжении Департамента, выявлены поставки из Республики Польша легких коммерческих автомобилей, имеющих отличную от товара-объекта расследования модификацию кузова.

Поставки в Таможенный союз разновидности легких коммерческих автомобилей, происходящих из Республики Польша, с типом кузова «грузовой-шасси» идентифицированы исходя из следующего описания, представленного в ДТ (см. Таблицу 1.5.1).

Таблица 1.5.1

Код ТН ВЭД ТС	Описание и характеристика товара
8704 21 910 0	Нов. а/м грузовой-шасси с диз. дв. 1968 см ³ , 140 л.с./103 кВт, п/масса: 3000 кг., цвет: серо-белый, марка: «Volkswagen» модель «7J0 Trasnporter»,
	Груз.шасси с пол. Массой 3.0т «Volkswagen 7J0 Transporter», новый, без пробега, дизельный, объем 1968 см ³
	Грузовой-шасси новый с диз. дв. 1968 см ³ , 84 л.с./62 кВт, эк. класс: 4, п/масса: 3000 кг, цвет «белый», марка: «Volkswagen» модель «7J0 Trasnporter»

С учетом вышеизложенного, Департаментом в адрес компании ООО «Фольксваген Груп Рус» направлены запросы о предоставлении сведений по комплектации и типу кузова импортируемой из Республики Польша в Таможенный союз модели «7J0 Transporter» марки «Volkswagen» (письма

Департамента от 30 августа 2012 г. № ЕЭК-5-3238 и от 6 декабря 2012 г. № 14-257) .

По итогам рассмотрения представленных компанией ООО «Фольксваген Груп Рус» пояснений по модификации кузова принято решение об исключении из данных по импорту Товара поставок легких коммерческих автомобилей марки «Volkswagen» модификации «7J0 Transporter».

После выполнения данных действий объем импорта легких коммерческих автомобилей, происходящих из Республики Польша и подпадающих под определение товара-объекта расследования, составил менее 1% от общего объема импорта Товара в ТС (см. Таблицу 1.5.2).

Таблица 1.5.2

Показатель	Ед. изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Общий объем импорта Товара в ТС	шт.	16232	2504	6122	3333	4425	11513
Объем импорта Товара в ТС из Республики Польша	шт.	1	0	0	0	0	0
Доля импорта из Республики Польша в общем объеме импорта Товара в ТС	%	0,0062	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

В связи с тем, что импортные поставки товара-объекта расследования из Республики Польша составляют менее 1% от общего объема импорта Товара и в соответствии с положениями части 1 статьи 31 Соглашения из объекта расследования исключаются легкие коммерческие автомобили, происходящие из Республики Польша и ввозимые в Таможенный союз. В этой связи, при установлении фактов наличия демпинга и материального ущерба отрасли экономики государств – членов Таможенного союза не принимались во внимание внешнеторговые статистические данные по объемам ввоза легких коммерческих автомобилей, происходящих из Республики Польши, за период с 1 января 2008 г. по 31 декабря 2011 г.

Таким образом, под термином «демпинговый импорт», используемым далее по тексту, понимаются поставки товара-объекта расследования, происходящего из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, на единую таможенную территорию Таможенного союза (далее – ТТ ТС).

1.6. Информация о предприятии - заявителе

На долю предприятия – заявителя ООО «Соллерс-Елабуга» приходилось в среднем за период с 2008 по 2011 года 87,9 % объема производства легких коммерческих автомобилей в Таможенном союзе.

Таким образом, ООО «Соллерс-Елабуга» отвечает требованиям, содержащимся в пункте 3 статьи 29 Соглашения, предъявляемым к предприятиям-заявителям.

2. Описание товара

2.1. Легкие коммерческие автомобили

Объектом расследования являются легкие коммерческие автомобили полной массой от 2,8 до 3,5 тонн включительно, с типом кузова «фургон», с дизельным двигателем рабочим объемом не более 3000 см.куб., предназначенные для перевозки грузов весом до 2 тонн включительно (модификация «грузовой цельнометаллический фургон»), либо для комбинированной перевозки грузов и людей (модификация «комби – грузопассажирский фургон»), ввозимые на ТТ ТС и происходящие из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики (далее по тексту используются термины «легкие коммерческие автомобили» и «Товар»).

Легкие коммерческие автомобили, ввозимые на ТТ ТС и являющиеся объектом расследования, определены как товар, классифицируемый кодами 8704 21 310 0 и 8704 21 910 0 ТН ВЭД ТС.

Производство Товара на территории Таможенного союза осуществлялось заявителем в режиме промышленной сборки на основании лицензионного соглашения с концерном Fiat Group Automobiles S.p.A., подписанного в 2006 году. В рамках реализации этого соглашения производились легкие коммерческие автомобили марки «Fiat» модели «Ducato».

В рамках расследования Департаментом был осуществлен анализ, являются ли легкие коммерческие автомобили, производимые в период расследования в ТС, аналогичным товаром по отношению к Товару, ввозимому на ТТ ТС, в понимании статьи 2 Соглашения.

Исходя из информации, представленной предприятием-заявителем, следует, что технология производства легких коммерческих автомобилей аналогична технологическому процессу производства легким коммерческим автомобилям, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, и включает в себя все стадии производства, применяемые иностранными компаниями на заводах за рубежом (сварочное производство, окрасочное производство, сборку автомобилей и проведение контрольно-тестовых испытаний). Таким образом, можно сделать вывод об аналогичности технологий, используемых при производстве легким коммерческих автомобилей, как на территории ТС, так и во всем мире.

Кроме того, требования технических стандартов, предъявляемые к ввозимым на ТТ ТС легким коммерческим автомобилям, аналогичны требованиям к техническим условиям, которым должен соответствовать легкий коммерческий автомобиль, произведенный на ТТ ТС, в том числе, выпускаемый в период расследования Заявителем.

Необходимо отметить, что в рамках расследования было выявлено, что поставляемые из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики на ТТ ТС легкие коммерческие автомобили и Товар, производимый в ТС, отвечают одинаковым потребностям потребителей, которые заключаются в перевозке грузов или комбинированной перевозке грузов и людей. Одними из главных критериев выбора конечных потребителей на рынке легким коммерческих автомобилей

являются грузоподъемность и объем грузового отсека кузова.

Сравнение технических характеристик ввозимых из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики легких коммерческих автомобилей и Товара, выпускаемого производителями ТС, осуществлено на основе совокупных технических характеристик отдельных моделей и приведено в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Характеристика	Ед. изм	Газ-2705/ Газ-2752	Fiat Ducato	Ford Transit	Volkswagen Transporter	Volkswagen Crafter	Mercedes-Benz Sprinter	Peugeot Boxer
Рабочий объем двигателя	куб. см.	2781	2286	2198-2402	1968	1968-2461	2143-2987	2198-2999
Максимальная мощность	кВт.	88,3	81	63-103	62-132	80-120	65-140	74-115
Полная масса	кг.	2800-3500	2875-3500	3000-3500	2800-3200	3000-3500	3000-3500	3000-3500
Грузоподъемность	кг.	745-1360	940-1505	1156-1752	822-1438	992-1524	975-1555	980-1575
Объем фургона	куб. м.	6,9-8,7	7,5-14	6,05-14,3	5,8-9,3	7,5-17,0	7,5-17,0	8,0-15,0
Колесная база	мм	2760-2900	2850-3700	2933-3750	3000-3400	3250-4325	3250-4325	3000-4035
Высота крыши	мм	2200-2300	2150-2860	1997-2629	1990-2476	2415-2940	2435-3050	2254-2764

Источник: Заявление, данные из ответов на антидемпинговый вопросник компании Ford Otomotiv Sanayi Anonim Sirketi, данные официального сайта «Группы компаний «ГАЗ» (www.gazgroup.ru), данные официального дилера компании «Automobiles Peugeot».

Данные таблицы 2.1. свидетельствуют о том, что технические характеристики легких коммерческих автомобилей, производимых в ТС, и Товара, ввозимого на ТТ ТС, являются близкими по значению.

Также в рамках расследования было установлено, что легкие коммерческие автомобили, ввозимые на ТТ ТС, и Товар, выпускаемый в ТС, имеют схожую схему реализации. В большинстве случаев иностранные производители и/или экспортеры, а также производители ТС реализуют свой Товар через товаропроводящую сеть, роль которой выполняют дилеры.

Что касается представленных участниками расследования комментариев об отсутствии аналогичности между выпускаемыми в ТС Товарами и ввозимыми легкими коммерческими автомобилями в связи с нахождением в различных ценовых диапазонах Товара, произведенного в ТС, и Товара, импортируемого на ТТ ТС, отмечаем, что участниками расследования не представлены достаточные доказательства, обосновывающие их заявления.

Имеющиеся в распоряжении Департамента сведения и материалы, относящиеся к данному расследованию, также не подтверждают указанные заявления участников расследования.

Так, проведенный анализ данных по экспортной цене Товара, представленных в ответах на антидемпинговый вопросник иностранных производителей и/или экспортеров и данных по ценам импорта Товара в соответствии с данными внешнеторговой статистики, и данными по цене реализации произведенного в ТС Товара свидетельствует о том, что цена на Товар, выпускаемый производителями ТС, в период расследования находилась в одном ценовом диапазоне с экспортной ценой Товара (см. раздел 5).

В отношении комментариев об отсутствии аналогичности между разновидностями Товара, производимого в ТС, и разновидностями импортированного Товара по причине их различного оснащения и модификации, отмечаем, что разнообразие комплектаций или модификаций легких коммерческих автомобилей служит для обеспечения устойчивого гарантированного спроса на Товар и способствует реализации Товара на более благоприятных экономических условиях. Таким образом, наличие более оснащенных комплектаций легких коммерческих автомобилей при сопоставимых технических характеристиках не является основанием для признания Товара неаналогичным.

Применительно к представленным заинтересованными лицами комментариям о различных качественных характеристиках легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, и Товара, производимого в ТС, полагаем, что для установления аналогичности не требуется, чтобы качественные характеристики были идентичны.

В то же время, необходимо отметить, что заинтересованными лицами не были представлены в подтверждение своей позиции доказательства того, что производимые ими легкие коммерческие автомобили обладают существенно более высокими качественными характеристиками.

Таким образом, незначительные различия в качественных характеристиках между легкими коммерческими автомобилями различных производителей, имеющими сопоставимые габаритные и технические характеристики, не могут повлиять на общий вывод об их аналогичности.

В части, касающейся комментариев заинтересованных лиц о необходимости включения в товар-объект расследования легких коммерческих автомобилей с бензиновыми двигателями, отмечаем, что технические параметры дизельных двигателей (крутящий момент, топливная экономичность, степень сжатия, способ воспламенения рабочей смеси, долговечность) значительно отличаются от аналогичных параметров бензинового двигателя. Присущие дизельным двигателям топливная экономичность, более высокий крутящий момент на низких оборотах, более прочное исполнение блока цилиндров определяют условия эксплуатации автомобиля с указанной силовой установкой. Использование данного вида двигателя при осуществлении постоянных перевозок грузов или комбинированных перевозок грузов и людей является более предпочтительным с точки зрения эксплуатации легких коммерческих автомобилей.

Таким образом, технические особенности дизельных двигателей способны оказать влияние на предпочтение покупателей при выборе между бензиновой и дизельной версией легкого коммерческого автомобиля.

С учетом изложенного, Товар, импортируемый из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики на ТТ ТС, и Товар, производимый предприятием-заявителем, имеют близкие технические характеристики, схожий процесс производства, способ применения и каналы распространения.

На основании этого Департамент пришел к выводу о том, что товар, производимый предприятием-заявителем, является аналогичным по отношению к Товару, поставляемому из указанных стран в понимании статьи 2 Соглашения.

2.2. Контрольный номер разновидности товара (PTCN коды)

Для корректного проведения анализа данных в отношении легких коммерческих автомобилей (корректного сопоставления цен), разновидностям объекта расследования были присвоены контрольные номера разновидности товара (далее - PTCN коды).

Необходимость присвоения PTCN кодов обусловлена тем, что цены на легкие коммерческие автомобили могут отличаться в зависимости от модификации, комплектации автомобиля, а также от габаритных размеров (см. Таблицу 2.2).

Таблица 2.2

Характеристика	Формат кода характеристики	Описание характеристики
Рабочий объем двигателя	NNNN	Объем двигателя в см ³ .
Модификация кузова	X	A – грузовая модификация «фургон» B – грузопассажирская модификация «комби»
Пассажировместимость	N	Количество пассажирских мест
Тип коробки передач	X	A – механическая B – автоматическая
Полная масса	NNNN	Полная масса незагруженного автомобиля, в кг, Например: 2875 кг = 2875
Колесная база	X	A – до 2850 мм B – от 2851 мм до 3200 мм C – от 3201 мм до 3700 мм D – от 3701 мм до 4325 мм E – от 4326 мм
Высота крыши	X	A – менее 1987 мм B – от 1987 мм до 2150 мм C – от 2151 мм до 2470 мм D – от 2471 мм до 2611 мм E – более 2611 мм
Комплектация	X	A – базовая ¹ B – дополнительный пакет опций на сумму от 0 до 50 000 рублей C – дополнительный пакет опций на сумму от 50 001 до 100 000 рублей D – дополнительный пакет опций на сумму от 100 001 до 150 000 рублей E – дополнительный пакет опций на сумму от 150 001 до 200 000 рублей F – дополнительный пакет опций на сумму свыше 200 000 рублей

Таким образом, PTCN состоит из 14 символов (5 букв латинского алфавита и 9 арабских цифр) и имеет формат **NNNNXNXNNNNXXX**.

¹ Для целей настоящего расследования под базовой комплектацией понимается наиболее дешевая комплектация соответствующего легкого коммерческого автомобиля, доступная конечному покупателю на рынке экспортирующего государства и конечному покупателю на рынке Таможенного союза

3. Доказательства наличия демпингового импорта легких коммерческих автомобилей, происходящих из Федеративной Республики Германия, Итальянской Республики и Турецкой Республики

3.1. Режим ввоза на единую таможенную территорию Таможенного союза

Импортные поставки легких коммерческих автомобилей осуществляются по следующим кодам ТН ВЭД ТС:

Товарная позиция ТН ВЭД ТС	Описание товарной позиции
8704 21 310 0	Моторные транспортные средства для перевозки грузов, прочие, с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем), с полной массой транспортного средства не более 5 т, прочие, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см ³ , новые
8704 21 910 0	Моторные транспортные средства для перевозки грузов, прочие, с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем), с полной массой транспортного средства не более 5 т, прочие, с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 2500 см ³ , новые

В период с 1 января 2008 года по 31 декабря 2009 года ставка ввозной таможенной пошлины на легкие коммерческие автомобили, ввозимые на территорию Республики Казахстан по кодам 8704 21 310 0 и 8704 21 910 0 ТН ВЭД Республики Казахстан, составляла 0 % от таможенной стоимости.

В отношении ввозимых на территорию Республики Беларусь легких коммерческих автомобилей в период с 1 января 2008 года по 31 декабря 2009 года применялась специфическая ставка по коду 8704 21 310 0 ТН ВЭД Республики Беларусь в размере 0,75 евро за 1 куб. см. объема двигателя и по коду 8704 21 910 0 ТН ВЭД Республики Беларусь в размере 0,7 евро за 1 куб. см. объема двигателя.

Ставки ввозных таможенных пошлин по кодам ТН ВЭД России, по которым осуществлялись поставки легких коммерческих автомобилей, за период с 1 января 2007 года по 31 декабря 2008 года составляли 10 % от таможенной стоимости. В отношении поставок легких коммерческих автомобилей на территорию Российской Федерации в период с 1 января 2009 года по 31 декабря 2009 года по кодам 8704 21 310 0 и 8704 21 910 0 ТН ВЭД ТС применялась ставка ввозной пошлины в размере 25 % от таможенной стоимости.

В период с 1 января 2010 г. до 22 августа 2012 г. ставка ввозной таможенной пошлины на легкие коммерческие автомобили, ввозимые в Таможенный союз по вышеуказанным кодам ТН ВЭД ТС, составляла 25 % от таможенной стоимости.

В связи со вступлением в силу новой редакции Единого таможенного тарифа, утвержденного решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54, ставка ввозной таможенной пошлины на легкие коммерческие автомобили по кодам 8704 21 310 0 и 8704 21 910 0 ТН ВЭД ТС с 23 августа 2012 г. составляет 10 % от таможенной стоимости.

3.2. Общий объем импорта

Данные по объему импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС за период с 2008 по 2011 год приведены в таблице 3.2.

Таблица 3.2.

Показатель	Ед. изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Общий объем импорта Товара в ТС	шт.	16232	2504	6122	3333	4425	11513
<i>Динамика по отношению к аналогичному периоду предыдущего года</i>	%	-	-84,6	+144,5	+161,8	+58,7	+88,1
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом 2008 года</i>	%	-	-84,6	-62,3	-	-	-29,1

Представленные данные свидетельствуют об уменьшении объемов ввоза легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС за период с 2008 по 2010 год. Так общий объем импортных поставок Товара в ТС сократился на 62,3 %, при этом объемы импорта Товара в 2010 году по сравнению с 2009 годом выросли на 144,5 %.

В 1 полугодии 2011 года по сравнению с аналогичным периодом 2010 года наблюдается увеличение общего объема импортных поставок легких коммерческих автомобилей на 58,7 %, в то время как в 1 полугодии 2010 года по сравнению с 1 полугодием 2009 года наблюдался рост на 126,6 %.

В 2011 году объемы импортных поставок Товара в ТС выросли на 88,1 % по сравнению с аналогичным показателем 2010 года, но оставались ниже уровня 2008 года на 29,1 %.

3.3. Объем демпингового импорта

Данные по объему демпингового импорта легких коммерческих автомобилей в ТС за период с 2008 по 2011 год представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3.

Показатель	Ед. изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Общий объем демпингового импорта Товара в ТС	шт.	8910	1714	5916	3196	4261	10978
<i>Динамика по отношению к аналогичному периоду предыдущего года</i>	%	-	-80,8	+245,2	+225,8	+56,7	+85,6

Динамика по сравнению с аналогичным периодом 2008 года	%	-	-80,8	-33,6	-	-	+23,2
Доля демпингового импорта в общем объеме импорта Товара в ТС	%	54,9	68,5	96,6	95,9	96,3	95,4

Приведенные в таблице 3.3 данные показывают, что за период с 2008 по 2010 год объемы демпингового импорта в ТС сокращались меньшими темпами, чем общий объем импорта Товара за указанный период. Так, в вышеупомянутый период произошло уменьшение объемов импортных поставок на 2994 штук или на 33,6 %. В 2010 году по сравнению с 2009 годом наблюдается рост объемов демпинговых поставок на 4202 штук или на 245,2 %.

По отношению к аналогичному показателю 2 полугодия 2009 года объем демпингового импорта во 2 полугодии 2010 года увеличился на 225,8 %. Тенденция к увеличению объемов демпингового импорта также наблюдается в 1 полугодии 2011 года, объем демпингового импорта вырос на 56,7 % по сравнению с 1 полугодием 2010 года.

Тенденция роста демпингового импорта продолжилась и в 2011 году. Так, объем демпингового импорта в 2011 году вырос на 85,6 % (с 5916 шт. до 10978 шт.) и превысил аналогичный показатель 2008 года на 23,2 % (на 2068 шт.).

Стоит отметить, что за 2008-2010 гг. доля демпингового импорта в общем объеме импорта на ТТ ТС выросла с 54,9 % в 2008 году до 96,6 % в 2010 году. В 1 полугодии 2011 года данная доля составила 96,3 %. По сравнению с 2010 годом в 2011 году доля демпингового импорта в общем объеме импорта Товара незначительно снизилась с 96,6 % до 95,4 %.

3.4. Динамика цен на легкие коммерческие автомобили

Средневзвешенные цены на легкие коммерческие автомобили, ввозимые из третьих стран в ТС, и средневзвешенные цены на легкие коммерческие автомобили, ввозимые из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики на ТТ ТС, на условиях СІР/СІФ (без НДС), за период с 2008 по 2011 г. отражены в таблице 3.4.

Таблица 3.4.

Показатель	Ед. изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Средневзвешенная цена демпингового импорта в ТС, без учета таможенной пошлины и таможенного оформления, без НДС	долл. США за шт.	22672,5	21989,6	17969,7	17807,4	19827,1	18044,9
Средневзвешенная цена демпингового импорта в ТС, с учетом уплаты таможенных платежей и пошлин, без НДС	долл. США за шт.	24924,6	27243,1	22462,1	22259,3	24783,9	22556,2

<i>Динамика по отношению к аналогичному периоду предыдущего года</i>	%	-	+9,3	-17,6	-19,5	+9,2	+0,4
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом 2008 года</i>	%	-	+9,3	-9,9	-	-	-9,5
Средневзвешенная цена на Товар, ввозимый из третьих стран в ТС, с учетом таможенных платежей и пошлин, без НДС	долл. США	21508,1	19465,4	24783,4	24393,7	23386,2	18640,5
<i>Динамика по отношению к аналогичному периоду предыдущего года</i>	%	-	-9,5	+27,3	+20,6	-8,5	-24,8
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом 2008 года</i>	%	-	-9,5	+15,2	-	-	-13,3
Соотношение цен демпингового импорта с ценами на Товар, ввозимый из третьих стран		1,16	1,40	0,91	0,91	1,06	1,21

Из данных, приведенных в таблице 3.4., следует, что за период с 2008 по 2010 год средневзвешенные цены на легкие коммерческие автомобили, происходящие из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, уменьшились на 9,9 %. При этом, средневзвешенная импортная цена на легкие коммерческие автомобили из третьих стран в указанный период увеличилась на 15,2 %.

Стоит отметить, что в 1 полугодии 2011 года по сравнению с 1 полугодием 2010 года средневзвешенная цена на легкие коммерческие автомобили, ввозимые из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики выросла на 9,2 %, а средневзвешенная импортная цена на Товар из третьих стран уменьшилась на 8,5 %.

В 2011 году по отношению к 2010 году средневзвешенная цена на легкие коммерческие автомобили, происходящие из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, практически не изменилась (+0,4 % к уровню 2010 года), в то время как средневзвешенная цена на Товар из третьих стран уменьшилась на 24,8 %. При этом по сравнению с 2008 годом средневзвешенная цена на легкие коммерческие автомобили, ввозимые из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, в 2011 году уменьшилась на 9,5 %, а на легкие коммерческие автомобили, происходящие из третьих стран – на 13,3 %.

За период с 2008 по 2010 год соотношение цен демпингового импорта на легкие коммерческие автомобили, происходящие из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, с ценами на Товар, поставляемый из третьих стран, составило 9 %. В I полугодии 2011 года по отношению к аналогичному периоду 2010 года наблюдается отрицательное соотношение цен, которое составило -6 %.

3.5. Расчет демпинговой маржи

3.5.1. Расчет индивидуальной демпинговой маржи для группы компаний Ford

Расчет индивидуальной демпинговой маржи для группы компаний Ford осуществлен на основе имеющейся в распоряжении Департамента информации, а также с учетом комментариев, представленных компанией Ford Otomotiv Sanayi Anonim Sirketi (далее – Ford Otosan), по расчету индивидуальной демпинговой маржи для группы компаний Ford, касающихся методики расчета средневзвешенной величины административных, торговых и общих издержек, характерных для продаж Товара на внутреннем рынке Турецкой Республики, и необходимости недопущения двойного учета корректировок при расчете нормальной стоимости.

Индивидуальная демпинговая маржа для группы компаний Ford определена на основе рассчитанной нормальной стоимости и экспортной цены для каждой разновидности (для каждого РТСН-кода) легких коммерческих автомобилей, являющихся товаром-объектом антидемпингового расследования. При этом, расчет нормальной стоимости и экспортной цены рассматриваемого Товара произведен на основании данных, представленных компаниями Ford Otosan, Ford Motor Company Limited (далее – Ford Motor), ЗАО «Форд Мотор Компани», Otokoc Otomotiv Ticaret Ve Sanayi Anonim Sirketi (далее – Otokoc) в ответе на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера.

По результатам анализа ответов на антидемпинговый вопросник указанных компаний были установлены следующие схемы реализации легких коммерческих автомобилей первому независимому покупателю: [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

Поскольку все сделки на внутреннем рынке Турецкой Республики осуществлялись в турецких лирах, а ответ на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford содержит информацию по курсу турецкой лиры к российскому рублю на день сделки на рынке Таможенного союза, то все расчеты произведены в турецких лирах.

3.5.1.1. Нормальная стоимость для группы компаний Ford

В соответствии с частью 1 статьи 11 Соглашения нормальная стоимость товара – это цена аналогичного товара при его продаже в период расследования на внутреннем рынке экспортирующего иностранного государства покупателям, не являющимся связанными лицами, при обычном ходе торговли для использования на таможенной территории экспортирующего иностранного государства в конкурентных условиях.

В ответе на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford указано, что продажи Товара в адрес независимых покупателей на внутреннем рынке Турецкой Республики осуществлялись посредством [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

В соответствии с положениями части 2 статьи 11 Соглашения продажи легких коммерческих автомобилей группы компаний Ford на внутреннем рынке Турецкой Республики должны быть проверены на соответствие обычному ходу торговли и на достаточность для расчета нормальной стоимости.

Проверка на соответствие продаж легких коммерческих автомобилей на внутреннем рынке Турецкой Республики обычному ходу торговли произведена посредством сравнения цены на легкие коммерческие автомобили по каждой сделке, указанной в компьютерных файлах DMSALUP («Продажи на внутреннем рынке независимым покупателям») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford, со средними издержками производства для каждой разновидности (для каждого РТСN-кода) легких коммерческих автомобилей, соответствующими конкретной сделке, с учетом административных, торговых и общих издержек, приведенных в компьютерном файле DMCOSTS («Издержки производства Товара для внутренних продаж») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford. В случае, если доля продаж по цене ниже средних издержек производства с учетом административных, торговых и общих издержек составляет более 20% продаж на внутренний рынок, то такие продажи не учитываются при расчете нормальной стоимости.

Устранение двойного учета корректировок

В ходе рассмотрения всей относящейся к определению нормальной стоимости информации выявлено дублирование корректировок ([КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]), представленных в компьютерных файлах DMSALUP («Продажи на внутреннем рынке независимым покупателям»), DMSALRP («Продажи на внутреннем рынке связанным организациям»), в компьютерном файле DMCOSTS («Издержки производства Товара для внутренних продаж») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford.

Вследствие того, что стоимость корректировки [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО], представленная в агрегированном значении в компьютерных файлах DMSALUP («Продажи на внутреннем рынке независимым покупателям»), DMSALRP («Продажи на внутреннем рынке связанным организациям»), складывается из затрат, отраженных в разных столбцах компьютерного файла DMCOSTS («Издержки производства Товара для внутренних продаж»), средневзвешенная себестоимость производства каждой разновидности не была скорректирована на стоимость корректировки [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

В целях недопущения двойного учета корректировок, приведенных в компьютерном файле DMSALUP («Продажи на внутреннем рынке независимым покупателям»), DMSALRP («Продажи на внутреннем рынке связанным организациям») и DMCOSTS («Издержки производства Товара для внутренних продаж») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford средневзвешенная себестоимость каждой разновидности легких коммерческих автомобилей, продающихся на внутреннем рынке Турецкой Республики (указанная в компьютерном файле DMCOSTS), была скорректирована на стоимость [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

После проведения вышеуказанных корректировок рассчитано новое значение столбцов «ИЗД. НА ЕД.» и «СТ. ПРОД. НА ЕД.» компьютерного файла DMCOSTS («Издержки производства Товара для внутренних продаж»).

Определение нормальной стоимости

Нетто-стоимость по каждой сделке скорректирована до уровня EXW Ford

Otosan с учетом корректировок ([КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]), представленных в компьютерном файле DMSALUP («Продажи на внутреннем рынке независимым покупателям») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford.

Вместе с тем, при проверке на соответствие продаж легких коммерческих автомобилей на внутреннем рынке Турецкой Республики обычному ходу торговли не учитывались поставки легких коммерческих автомобилей с РТСN-кодом [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО], по которому не приведено значение административных, торговых, общих и производственных издержек в компьютерном файле DMCOSTS («Издержки производства Товара для внутренних продаж»).

Всего за период расследования, по данным, представленным в электронном файле DMSALUP («Продажи на внутреннем рынке независимым покупателям») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford, на рынке Турецкой Республики независимым покупателям продано [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] шт. легких коммерческих автомобилей, из которых по ценам ниже себестоимости – [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] шт. Доля продаж ниже средних издержек производства с учетом административных, торговых и общих издержек составила [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] % от всего объема продаж на внутреннем рынке. В связи с непревышением установленного частью 6 статьи 11 Соглашения предела доли продаж ниже средних издержек производства с учетом административных, торговых и общих издержек от общего объема продаж на внутреннем рынке (20%) такие продажи были учтены при расчете нормальной стоимости.

При расчете нормальной стоимости Товара осуществлена проверка на достаточность объема продаж легких коммерческих автомобилей: соотношение объемов, проданных на внутренний рынок Турецкой Республики, с объемами, экспортированными в Таможенный союз, должно быть не менее 5%.

За период с 1 июля 2010 года по 30 июня 2011 года группа компаний Ford поставила в Таможенный союз [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] разновидностей легких коммерческих автомобилей, из которых [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] разновидностей (РТСN-коды [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]) также поставлялись на внутренний рынок Турецкой Республики, и выполнялось условие достаточности объема продаж.

Для разновидностей (РТСN-коды [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]) отсутствовали продажи на внутреннем рынке Турецкой Республики.

В этой связи в соответствии с частью 10 статьи 11 Соглашения для целей расчета нормальной стоимости для разновидностей (РТСN-кодов) легких коммерческих автомобилей, по которым не выполняется достаточность продаж и нет поставок на внутренний рынок Турецкой Республики, была использована средневзвешенная себестоимость производства данных разновидностей легких коммерческих автомобилей, приведенная в компьютерном файле CUCOSTS («Издержки производства Товара на экспорт в Таможенный союз») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford, с учетом величины административных, торговых и общих издержек, характерных для продаж Товара на внутреннем рынке Турецкой Республики, а также средняя норма прибыли, рассчитанная на основании данных компьютерного файла DMSALUP («Продажи на внутреннем рынке независимым покупателям»).

Значение нормы прибыли, определенное вышеуказанным способом, при продажах легких коммерческих автомобилей за период расследования составило [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] %.

Значение административных, торговых и общих издержек при продажах товара на внутреннем рынке составило [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] турецких лир за штуку.

Расчет нормальной стоимости разновидностей легких коммерческих автомобилей, произведенных компанией Ford Otosan, за период расследования в турецких лирах на условиях EXW приведен в таблице 3.5.1.

3.5.1.2. Экспортная стоимость для группы компаний Ford

В соответствии со статьей 2 Соглашения экспортная цена товара – это цена, которая уплачена или должна быть уплачена покупателями, не являющимися связанными лицами, при импорте товара на единую таможенную территорию Таможенного союза.

В ответе на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford указано, что поставки рассматриваемого Товара независимым покупателям на рынок Таможенного союза осуществлялись [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

Для расчета экспортной цены группы компаний Ford использованы данные о поставках [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] разновидностей легких коммерческих автомобилей в адрес независимых покупателей Таможенного союза (PTCN-коды [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]), которые указаны в ответе группы компаний Ford на антидемпинговый вопросник.

Для обеспечения корректного сопоставления с нормальной стоимостью значение экспортной цены для разновидностей легких коммерческих автомобилей приведено к условиям поставки EXW Ford Otosan.

При расчете экспортной цены рассматриваемого Товара использовались корректировки, приведенные в компьютерном файле CUSALRP («Продажи связанным покупателям в Таможенный союз»), CUSALUP («Продажи независимым покупателям в Таможенный союз») ответа на антидемпинговый вопросник группы компаний Ford ([КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]).

При этом корректировка экспортной цены осуществлялась на основе представленных в вышеуказанных компьютерных файлах издержек по каждой поставке, исходя из идентификационного номера автомобиля.

Таким образом, за период расследования средневзвешенное значение прибыли при поставках Товара для группы компаний Ford составило [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] %.

Результаты расчета экспортной цены рассматриваемого товара для группы компаний Ford, приведенной с учетом всех корректировок к условиям EXW Ford Otosan, а также результаты расчета экспортной цены на условиях CIF до границы Таможенного союза за период расследования представлены в таблице 3.5.1.

3.5.1.3. Демпинговая маржа для группы компаний Ford

В соответствии с частью 2 статьи 10 Соглашения сопоставление экспортной цены с нормальной стоимостью было осуществлено на одной и той же стадии торговой операции EXW.

На основании показателей по нормальной стоимости легких коммерческих автомобилей на внутреннем рынке Турецкой Республики и экспортной цене при поставках таких легких коммерческих автомобилей группой компаний Ford в адрес потребителей Таможенного союза за период расследования демпинговая маржа была рассчитана по следующей формуле для каждой разновидности:

$$DM = \frac{(NV_{EXW} - EP_{EXW})}{EP_{CIF}} \times 100 \%,$$

где

- DM** – демпинговая маржа;
- NV_{EXW}** – нормальная стоимость на условиях EXW (с учетом корректировок);
- EP_{EXW}** – экспортная цена на условиях EXW (с учетом корректировок).
- EP_{CIF}** – экспортная цена на условиях CIF до границы Таможенного союза.

Результаты расчета индивидуальной демпинговой маржи для группы компаний Ford при поставках легких коммерческих автомобилей приведены в таблице 3.5.1.

Значение средневзвешенной индивидуальной демпинговой маржи при поставках легких коммерческих автомобилей, осуществляемых группой компаний Ford в Таможенный союз, за период с 1 июля 2010 года по 30 июня 2011 года составило **11,16 %**.

3.5.2. Расчет индивидуальной демпинговой маржи для компании Peugeot Citroen Automobiles SA

Расчет индивидуальной демпинговой маржи для компании Peugeot Citroen Automobiles SA осуществлен на основе информации, имеющейся в распоряжении Департамента. При определении индивидуальной демпинговой маржи для компании Peugeot Citroen Automobiles SA использовались данные, представленные в ответе на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера компании Peugeot Citroen Automobiles SA (далее - РСА) и ответа на антидемпинговый вопросник для импортера компании ООО «Пежо Ситроен Рус».

По итогам рассмотрения ответов на антидемпинговый вопросник указанных компаний установлены следующие схемы реализации легких коммерческих автомобилей: [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

Поскольку все сделки на внутреннем рынке Итальянской Республики осуществлялись в евро, а ответ на антидемпинговый вопросник компании ООО «Пежо Ситроен Рус» содержит информацию о среднем курсе евро к российскому рублю за период расследования, то все расчеты произведены в евро.

3.5.2.1. Нормальная стоимость для компании Peugeot Citroen Automobiles SA

В соответствии с частью 1 статьи 11 Соглашения нормальная стоимость товара – это цена аналогичного товара при его продаже в период расследования на внутреннем рынке экспортирующего иностранного государства покупателям, не являющимся связанными лицами, при обычном ходе торговли для использования на таможенной территории экспортирующего иностранного государства в конкурентных условиях.

В соответствии с положениями части 2 статьи 11 Соглашения объем продаж легких коммерческих автомобилей на внутреннем рынке Итальянской Республики должен быть проверен на соответствие обычному ходу торговли и на достаточность для расчета нормальной стоимости.

В ответе на антидемпинговый вопросник компании РСА указано, что компания осуществляла продажи рассматриваемого Товара независимым покупателям на внутреннем рынке Итальянской Республики посредством [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

Для продаж на внутренний рынок Итальянской Республики нетто-стоимость по каждой сделке была скорректирована до уровня EXW с учетом всех заявленных корректировок ([КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]). Общий объем продаж коммерческих автомобилей на внутреннем рынке Итальянской Республики в адрес независимых покупателей за период расследования составил [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] шт.

За период с 1 июля 2010 года по 30 июня 2011 года компания РСА и компания ООО «Пежо Ситроен Рус» поставили на рынок Таможенного союза [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] разновидностей легких коммерческих автомобилей,

из которых [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] разновидности (PTCN-коды [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]) поставлялись на внутренний рынок Итальянской Республики, и в их отношении выполнялось условие достаточности.

Для разновидностей (PTCN-коды [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]) отсутствуют продажи на внутренний рынок Итальянской Республики.

Принимая во внимание, что в ответе на антидемпинговый вопросник компании РСА не представлена себестоимость производства единицы рассматриваемого Товара с учетом административных, торговых и общих издержек, то расчет нормальной стоимости легких коммерческих автомобилей производился на основе данных по разновидностям (PTCN-кодам) Товара, поставляемого как на таможенную территорию Таможенного союза, так и продаваемого на внутреннем рынке Итальянской Республики.

Расчет нормальной стоимости разновидностей легких коммерческих автомобилей компании РСА за период расследования при продажах на внутренний рынок Итальянской Республики в евро на условиях EXW приведен в таблице 3.5.2.

3.5.2.2. Экспортная стоимость для компании Peugeot Citroen Automobiles SA

В соответствии со статьей 2 Соглашения экспортная цена товара – это цена, которая уплачена или должна быть уплачена покупателями, не являющимися связанными лицами, при импорте товара на единую таможенную территорию Таможенного союза.

В ответе на антидемпинговый вопросник РСА указано, что поставки рассматриваемого Товара независимым покупателям на рынке Таможенного союза осуществлялись [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО].

Для обеспечения корректного сопоставления с нормальной стоимостью значение экспортной цены для разновидностей (PTCN-кодов) легких коммерческих автомобилей приведено к условиям поставки EXW.

При расчете экспортной цены продаж легких коммерческих автомобилей РСА была рассчитана на основании информации обо всех продажах в Таможенный союз с учетом всех корректировок, заявленных компанией РСА.

При этом корректировка экспортной цены осуществлялась на основе представленных в вышеуказанных компьютерных файлах издержек по каждой поставке.

Размер корректировки от EXW до CIF был рассчитан на основании информации, представленной в ответах на антидемпинговый вопросник компании ООО «Пежо Ситроен Рус» и РСА.

Результаты расчета экспортной цены при продажах Товара в Таможенный союз, приведенной с учетом всех корректировок к условиям EXW, а также результаты расчета экспортной цены на условиях CIF до границы Таможенного союза за период расследования представлены в таблице 3.5.2.

3.5.2.3. Демпинговая маржа для компании Peugeot Citroen Automobiles SA

В соответствии с частью 2 статьи 10 Соглашения сопоставление экспортной цены с нормальной стоимостью было осуществлено на одной и той же стадии торговой операции EXW.

Учитывая отсутствие в ответе на антидемпинговый вопросник компании РСА данных по себестоимости производства единицы рассматриваемого Товара с учетом административных, торговых и общих издержек, расчет демпинговой маржи произведен на основе сопоставления нормальной стоимости с экспортной ценой разновидностей легких коммерческих автомобилей, поставляемых как на таможенную территорию Таможенного союза, так и продаваемых на внутреннем рынке Итальянской Республики, с учетом выполнения условия достаточности продаж.

На основании показателей по нормальной стоимости легких коммерческих автомобилей на внутреннем рынке Итальянской Республики и экспортной цене при поставках таких легких коммерческих автомобилей в адрес потребителей Таможенного союза за период расследования демпинговая маржа была рассчитана по следующей формуле для каждой разновидности:

$$DM = \frac{(NV_{EXW} - EP_{EXW})}{EP_{CIF}} \times 100 \%,$$

где

- DM** – демпинговая маржа;
- NV_{EXW}** – нормальная стоимость на условиях EXW (с учетом корректировок);
- EP_{EXW}** – экспортная цена на условиях EXW (с учетом корректировок).
- EP_{CIF}** – экспортная цена на условиях CIF до границы Таможенного союза.

Результаты расчета индивидуальной демпинговой маржи для компании РСА при поставках легких коммерческих автомобилей приведены в таблице 3.5.2.

Значение средневзвешенной индивидуальной демпинговой маржи при поставках легких коммерческих автомобилей, осуществляемых компанией РСА, за период с 1 июля 2010 года по 30 июня 2011 года составило **23,03 %**.

3.5.3. Расчет единой демпинговой маржи по легким коммерческим автомобилям для Федеративной Республики Германия

В соответствии с положениями пункта 1 статьи 11 Соглашения нормальная стоимость товара определяется на основе цен аналогичного товара, складывающихся при обычном ходе торговли таким аналогичным товаром на рынке иностранного государства, из которого экспортируется данный товар.

Единая демпинговая маржа при поставках легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, в ТС определена на основе расчетных данных по нормальной стоимости и экспортной цене компаний «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ», взвешенной на объем поставок Товара в ТС каждой из указанных компаний, осуществленных в период расследования.

В связи с тем, что запрашиваемая в антидемпинговом вопроснике информация представлена компаниями «Фольксваген АГ» и ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» в неполном объеме (см. часть 1.2.3. и 1.2.5.), ответ на антидемпинговый вопросник от компании «Даймлер АГ» не получен (см. пункт 1.2. Доклада), а имеющиеся в распоряжении Департамента данные не позволяют определить, какие именно разновидности Товара реализовывались на внутреннем рынке ФРГ и/или экспортировались в Таможенный союз, расчет нормальной стоимости и экспортной цены легких коммерческих автомобилей был осуществлен следующим образом:

- экспортные цены Товара рассчитаны на основе данных российской, белорусской и казахстанской таможенной статистики по поставкам легких коммерческих автомобилей из ФРГ (которые можно отследить в соответствующих графах таможенных деклараций) по кодам 8704 21 310 0, 8704 21 910 0 ТН ВЭД ТС;

- расчет нормальной стоимости легких коммерческих автомобилей для компаний «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ» произведен на основании данных по минимальной стоимости базовых комплектаций легких коммерческих автомобилей, имеющих короткую колесную базу, стандартную крышу и различающихся мощностью двигателя, приведенной в прайс-листах указанных компаний за период с 1 января 2011 г. по 30 июня 2011 г., представленных в заявлении о начале расследования.

Определение нормальной стоимости.

Таким образом, при расчете нормальной стоимости легких коммерческих автомобилей, производимых компаниями «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ», принимались во внимание цены на следующие модели:

- Mercedes-Benz Sprinter в модификации кузова «грузовой цельнометаллический фургон», полной массой 3 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 70, 95, 120, 140 кВт;

- Mercedes-Benz Sprinter в модификации кузова «грузовой цельнометаллический фургон», полной массой 3,5 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 70, 95, 120, 140 кВт;

- Mercedes-Benz Sprinter в модификации кузова «комби - грузопассажирский фургон», полной массой 3,2 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей

и мощностью двигателя 80, 110 кВт;

- Mercedes-Benz Sprinter в модификации кузова «комби – грузопассажирский фургон», полной массой 3,5 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 80, 110 кВт;

- Volkswagen Crafter в модификации кузова «грузовой цельнометаллический фургон», полной массой 3 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 80, 100, 120 кВт;

- Volkswagen Crafter в модификации кузова «грузовой цельнометаллический фургон», полной массой 3,5 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 80, 100, 120 кВт;

- Volkswagen Crafter в модификации кузова «комби – грузопассажирский фургон», полной массой 3 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 80, 100, 120 кВт;

- Volkswagen Crafter в модификации кузова «комби – грузопассажирский фургон», полной массой 3,5 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 80, 100, 120 кВт;

- Volkswagen Transporter в модификации кузова «грузовой цельнометаллический фургон», полной массой 2,8 тонны, с колесной базой 3000 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 62, 75, 84, 103, 132 кВт;

- Volkswagen Transporter в модификации кузова «комби – грузопассажирский фургон», полной массой 2,8 тонны, с колесной базой 3000 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 62, 75, 84, 103, 132 кВт.

Среднее значение цен реализации официальными дилерами компании «Даймлер АГ» легких коммерческие автомобилей на внутреннем рынке ФРГ без учета НДС составило **31150,67 евро за штуку**.

Среднее значение цен реализации официальными дилерами компании «Фольксваген АГ» легких коммерческих автомобилей на внутреннем рынке ФРГ без учета НДС составило **28851,67 евро за штуку**.

Принимая во внимание информацию, представленную по итогам публичных слушаний компанией «Даймлер АГ» и компанией ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» о необходимости корректировки нормальной стоимости на маржу дилера равную **34,1%**, расчетное значение цен реализации на внутреннем рынке ФРГ легких коммерческих автомобилей, произведенных компаниями «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ», было скорректировано на указанный размер маржи дилера.

Размер корректировки нормальной стоимости компании «Даймлер АГ» до условий EXW составил $(31150,67 * 0,341 / (1 + 0,341)) = 7921,24$ евро за штуку.

Размер корректировки нормальной стоимости компании «Фольксваген АГ» до условий EXW составил $(28851,67 * 0,341 / (1 + 0,341)) = 7336,63$ евро за штуку.

Таким образом, значение нормальной стоимости на условиях EXW при продажах компанией «Даймлер АГ» рассматриваемого Товара на внутреннем рынке ФРГ в адрес независимых покупателей за период расследования составило $(31150,67 - 7921,24) = 23229,43$ евро за штуку, для продаж компании Фольксваген АГ – $(28851,67 - 7336,63) = 21515,04$ евро за штуку.

За период расследования в Таможенный союз было поставлено

[КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] шт. легких коммерческих автомобилей производства «Даймлер АГ» и [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] шт. легких коммерческих автомобилей производства «Фольксваген АГ».

Таким образом, средневзвешенное значение нормальной стоимости на условиях EXW при продажах компанией «Даймлер АГ» и компанией «Фольксваген АГ» на внутреннем рынке составило $(23229,43 * [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] + 21515,04 * [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]) / ([КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] + [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО]) = 22079,63$ евро за штуку.

Определение экспортной цены.

Поскольку данные по нормальной стоимости на внутреннем рынке ФРГ приводятся в евро, то все расчеты, производимые в соответствии с данными российской, белорусской и казахской таможенной статистики, также осуществлены в евро. Конвертация долларов США в евро была осуществлена по среднему курсу за период расследования **1,3627 долларов США за 1 евро²**.

Средневзвешенное значение экспортной цены легких коммерческих автомобилей производства «Даймлер АГ» составило [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] евро за штуку, производства «Фольксваген АГ» - [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] евро за штуку.

Для корректного сопоставления с нормальной стоимостью данное значение экспортной цены необходимо скорректировать до условий поставки EXW (статистическая стоимость в таможенной статистике приводится на условиях CIF/CIP).

Размер корректировки от CIF/CIP до EXW был рассчитан на основании информации, представленной компанией «Даймлер АГ» и компанией ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» по итогам публичных слушаний. По данным вышеупомянутых компаний средневзвешенный размер корректировки от CIF/CIP до EXW составляет **695 евро за штуку**.

Средневзвешенное значение экспортной цены для компании «Даймлер АГ», приведенное к условиям EXW, составляет [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] евро за штуку, для компании «Фольксваген АГ» - [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] евро за штуку.

Произведен расчет средневзвешенной экспортной цены на условиях EXW и CIF для поставок Товара в ТС компаниями «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ».

Значение средневзвешенной экспортной цены на условиях CIF для поставок компаний «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ» составляет [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] евро за штуку.

Значение средневзвешенной экспортной цены на условиях EXW для поставок компаний «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ» составляет [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] евро за штуку.

Расчет демпинговой маржи при поставках в ТС легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, был произведен по следующей формуле:

² По данным сайта Центрального банка Российской Федерации.

$$DM = \frac{(NV_{EXW} - EP_{EXW})}{EP_{CIF}} \times 100 \%,$$

где

- DM** – демпинговая маржа;
- NV_{EXW}** – нормальная стоимость на условиях EXW (с учетом всех заявленных корректировок);
- EP_{EXW}** – экспортная цена на условиях EXW (с учетом всех заявленных корректировок).
- EP_{CIF}** – экспортная цена на условиях CIF до границы ТС.

Таким образом, единая демпинговая маржа для легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ и ввозимых в ТС, составляет **29,81 %**.

3.5.4. Расчет единой демпинговой маржи по легким коммерческим автомобилям для Итальянской Республики

Принимая во внимание, невозможность осуществления расчета индивидуальной демпинговой маржи для компании Iveco S.p.A по причинам, изложенным в части 1.2.2 и 1.2.6 настоящего доклада, а также учитывая, отсутствие поставок Товара компанией Fiat S.p.A. на ТТ ТС в период расследования, в соответствии с пунктом 11 статьи 10 Соглашения демпинговая маржа для легких коммерческих автомобилей, происходящих из Итальянской Республики и ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза (за исключением Товара, произведенного компанией Peugeot Citroen Automobiles SA и поставляемого компаниями Automobiles Peugeot и Automobiles Citroen), составляет **23,03 %**.

3.5.5. Расчет единой демпинговой маржи по легким коммерческим автомобилям для Турецкой Республики

В связи с тем, что согласно данным российской, белорусской и казахской таможенной статистики все поставки за период расследования легких коммерческих автомобилей, происходящих из Турецкой Республики и ввозимых на ТТ ТС, осуществлялись группой компаний Ford, то общую демпинговую маржу по легким коммерческим автомобилям, происходящим из Турецкой Республики, следует считать равной индивидуальной демпинговой марже по легким коммерческим автомобилям, рассчитанной для группы компаний Ford.

С учетом изложенного, а также в соответствии с пунктом 11 статьи 10 Соглашения значение демпинговой маржи при поставках легких коммерческих автомобилей, происходящих из Турецкой Республики и ввозимых на ТТ ТС (за исключением легких коммерческих автомобилей, производимых компанией Ford), за период расследования составило **11,16 %**.

3.6. Выводы

За период с 2008 по 2011 год объем ввоза легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики в ТС вырос на 23,2 %, составив в 2011 году 10978 шт., несмотря на сокращение демпингового импорта Товара в 2010 году по сравнению с 2008 годом на 33,6 %. На 2 полугодие 2010 года пришелся наибольший рост объемов демпингового импорта, в вышеуказанный период по отношению к 2 полугодию 2009 года объем ввоза указанного товара из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики увеличился на 225,8 %.

В 2011 году по сравнению с 2008 годом средневзвешенная цена на легкие коммерческие автомобили, происходящие из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, уменьшилась на 9,5 % и составила 22556,2 долл. США/тонну.

За период с 2 полугодия 2010 года по 1 полугодие 2011 года средневзвешенная индивидуальная демпинговая маржа при поставках в ТС легких коммерческих автомобилей, составила для следующих предприятий:

- Ford Otosan – 11,16%;
- Peugeot Citroen Automobiles SA – 23,03 %;
- производителей Товара в ФРГ – 29,81 %;
- производителей Товара в Итальянской Республике (за исключением Товара марки «Peugeot» и «Citroen», производимого на заводе Sevel S.p.A.) - 23,03 %;
- производителей Товара в Турецкой Республике (за исключением Товара, производимого компанией Ford Otosan) - 11,16 %.

4. Доказательства причинения материального ущерба отрасли экономики государств – членов Таможенного союза

4.1. Анализ состояния рынка Товара на ТТ ТС

В целях возможности оценить совокупное воздействие демпингового импорта коммерческих легковых автомобилей из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики на отрасль экономики ТС в соответствии с пунктом 6 статьи 13 Соглашения было установлено:

- демпинговая маржа по каждой стране составляет более 2 %;
- объем импорта из каждой страны не является незначительным с учетом положений пункта 2 статьи 31 Соглашения;
- кроме того, в ходе расследования не выявлены различия в условиях конкуренции между импортными Товарами и в условиях конкуренции между импортным Товаром и аналогичным Товаром отрасли экономики ТС.

4.1.1. Объем производства, потребления и реализации Товара на ТТ ТС

Объемы производства, потребления и реализации легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС за период с 2008 по 2011 год и период расследования (2 полугодие 2010 года и 1 полугодие 2011 года) характеризуются данными, представленными в таблицах 4.1.1.1. и 4.1.1.2.

Таблица 4.1.1.1.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Объем потребления Товара на ТТ ТС³	шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-67,0	+127,2	+119,6	+58,7	+64,0
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-67,0	-25,1	-	-	

Развитие рынка легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в анализируемый период определялось наличием финансово-экономического кризиса в 2009 году и восстановлением экономики в 2010 году.

Как видно из таблицы 4.1.1.1., емкость рынка легких коммерческих автомобилей в Таможенном союзе в 2010 году по сравнению с 2008 годом сократилась на 25,1 %. В 2009 году (в период финансово – экономического кризиса) по сравнению с 2008 годом сокращение объема потребления Товара на ТТ ТС составило 67,0 %. В 2010 году на фоне оживления экономики отмечалось увеличение объемов потребления легких коммерческих автомобилей по сравнению с 2009 годом в 2,2 раза. В период расследования наблюдался рост объема

³ Объем потребления Товара на ТТ ТС рассчитан исходя из объемов производства Товара на ТТ ТС, изменений товарных запасов (данные Вопросника ООО «Соллерс – Елабуга») и объемов экспорта и импорта Товара (данные ФТС России, ГТК РБ, КТК РК)

потребления Товара – во 2 полугодии 2010 года на 119,6 % , в 1 полугодии 2011 года на 58,7 %.

В целом за 2011 год (по сравнению с 2010 годом) объем потребления Товара на ТТ ТС вырос на 64,0 % .

Таблица 4.1.1.2.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Объем производства Товара на ТТ ТС	шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-38,3	+203,0	+192,9	+43,4	+19,7
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-38,3	+86,9	-	-	
Объем реализации Товара на ТТ ТС	шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-11,2	+117,6	+100,0	+58,7	+49,1
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-11,2	+93,2	-	-	
Изменение доли Товара, произведенного в государствах-членах ТС и реализованного на ТТ ТС, в потреблении (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	40,5	-2,7	-6,1	0,0	-5,6

Объем производства легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в целом за период с 2008 по 2010 год увеличился на 86,9 %, в 2009 году по сравнению с 2008 годом наблюдалось сокращение объема производства Товара на 38,3 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом объем производства Товара вырос в 3 раза. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года объем производства легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС вырос в 2,9 раза, в 1 полугодии 2011 года вырос на 43,4 %. В 2011 году по сравнению с 2010 годом объем производства Товара на ТТ ТС увеличился на 19,7 %.

Объем реализации легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в период с 2008 по 2010 год увеличился на 93,2 %. В 2009 году по сравнению с 2008 годом объем реализации сократился на 11,2 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом объем реализации Товара увеличился в 2,1 раза. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года рост объема реализации легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС составил 100 % и в 1 полугодии 2011 года – 58,7 %. В 2011 году по сравнению с 2010 годом объем реализации легких коммерческих автомобилей производителей в государствах-членах ТС увеличился на 49,1 %.

Доля Товара, произведенного в государствах - членах ТС, в объеме потребления на ТТ ТС за период с 2008 по 2010 год увеличилась на 37,8 процентных пункта. В период расследования – во 2 полугодии 2010 году наблюдалось сокращение доли на 6,1 процентных пункта и в 1 полугодии 2011 года доля Товара, произведенного в ТС сохранилась на уровне 1 полугодия 2010 года. Доля Товара, произведенного в государствах - членах ТС в объеме потребления на ТТ ТС в 2011 году на 5,6 процентных пункта меньше показателя 2010 года.

Таблица 4.1.1.3.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Общий объем импорта Товара на ТТ ТС	шт.	16232	2504	6122	3333	4425	11513
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-84,6	+144,5	+161,8	+58,7	+88,1
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-84,6	-62,3	-	-	
Объем демпингового импорта Товара на ТТ ТС	шт.	8910	1714	5916	3196	4261	10978
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-80,8	+245,2	+225,8	+56,7	+85,6
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-80,8	-33,6	-	-	+23,2
Изменение доли импорта в общем объеме потребления (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	-40,5	2,7	6,1	-0,0	5,6
в т.ч. изменение доли демпингового импорта в общем объеме потребления (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	-17,4	12,6	11,8	-0,5	4,9

Общий объем импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в целом за период с 2008 по 2010 год сократился на 62,3 %, в 2009 году по сравнению с 2008 годом объем импорта Товара уменьшился на 84,6 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом наблюдался рост объема импорта в 2,4 раза, в период расследования тенденция роста объема импорта Товара продолжалась –

во 2 полугодии 2010 года импорт Товара увеличился в 2,6 раза, в 1 полугодии 2011 года – в 1,6 раза. В 2011 году общий объем импорта Товара на ТТ ТС увеличился в 1,9 раза по сравнению с 2010 годом.

Объем демпингового импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в целом за период с 2008 по 2010 год сократился на 33,6 %, в 2009 году по сравнению с 2008 годом объем импорта Товара из демпинговых стран уменьшился на 80,8%, в 2010 году по сравнению с 2009 годом наблюдался рост объема импорта Товара в 3,5 раза. В период расследования отмечается устойчивая тенденция роста объема демпингового импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС – во 2 полугодии 2010 года в 3,2 раза, в 1 полугодии 2011 года в 1,6 раза. В 2011 году объем демпингового импорта вырос в 1,9 раза по сравнению с 2010 годом.

Доля общего объема импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в объеме потребления Товара на ТТ ТС за период с 2008 по 2010 год сократилась на 37,8 процентных пункта. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года наблюдается увеличение доли общего объема импорта в объеме потребления на 6,1 процентных пункта, в 1 полугодии 2011 года доля импортного Товара сохранилась на уровне 1 полугодии 2010 года. В 2011 году доля общего объема импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в объеме потребления Товара на ТТ ТС увеличилась на 5,6 процентных пунктов по сравнению с 2010 годом.

Доля демпингового импорта Товара на рынке Таможенного союза с 2008 по 2010 год сократилась на 4,8 процентных пункта. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года отмечается увеличение доли демпингового импорта Товара на 11,8 процентных пункта и в 1 полугодии 2011 года наблюдалось небольшое сокращение доли на 0,5 процентных пункта. В 2011 году по сравнению с 2010 годом доля демпингового импорта Товара на ТТ ТС в потреблении Товара на ТТ ТС увеличилась на 4,9 процентных пункта .

4.1.2. Общий объем экспорта с ТТ ТС

Объем экспортных поставок легких коммерческих автомобилей с ТТ ТС в анализируемый период был незначительным.

Таблица 4.1.2.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Объем экспорта Товара отраслью экономики ТС	шт.	51	44	144	105	40	158
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-13,7	+227,3	+854,5	+2,6	+9,7
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-13,7	+182,4	-	-	

4.2. Анализ состояния отрасли экономики государств – членов Таможенного союза

Анализ состояния отрасли экономики государств – членов Таможенного союза проводился в отношении ООО «Соллерс – Елабуга», являющегося предприятием – заявителем, на долю которого в среднем за период с 2008 по 2011 год приходилось 87,9 % объема производства легких коммерческих автомобилей в Таможенном союзе (далее – отрасль экономики ТС).

4.2.1. Объемы производства и реализации Товара отраслью экономики ТС

Объемы производства и реализации легких коммерческих автомобилей отраслью экономики ТС за период с 2008 по 2010 год и период расследования характеризуются следующими данными.

Таблица 4.2.1.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Объем производства Товара отраслью экономики ТС	шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-37,7	+208,9	+178,6	+16,4	-7,0
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-37,7	+92,3	-	-	
Объем реализации Товара отраслью экономики ТС на ТТ ТС	шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-8,6	+120	+91,2	+29	+15,0
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	-8,6	+101	-	-	
Изменение доли Товара, произведенного отраслью экономики ТС и реализованного на ТТ ТС, в потреблении (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	39,9	-2,0	-8,8	-11,5	-18,1

Объем производства легких коммерческих автомобилей на предприятии отрасли экономики ТС в целом за период с 2008 по 2010 год увеличился на 92,3 %. В 2009 году по сравнению с 2008 годом объем производства Товара отраслью экономики ТС сократился на 37,7 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом объем

производства Товара вырос в 3 раза. В период расследования тенденция роста объема производства легких коммерческих автомобилей на предприятиях отрасли экономики ТС сохранялась – во 2 полугодии 2010 года объем производства Товара вырос в 2,8 раза, в 1 полугодии 2011 года на 16,4 %. В 2011 году по сравнению с 2010 годом объем производства Товара отраслью экономики ТС снизился на 7 %.

Объем реализации легких коммерческих автомобилей отраслью экономики ТС на ТТ ТС за период с 2008 по 2010 год увеличился на 101 %. В 2009 году по сравнению с 2008 годом объем реализации Товара сократился на 8,6 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом объем реализации Товара увеличился в 2,2 раза. В период расследования рост объема реализации легких коммерческих автомобилей отраслью экономики ТС на ТТ ТС составил: во 2 полугодии 2010 года 91,2 % и в 1 полугодии 2011 года – 29 %. В 2011 году по сравнению с 2010 годом объем реализации Товара отраслью экономики ТС вырос на 15 %.

Доля Товара, произведенного отраслью экономики ТС, в потреблении на ТТ ТС за период с 2008 по 2010 год увеличилась на 37,9 процентных пункта, в период расследования – во 2 полугодии 2010 года наблюдалось сокращение доли Товара, произведенного отраслью экономики ТС, в потреблении на ТТ ТС на 8,9 процентных пункта и в 1 полугодии 2011 года на 11,5 процентных пункта. В 2011 году доля Товара, произведенного отраслью экономики ТС, в потреблении на ТТ ТС была на 18,1 процентных пункта меньше показателя 2010 года.

4.2.2. Товарные запасы

Таблица 4.2.2.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Товарные запасы отрасли экономики ТС на конец года	шт.						
Отношение товарных запасов к объему производства отрасли экономики ТС	%	15,6	1,2	12,2	21,6	21,3	

Товарные запасы легких коммерческих автомобилей на предприятии отрасли экономики ТС (на конец периода) с 2008 по 2010 год увеличились в 1,5 раза. Тенденция роста товарных запасов сохранилась в период расследования – в 1 полугодии 2011 года – в 3 раза.

Отношение товарных запасов к объему производства за период с 2008 по 2010 год сократилось на 3,4 процентных пункта. В период расследования на фоне роста товарных запасов показатель достиг уровня 21,3 % - 21,6 %, что составляло примерно пятую часть объема производства отрасли экономики ТС.

4.2.3. Степень загрузки производственных мощностей

Таблица 4.2.3.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Изменение степени загрузки производственных мощностей (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	-2,9	+9,9	+10,6	+2,1	-1,0

Производственные мощности отрасли экономики ТС за анализируемый период оставались неизменными. Степень загрузки производственных мощностей за период с 2008 по 2010 год увеличилась на 7 процентных пункта. После сокращения степени загрузки в 2009 году по сравнению с 2008 годом на 2,9 процентных пункта, в 2010 году наблюдался рост на 9,9 процентных пунктов. В период расследования тенденция роста степени загрузки продолжалась: во 2 полугодии 2010 года степень загрузки увеличилась на 10,6 процентных пункта, в 1 полугодии 2011 года – на 2,1 процентных пункта. Несмотря на увеличение степени загрузки в анализируемый период ее показатель оставался на низком уровне. В 2011 году степень загрузки производственных мощностей уменьшилась на 1 процентный пункт.

4.2.4. Себестоимость и структура себестоимости

Таблица 4.2.4.1.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Средневзвешенная себестоимость единицы Товара, реализованного на ТТ ТС⁴	тыс. руб./шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	+13,0	+10,8	+6,3	-0,4	+28,8
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	+13,0	+25,2	-	-	

⁴ Средневзвешенная себестоимость единицы Товара, реализованного на ТТ ТС, рассчитана с учетом полной себестоимости производства Товара, реализованного первому независимому покупателю на ТТ ТС ООО «Соллерс – Елабуга» и затрат связанной организации на реализацию Товара независимому покупателю на ТТ ТС (составляющих в среднем около [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] % в себестоимости Товара, реализованного на ТТ ТС).

Как видно из таблицы 4.2.4.1, средневзвешенная себестоимость единицы Товара на предприятии отрасли экономики ТС за период с 2008 по 2010 год имела тенденцию к увеличению. Так, в 2010 году по сравнению с 2008 годом рост средневзвешенной себестоимости на предприятии отрасли экономики ТС составил 25,2 %, в 2009 году по сравнению с 2008 годом себестоимость единицы Товара увеличилась на 13 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом – на 10,8 %. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года рост себестоимости единицы Товара на предприятии отрасли экономики ТС составил 6,3 %, в 1 полугодии 2011 года наблюдалось сокращение себестоимости на 0,4 %. В 2011 году средневзвешенная себестоимость единицы Товара на предприятии отрасли экономики ТС увеличилась на 38,8 % по сравнению с 2010 годом.

4.2.5. Цены, рентабельность и прибыль

Таблица 4.2.5.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Средневзвешенная себестоимость единицы Товара, реализованного на ТТ ТС	тыс. руб./ шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	+13,0	+10,8	+6,3	-0,4	+28,8
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	+13,0	+25,2	-	-	
Средневзвешенная цена Товара, произведенного отраслью экономики ТС и реализованного на ТТ ТС (без НДС) на условиях EXW⁵	тыс. руб./ шт.						
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	+25,5	+0,2	-1,0	+10,4	+6,2
<i>Динамика по сравнению с 2008 годом</i>	%	-	+25,5	+25,8	-	-	

⁵ Средневзвешенная цена единицы Товара рассчитана исходя из цены реализации Товара отрасли экономики ТС на ТТ ТС первому независимому покупателю и цены реализации Товара на ТТ ТС независимому покупателю через связанную с ней организацией.

Прибыль/убытки предприятий отрасли экономики ТС от реализации Товара на ТТ ТС (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентах)	%	-	+233,8	-17,1	+26,1	убытки	убытки
Динамика рентабельности продаж Товара на ТТ ТС (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года в процентных пункта)	п.п.	-	+9,4	-9,0	-6,1	отрицат. значение	отрицат. значение

Как видно из таблицы, в период с 2008 по 2010 год отмечается рост средневзвешенной цены Товара, произведенного отраслью экономики ТС и реализованного на ТТ ТС. В целом за период с 2008 по 2010 год цена Товара увеличилась на 25,8 %. Основное повышение цены Товара отмечается в 2009 году по сравнению с 2008 годом – увеличение составило 25,5 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом наблюдается незначительное повышение цены на 0,2 %, в период расследования – во 2 полугодии 2010 года отмечалось сокращение средневзвешенной цены Товара на 1 %, в 1 полугодии 2011 года цена увеличилась на 10,4 %. В 2011 году рост цены Товара составил 6,2 %.

В целом за период с 2008 по 2010 год рентабельность продаж Товара на рынке ТС увеличилась незначительно.

В 2009 году на фоне роста себестоимости единицы Товара, реализованного на ТТ ТС, на 13 % рост средневзвешенной цены Товара составил 25,5 %, что привело к росту рентабельности продаж на 9,4 процентных пункта.

В 2010 году при росте себестоимости единицы Товара на 10,8 % средневзвешенная цена Товара оставалась на уровне 2009 года, что привело к снижению рентабельности продаж до уровня 2008 года. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года показатель рентабельности продаж сократился на 6,1 процентных пункта, в 1 полугодии 2011 года при сокращении себестоимости Товара на 0,4 % рост цены Товара составил 10,4 %, значение показателя рентабельности продаж было отрицательным. В 2011 году показатель рентабельности продаж также имел отрицательное значение.

За период с 2008 по 2010 год прибыль от реализации Товара на ТТ ТС увеличилась в 2,8 раза. Наибольший объем прибыли был достигнут в 2009 году, и по сравнению с 2008 годом объем прибыли увеличился в 3,3 раза. В тоже время в 2010 году по сравнению с 2009 годом отмечается сокращение прибыли на 17 %. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года прибыль увеличилась на 26,1 %, в 1 полугодии 2011 года отрасль экономики ТС несла убытки. В целом за 2011 год отрасль экономики ТС также несла убытки.

4.2.6. Численность персонала

Численность персонала, занятого в производстве легких коммерческих автомобилей в отрасли экономики ТС, за период с 2008 по 2010 год увеличилась в 2,3 раза. В период расследования тенденция роста численности персонала продолжалась – во 2 полугодии 2010 года увеличение численности персонала составило 60 %, в 1 полугодии 2011 года – 14 %. В 2011 году по сравнению с 2010 годом численность персонала, занятого в производстве Товара, сократилась на 23,3 %.

Изменение производительности труда в отрасли экономики ТС происходило под воздействием изменений объемов производства Товара в отрасли экономики ТС.

За период с 2008 по 2010 год производительность труда сократилась на 16,6 %. В 2009 году по сравнению с 2008 годом производительность труда сократилась в 2,7 раза, в 2010 году по сравнению с 2009 годом наблюдается увеличение производительности труда в 2,2 раза, однако уровень 2008 года достигнут не был. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года рост производительности труда составил 74 %, в 1 полугодии 2011 года производительность труда оставалась, практически на уровне 1 полугодия 2010 года (+ 2 %). В 2011 году производительность труда по сравнению с 2010 годом выросла более чем на 20 %, что соответствовало показателю 2008 года.

Рост заработной платы персонала, занятого в производстве Товара в отрасли экономики ТС за период с 2008 по 2010 год составил 11,4 %. В период расследования – во 2 полугодии 2010 года заработная плата персонала, занятого в производстве Товара в отрасли экономики ТС выросла на 8,4 %, в 1 полугодии 2011 года – незначительно сократилась на 0,9 %. В 2011 году заработная плата персонала, занятого в производстве Товара сократилась по сравнению с 2010 годом на 1,2 %.

4.2.7. Объем инвестиций

В анализируемый период инвестиции, направленные на производство легких коммерческих автомобилей, имели тенденцию к сокращению.

Наибольший объем инвестиций, направленный на производство Товара, отмечается в 2008 году. За период с 2008 по 2010 год объем инвестиций резко сократился – в 9,8 раз. В 2009 году по сравнению с 2008 годом объем инвестиций сократился в 11,4 раза. В период расследования наибольший объем инвестиций приходился на 2 полугодие 2010 года, в 1 полугодии 2011 года объем инвестиций был незначительным. В целом за 2011 годом объем инвестиций на производство Товара оставался незначительным.

4.3. Выводы

Ситуация в отрасли экономике ТС в период с 2008 по 2011 год развивалась под воздействием двух факторов:

- наличия демпингового импорта легких коммерческих автомобилей из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики.

- восстановления экономики после финансового и экономического кризиса 2009 года;

При этом по результатам анализа всей имеющейся в распоряжении Департамента информации установлено следующее.

В 2009 году произошло резкое снижение объемов потребления легких коммерческих автомобилей на территории Таможенного союза, которое составило -67 % к уровню 2008 года.

При этом в условиях финансового и экономического кризиса потребители отдавали предпочтение более дешевым легким коммерческим автомобилям, производимым на территории Таможенного союза, вследствие чего объемы производства аналогичного Товара отраслью экономики ТС сократились в 2009 году по сравнению с 2008 годом на 37,7 %, а объемы реализации за аналогичный период сократились на 8,6 %. Доля аналогичного Товара, производимого отраслью экономики ТС, в объеме потребления на ТТ ТС также существенно выросла – на 39,9 процентных пункта. Запасы готовой продукции на конец 2009 года были незначительными.

Несмотря на это, уровень загрузки производственных мощностей в 2009 году сократился по сравнению с 2008 годом на 2,9 процентных пункта и достиг наименьшего значения за весь анализируемый период.

При этом прибыль от реализации легких коммерческих автомобилей отраслью экономики ТС в 2009 году выросла по сравнению с 2008 годом.

Период с 2010 по 2011 год характеризуется ежегодным восстановлением потребления легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС. Так, объем потребления вырос в 2011 году по сравнению с 2009 годом в 3,7 раза и превысил показатель докризисного 2008 года на 22,9 %.

Несмотря на рост потребления, отрасли экономики ТС не удалось удержать свои позиции на ТТ ТС. Темпы роста производства и реализации аналогичного Товара отраслью экономики ТС в 2010 и 2011 годах существенно отставали от темпов роста потребления и темпов роста демпингового импорта.

Так, объемы производства и реализации аналогичного Товара отраслью экономики ТС выросли за период с 2009 по 2011 соответственно в 2,9 раза и 2,5 раза, а по отношению к 2008 году соответственно в 1,8 раза и 2,3 раза. Доля аналогичного Товара, производимого отраслью экономики ТС, в объеме потребления на ТТ ТС снизилась за период с 2009 по 2011 год на 20,1 процентных пункта.

Несмотря на рост объемов реализации Товара на ТТ ТС, прибыль отрасли экономики ТС сократилась в 2010 году по отношению к 2009 году на 17 %, а в 2011 году отрасль экономики ТС потерпела убытки. Рентабельность продаж аналогичного Товара, производимого отраслью экономики ТС, снизилась в 2010 году по отношению к 2009 году, оставаясь положительной, а в 2011 году показатель рентабельности имел отрицательное значение.

Загрузка производственных мощностей выросла в период с 2009 по 2011 год на 8,9 процентных пункта.

Существенно выросли товарные запасы, которые составляли в период расследования примерно пятую часть объема производства Товара отраслью экономики ТС.

Начиная с 2009 года, темпы роста себестоимости аналогичного Товара, производимого отраслью экономики ТС, опережали темы роста отпускных цен. Так, если себестоимость за период с 2009 по 2011 год выросла на 42,7%, то значение отпускных цен увеличилось лишь на 6,4 %, что было вызвано попытками отрасли экономики ТС сохранить свою конкурентоспособность на ТТ ТС на фоне растущего демпингового импорта.

Необходимо отметить, что на фоне вышеуказанных процессов отрасль экономики ТС в период с 2008 по 2010 год увеличивала численность персонала, занятого в производстве аналогичного Товара. За указанный период численность персонала увеличилась в 2,3 раза. В 2011 году отрасль экономики ТС была вынуждена сокращать рабочие места в целях снижения темпов роста себестоимости. Заработная плата после снижения в 2009 году на 12,9 % вновь выросла на 11,4 % в 2010 году, сохранившись приблизительно на том же уровне в 2011 году.

Таким образом, несмотря на восстановление объемов производства и реализации аналогичного Товара отраслью экономики ТС на ТТ ТС после финансового и экономического кризиса 2009 года, отрасли экономики ТС не удалось сохранить свои позиции на ТТ ТС. Начиная с 2010 года, в отрасли экономики ТС наблюдается снижение прибыли и рентабельности продаж, сокращение доли аналогичного товара на рынке ТС, рост товарных запасов. В 2011 году данные негативные тенденции на фоне растущего демпингового импорта существенно усилились, что привело к тому, что деятельность отрасли ТС по производству и реализации Товара стала убыточной.

С учетом вышеизложенного Департамент пришел к выводу о наличии материального ущерба отрасли экономики ТС.

5. Доказательства наличия причинно-следственной связи между демпинговым импортом и материальным ущербом отрасли экономики государств – членов Таможенного союза

В целях установления наличия причинно-следственной связи между демпинговым импортом и материальным ущербом отрасли экономики государств – членов Таможенного союза проанализированы следующие факторы.

5.1. Вытеснение производителей государств – членов ТС с внутреннего рынка Таможенного союза демпинговым импортом

Таблица 5.1

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Объем демпингового импорта на ТТ ТС	шт.	8911	1714	5916	3196	4261	10978
Объем потребления Товара на ТТ ТС ⁶	шт.						
Объем производства Товара на ТТ ТС	шт.						
Объем производства Товара отраслью экономики ТС	шт.						
Соотношение объемов демпингового импорта и потребления ТТ ТС (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года)	коэф.	-	снижение	рост	рост	без изменения	рост
Соотношение объемов демпингового импорта Товара и производства аналогичного товара на ТТ ТС (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года)	коэф.	-	снижение	рост	рост	рост	рост
Изменение доли демпингового импорта в объеме потребления (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п	-	-17,4	12,6	11,8	-0,5	4,9
Изменение доли Товара, произведенного отраслью экономики ТС в объеме потребления (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	39,9	-2,0	-8,8	-11,5	-18,1

⁶ Объем потребления Товара на ТТ ТС рассчитан исходя из объемов производства Товара на ТТ ТС, изменений товарных запасов (данные Вопросника ООО «Соллерс – Елабуга») и объемов экспорта и импорта Товара (данные ФТС России, ГТК РБ, КТК РК).

Изменение доли импорта из третьих стран ⁷ в объеме потребления (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	-23,1	-9,9	-5,7	0,5	0,8
---	------	---	-------	------	------	-----	-----

При анализе объема демпингового импорта орган, проводящий расследования, в соответствии с пунктом 4 статьи 13 Соглашения должен определить, произошло ли существенное увеличение демпингового импорта Товара, являющегося объектом расследования (в абсолютных показателях либо относительно производства или потребления аналогичного товара в Таможенном союзе).

Как видно из таблицы 5.1, объем демпингового импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС после резкого снижения в 2009 году стабильно возрастал на протяжении всего анализируемого периода и периода расследования (см. также таблицу 3.3 настоящего Доклада). В 2011 году объемы демпингового импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС выросли по отношению к 2010 году в 1,9 раза и превысили показатель импорта 2008 года на 23,2 %.

Необходимо отметить, что рост демпинговых поставок легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС сопровождался одновременным увеличением доли демпингового импорта в общем объеме импорта с 54,9 % в 2008 году до 96,6 % в 2010 году и до 96,3 % в 1 полугодии 2011 года.

В 2011 году доля демпингового импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС в общем объеме импорта составила 95,4 %.

Соотношение объемов демпингового импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС и объемов производства аналогичного Товара на ТТ ТС после значительного снижения в 2009 году показывает стабильный рост на протяжении анализируемого периода и периода расследования. Данная тенденция продолжается в 2011 году. Значение коэффициента, характеризующего данное соотношение, за период с 2009 года по 2011 год увеличилось. Рост данного коэффициента означает, что темпы роста демпингового импорта превышали темпы роста производства аналогичного Товара на территории Таможенного союза.

Соотношение объемов демпингового импорта легких коммерческих автомобилей на ТТ ТС и объемов потребления товара на ТТ ТС после значительного снижения в 2009 году также показывает стабильный рост на протяжении анализируемого периода и периода расследования. Данная тенденция сохранилась в 2011 году, причем значение коэффициента, характеризующего данное соотношение, достигло уровня 2008 года. Рост данного коэффициента означает, что доля демпингового импорта в объеме потребления на территории Таможенного союза увеличилась на 13 процентных пункта за период с 2009 года по в 1 полугодии 2011 года и на 17,5 процентных пункта к показателю 2011 года.

Начиная с 2009 года, доля аналогичного Товара, производимого отраслью экономики ТС, в объеме потребления снижалась одновременно с ростом доли

⁷ Объем импорта Товара на ТТ ТС из всех стран, исключая ФРГ, Итальянскую Республику и Турецкую Республику.

Отношение демпингового импорта к цене произведенного экономики ТС (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	цены Товара, отраслью ТС (по аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	п.п.	-	+14,2	-29,9	-23,6	-6,7	-9,6

Анализ воздействия демпингового импорта на цены аналогичного Товара на рынке ТС показал следующее.

Средневзвешенная цена Товара, произведенного отраслью экономики ТС, за период с 2008 по 2010 год выросла на 2,8 %. В 2009 году, в результате роста курса доллара США к рублю на 27,7%, отмечалось сокращение цены на 1,7 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом рост цены составил 4,6 %. В период расследования: во 2 полугодии 2010 года цена Товара, произведенного отраслью экономики ТС, уменьшилась на 1,9 %, в 1 полугодии 2011 года цена выросла на 15,9 %. В 2011 году средневзвешенная цена Товара, произведенного отраслью экономики ТС, по сравнению с 2010 годом увеличилась на 9,8 %.

Импортная цена Товара из демпинговых стран в период расследования сократилась на 9,9 %, в 2009 году по сравнению с 2008 годом наблюдался рост импортной цены на 9,3 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом цена сократилась на 17,5 %. В период расследования - во 2 полугодии 2010 года сокращение цены составило 19,5 %, в 1 полугодии 2011 года цена выросла на 9,2 %. В 2011 году цена демпингового импорта сохранилась на уровне 2010 года (+0,4 %).

Сопоставление средневзвешенных цен Товара, произведенного отраслью экономики ТС, и цен Товара из демпинговых стран показывает, что в рассматриваемый период цены демпингового импорта превышали цены Товара, произведенного отраслью экономики ТС. При этом разница между ценами демпингового импорта и ценами аналогичного Товара, производимого отраслью экономики ТС, сокращалась в течение всего анализируемого периода.

При анализе воздействия демпингового импорта на цены аналогичного Товара на рынке Таможенного союза орган, проводящий расследования, в соответствии с пунктом 5 статьи 13 Соглашения должен установить:

- 1) были ли цены Товара, являющегося предметом демпингового импорта, значительно ниже цен аналогичного товара на рынке Таможенного союза;
- 2) привел ли демпинговый импорт к значительному снижению цен аналогичного Товара на рынке Таможенного союза;
- 3) препятствовал ли значительно демпинговый импорт росту цен аналогичного Товара на рынке Таможенного союза, который имел бы место в случае отсутствия такого импорта.

Исходя из информации, полученной Департаментом в ходе расследования и проанализированной выше, цены Товара, являющегося предметом демпингового импорта, не были ниже цен аналогичного Товара, реализуемого на рынке Таможенного союза. Кроме того, демпинговый импорт не привел к значительному

снижению цен аналогичного Товара, реализуемого на рынке Таможенного союза.

В то же время Департамент проанализировал динамику цен на аналогичный Товар на рынке Таможенного союза, которая имела бы место в случае отсутствия демпингового импорта и исходя из необходимости получения разумной прибыли отраслью экономики ТС при производстве и реализации аналогичного Товара на территории Таможенного союза и при сохранении для целей расчета фактических значений себестоимости.

В качестве разумной нормы прибыли Департамент определил норму прибыли отрасли экономики ТС при продаже аналогичного Товара на территории Таможенного союза в 2009 году. Указанный период был выбран для определения разумной нормы прибыли вследствие того, что 2009 год характеризовался наименьшей долей демпингового импорта рассматриваемого Товара в потреблении на территории Таможенного союза и, вследствие этого, влияние демпингового импорта на отрасль экономики ТС в указанный период было минимальным.

Результаты расчетов Департамента приведены в таблице 5.2.2.

Таблица 5.2.2.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Средневзвешенная себестоимость Товара, произведенного отраслью экономики ТС и реализованного на ТТ	тыс. руб./ шт.						
Средневзвешенная цена Товара, произведенного отраслью экономики ТС и реализованного на ТТ ТС (без НДС) на условиях EXW ⁸	тыс. руб./ шт.						
	долл. США/ шт.						
Динамика рентабельности продаж Товара на ТТ ТС (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года в процентных пункта)	п.п.	-	+9,4	-9,0	-6,1	отрицат · значе ние	отрицат · значе ние
Прибыль/убытки предприятий отрасли экономики ТС от реализации Товара на ТТ ТС(по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентах)	%	-	+233,8	-17,1	+26,1	убыт ки	убыт ки

⁸ Средневзвешенная цена единицы Товара рассчитана исходя из цены реализации Товара отрасли экономики ТС на ТТ ТС первому независимому покупателю и цены реализации Товара на ТТ ТС независимому покупателю через связанную с ней организацией.

Рентабельность продаж Товара на ТТ ТС, которая могла бы иметь место в случае отсутствия демпингового импорта	%	Показатель рентабельности продаж на уровне 2009 года					
Расчетная цена Товара, произведенного отраслью экономики ТС, которая могла бы иметь место в случае отсутствия демпингового импорта	долл. США/ шт.						
Расчетные прибыль/убытки отрасли экономики ТС от реализации Товара на ТТ ТС, которая могла бы иметь место в случае отсутствия демпингового импорта	млн. руб.						
Разница между фактическими и расчетными прибылью/убытками ⁹	млн. руб.	-250	0,0	-600	-100	-900	-2200
Средневзвешенная цена демпингового импорта на ТТ ТС (с учетом таможенной пошлины и таможенного оформления, без НДС)	долл. США/ шт.	24925	27243	22462	22259	24784	22556
Разница между ценой демпингового импорта и фактической ценой аналогичного Товара	долл. США/ шт.	>0	>0	>0	>0	>0	>0
Разница между ценой демпингового импорта и расчетной ценой аналогичного Товара	долл. США/ шт.	>0	>0	>0	>0	<0	<0
Отношение цены демпингового импорта к расчетной цене Товара, произведенного отраслью экономики ТС	коэф.	>1	>1	>1	>1	<1	<1

Результаты расчетов, приведенные выше, показывают, что демпинговый импорт препятствовал значительно росту цен на аналогичный Товар, производимый отраслью экономики ТС. Предприятие отрасли экономики ТС было вынуждено сдерживать рост цен, несмотря на увеличение себестоимости производства аналогичного Товара. Начиная с 1 полугодия 2011 года фактические импортные цены были ниже цен аналогичного Товара, производимого предприятием отрасли экономики ТС, которые могли бы иметь место в случае отсутствия демпингового

⁹ Данные были изменены на $\pm 10\%$ в целях сохранения конфиденциальности.

импорта. За период расследования отрасль экономики ТС несла убытки от сдерживания цен. Ситуация значительно ухудшилась по итогам 2011 года.

Таким образом, цены демпингового импорта существенным образом негативно влияли на цены и прибыль при реализации аналогичного Товара на территории Таможенного союза, значительно препятствуя росту цен.

5.3. Другие факторы

5.3.1. Влияние импорта из третьих стран на ТТ ТС

Таблица 5.3.

Показатель	Ед.изм.	2008	2009	2010	Период расследования		2011
					2 пол. 2010	1 пол. 2011	
Общий объем импорта Товара на ТТ ТС	шт.	16232	2504	6122	3333	4425	11513
в т.ч. объем демпингового импорта на ТТ ТС	шт.	8910	1714	5916	3196	4261	10978
Доля демпингового импорта в общем объеме импорта на ТТ ТС	%	54,9	68,5	96,6	95,9	96,3	95,4
Объем импорта из третьих стран на ТТ ТС	шт.	7321	790	206	137	164	535
<i>Динамика по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года</i>	%	-	-89,2	-73,9	-53,1	+137,7	+159,7
Доля импорта из третьих стран в общем объеме импорта на ТТ ТС	%	45,1	31,5	3,4	4,1	3,7	4,6
Изменение доли импорта из третьих стран в объеме потребления (по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, в процентных пунктах)	%	-	-23,1	-9,9	-5,7	0,5	0,8

В ходе расследования было проанализировано влияние импортных поставок Товара из третьих стран на ТТ ТС.

Объемы поставок Товара из третьих стран на ТТ ТС за период с 2008 по 2009 год сократились на 97,4 %, доля их в общем объеме импорта снизилась с 45,1 % в 2008 году до 3,4 % в 2010 году и в 1 полугодии 2011 года составляла 3,7 %. В 2011 году импортные поставки Товара из третьих стран на ТТ ТС выросли в 2,6 раза по сравнению с 2010 годом и доля их в общем объеме импорта увеличилась с 3,4 % до 4,6 %.

Доля импортного Товара из третьих стран в объеме потребления за период с 2008 по 2010 год резко сократилась – на 33 процентных пункта.

В период расследования доля импортного Товара из третьих стран была незначительной. В 2011 году доля импортного Товара из третьих стран в объеме потребления также была незначительной.

Таким образом, проведенный анализ показал, что в рассматриваемый период импорт легких коммерческих автомобилей из третьих стран на ТТ ТС не оказывал негативного влияния на ситуацию, складывающуюся в отрасли экономики ТС.

5.3.2. Конкуренция со стороны других производителей ТС

В ходе расследования одним из его участков было высказано мнение, что ущерб отрасли экономики ТС возможно вызван конкуренцией со стороны ООО «Автозавод «ГАЗ».

Исходя из информации, полученной Департаментом в ходе расследования, доля легковых коммерческих автомобилей, произведенных ООО «Автозавод «ГАЗ», на рынке ТС за 2008 – 2010 гг. составляла незначительную долю. В 2011 отмечается рост доли Товара данного производителя до [КОНФИДЕНЦИАЛЬНО] %. Однако этот показатель значительно ниже доли демпингового импорта на рынке ТС. Кроме того, как отмечалось в Докладе, ухудшение финансового состояния отрасли экономики ТС вследствие сдерживания цен было отмечено начиная с 2010 года, когда доля ООО «Автозавод «ГАЗ» была незначительной. Таким образом, ООО «Автозавод «ГАЗ», начиная с 2011 года, составляло конкуренцию отрасли экономики ТС, однако данный фактор не являлся определяющим при нанесении материального ущерба отрасли экономики ТС.

5.3.3. Истечение срока действия лицензионного соглашения на производство автомобилей марки «Фиат»

В ходе расследования одним из его участников было высказано мнение, что ущерб отрасли экономики ТС возможно вызван истечением срока действия лицензионного соглашения на производство автомобилей марки «Фиат» и связанного с этим свертыванием производства.

По данному вопросу Департаментом установлено следующее.

В период проведения расследования ООО «Соллерс-Елабуга» занималось производством легких коммерческих автомобилей марки «Фиат» в Таможенном союзе в режиме промышленной сборки на основании лицензионного соглашения с концерном Fiat Group Automobiles S.p.A. Срок действия лицензионного соглашения на производство легких коммерческих автомобилей марки «Фиат» истек 31 декабря 2011 г. В соответствии с достигнутыми договоренностями с концерном Fiat Group Automobiles S.p.A предприятие-заявитель имело право в 2012 году осуществлять сборку поставленных ранее автокомпонентов и реализовывать произведенные легкие коммерческие автомобили через сеть авторизированных дилеров.

Таким образом, в течение всего анализируемого периода отрасль экономики Таможенного союза имела право на производство аналогичного товара. Более того,

объемы производства аналогичного товара на территории Таможенного союза в 2011 году снизились лишь на 7 % по отношению к 2010 году (см. раздел 4) несмотря на серьезное ухудшение финансового состояния отрасли экономики Таможенного союза. В этой связи влияние на состояние отрасли экономики Таможенного союза истечения срока действия лицензионного соглашения на производство автомобилей марки «Фиат» не подтверждается.

Вместе с тем, отмечаем, что исходя из представленной компанией ООО «Соллерс-Елабуга» информации, одним из существенных факторов принятия решения о прекращении лицензионного соглашения с концерном Fiat Group Automobiles S.p.A являлось невозможность дальнейшего развития инвестиционного проекта по сборке автомобилей марки «Фиат» вследствие демпингового импорта, а также получение предприятием-заявителем убытков от осуществления деятельности по производству и реализации аналогичного Товара в связи с растущим присутствием на рынке Таможенного союза легких коммерческих автомобилей из Германии, Италии и Турции по демпинговым ценам.

5.4. Выводы

Исходя из вышеприведенного анализа всех известных факторов, влияющих на состояние отрасли ТС, Департамент пришел к выводу о наличии причинно-следственной связи между демпинговым импортом легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, и материальным ущербом отрасли экономики ТС.

6. Анализ комментариев участников расследования, представленных на неконфиденциальную версию доклада

Неконфиденциальная версия доклада была направлена в соответствии с пунктом 3 статьи 31 Соглашения следующим участникам расследования:

- ОАО «ГАЗ»;
- ООО «Соллерс-Елабуга»;
- Iveco S.p.A.;
- Fiat S.p.A.;
- Ford Otomotiv Sanayi Anonim Sirketi;
- Daimler AG;
- Volkswagen AG;
- Peugeot Citroen Automobiles SA;
- Союзу экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг;
- ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
- ООО «Ивеко Россия»;
- ООО «Пежо Ситроен Рус»;
- Представительству Европейского союза в Российской Федерации;
- Посольству Турецкой Республики в Российской Федерации;
- Федеральному министерству экономики и технологий Федеративной Республики Германия.

Комментарии в отношении неконфиденциальной версии доклада получены от:

- Iveco S.p.A.;
- Fiat S.p.A.;
- Daimler AG;
- Volkswagen AG;
- Союза экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг
- ЗАО «Мерседес-Бенц Рус»;
- ООО «Пежо Ситроен Рус»;
- Представительства Европейского союза в Российской Федерации;
- Посольства Турецкой Республики в Российской Федерации.

Комментарии от Посольства Турецкой Республики в Российской Федерации на неконфиденциальную версию доклада получены позже установленного срока – 18 апреля 2013 г.

Департамент сообщает, что комментарии участников расследования были рассмотрены, за исключением комментариев Посольства Турецкой Республики в Российской Федерации по причине не получения их в установленные сроки (до 10 апреля 2013 г.) и отсутствия обоснования невозможности представления такой информации в срок.

Следует отметить, что большинство вопросов, обозначенных в данных комментариях, были учтены в докладе, который был направлен заинтересованным лицам для комментариев. В то же время в отношении некоторых вопросов

Департамент считает нужным сделать дополнительные пояснения.

На комментарии, касающиеся раздела 1 («Информация по процедурным вопросам»).

I. В части, касающейся комментариев о непредоставлении компании «Даймлер АГ» возможности продления срока предоставления ответа на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера, отмечаем, что в антидемпинговом вопроснике, направленном в адрес Mercedes-Benz Untertürkheim Plant, Mercedes-Benz Düsseldorf, Plant, Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH через Посольство Федеративной Республики Германия в Российской Федерации нотой Минпромторга России от 18 января 2012 г. № 17-МК, были учтены все требования по срокам предоставления ответа, установленные пунктами 2 и 3 статьи 35 Соглашения. Срок предоставления ответов на антидемпинговый вопросник истекал 3 марта 2012 г. При этом согласно пункту 2 статьи 35 Соглашения по мотивированной просьбе заинтересованного лица указанный срок мог быть продлен не более чем на 14 календарных дней.

По результатам рассмотрения обращения компании «Даймлер АГ» от 15 марта 2012 г. о продлении срока предоставления ответа на антидемпинговый вопросник на 120 дней, орган, проводящий расследования, в том числе, руководствуясь пунктом 6.1.1 статьи 6 Соглашения по применению статьи VI Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года (далее – Соглашение по применению статьи VI ГАТТ) пришел к заключению о том, что такое продление существенным образом затруднит проведение расследования, и принял решение об отклонении данного ходатайства.

II. В отношении комментариев компании ООО «Фольксваген Груп Рус» о необходимости проведения оценки воздействия антидемпинговой меры на конкуренцию сообщаем, что проведение оценки воздействия антидемпинговой меры на состояние конкуренции на соответствующем товарном рынке ТС, предусматриваемой пунктом 16 статьи 30 Соглашения, должно проводиться Евразийской экономической комиссией (далее - ЕЭК), после ее наделения полномочиями по контролю за едиными правилами конкуренции, предусмотренными Соглашением о единых принципах и правилах конкуренции от 9 декабря 2010 года. При этом передача ЕЭК соответствующих функций, как это предусмотрено положениями статьи 31 Соглашения о единых принципах и правилах конкуренции, до настоящего времени не реализована.

Несмотря на вышеизложенное, отмечаем, что в соответствии с методикой оценки состояния конкуренции доминирующее положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке устанавливается не на основании его объема производства, а на основании его присутствия на товарном рынке (с учетом географических и товарных границ такого рынка) и наличия у него определенной возможности влияния на условия функционирования такого рынка.

В любом случае, следует отметить, что положениями Соглашения не предусматривается специфической значимости результатов оценки последствий воздействия антидемпинговой меры на состояние конкуренции на соответствующем

товарном рынке ТС для целей принятия решений по результатам антидемпингового расследования.

III. В соответствии с положениями статьи 15 Соглашения некоторые участники расследования выразили намерение принять ценовые обязательства в рамках расследования. Однако решение об одобрении ценовых обязательств не могло быть принято Департаментом в связи с тем, что на момент запроса ценовых обязательств антидемпинговое расследование находилось на завершающем этапе, рассмотрение вопроса принятия ценовых обязательств существенно затруднило бы проведение данного антидемпингового расследования и не позволило бы завершить расследование в сроки, установленные Соглашением.

Вместе с тем, отмечаем, что положения Соглашения не предусматривают обязательность принятия органом, проводящим расследования, ценового обязательства.

IV. В части, касающейся комментариев об отсутствии на территории ТС предприятий, выпускающих Товар, дополнительно к пояснениям, представленным в части 1.2 Доклада, сообщаем, что исходя из информации, представленной компанией ООО «Форд Соллерс Холдинг» письмом от 24 апреля 2013 г. № 000115096 (вх. Департамента от 29 апреля 2013 г. № 4541), ОАО «Соллерс» от 26 апреля 2013 г. № 2-10/19 (вх. Департамента от 29 апреля 2013 г. № 4540), производственное оборудование, участвовавшее в производстве Товара и принадлежавшее ООО «Соллерс-Елабуга», в настоящее время находится в собственности ООО «Форд Соллерс Елабуга» и используется с 2012 года для выпуска товаров, подпадающих под определение объекта расследования.

V. Что касается комментариев участников расследования, касающихся анализируемых периодов в целях установления фактов наличия материального ущерба и доказательств причинения материального ущерба отрасли экономики ТС, отмечаем, что согласно требованиям пункта 3 статьи 13 Соглашения органом, проводящим расследования, ущерб отрасли экономики ТС был установлен за период расследования (2 полугодие 2010 года – 1 полугодие 2011 года).

При этом в целях определения причинно-следственной связи между демпинговым импортом и ущербом отрасли экономики ТС также анализировалась тенденция в целом за 2011 год (пункт 8 статьи 13 Соглашения). Данный подход обусловлен необходимостью нивелирования возможной временной задержки нанесения ущерба отрасли экономики ТС вследствие демпинговых поставок Товара во 2 полугодии 2010 года. В этой связи в целях установления причинения материального ущерба вследствие демпингового импорта органом, проводящим расследования, в рамках процедуры сбора информации, необходимой для анализа производственно-экономического состояния экономики ТС, в том числе в вопросниках по установлению материального ущерба, направленных производителям Товара в Таможенном союзе, запрашивались данные также за 2 полугодие 2011 года.

Одновременно отмечаем, что в рамках механизма по разрешению споров ВТО третейской группой было установлено, что в случаях, когда может существовать временной разрыв между демпинговым импортом и ущербом отрасли, не считается

целесообразным определять демпинг и устанавливать причинно-следственную связь между демпинговым импортом и ущербом отрасли за одинаковый период времени.¹⁰

Вместе с тем, считаем, что разделение периода расследования на равные части (6 месяцев) способствует объективному изучению состояния отрасли экономики ТС вследствие более детальной оценки происходящих изменений в период расследования экономических показателей деятельности отрасли экономики ТС как в привязке к аналогичным периодам предыдущего года, так и для оценки общих тенденций, складывающихся на рынке ТС, а также способствует установлению временной задержки нанесения ущерба отрасли экономики ТС демпинговыми поставкам товара и возможному нивелированию такого экономического фактора в случае обнаружения.

На комментарии, касающиеся раздела 2 («Описание товара»).

I. В отношении комментариев компании ООО «Фольксваген Груп Рус» о необходимости при установлении аналогичности товаров термин «идентичный товар» употреблять в понимании, используемом в Соглашении об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза от 25 января 2008 года (далее – Соглашение об определении таможенной стоимости), и в толковании, представленном в Правилах применения методов определения таможенной стоимости товаров по стоимости сделки с идентичными товарами (метод 2) и по стоимости сделки с однородными товарами (метод 3), утвержденных Решением Коллегии ЕЭК от 30 октября 2012 г. № 202, сообщаем.

В соответствии с положениями Соглашения об определении таможенной стоимости употребляемые в нем термины используются для целей применения единых правил определения таможенной стоимости. Таким образом, в рамках выполнения процедурных требований, установленных Соглашением, орган, проводящий расследования, при установлении аналогичности товаров не должен руководствоваться толкованием понятие «идентичный товар», используемом Соглашением об определении таможенной стоимости.

Вместе с тем, отмечаем, что предъявляемые Соглашением требования и критерии по отнесению товаров к аналогичным товарам идентичны требованиям и критериям, закрепленным в Соглашении по применению статьи VI ГАТТ.

II. В части, касающейся комментариев участников расследования о различных конечных потребителей легких коммерческих автомобилей, отмечаем, что в рамках расследования установлено, что конечными потребителями легких коммерческих автомобилей выступают лица, оказывающие услуги по перевозке грузов или комбинированной перевозке грузов и людей, а также лица, осуществляющие перевозку грузов или комбинированную перевозку грузов для собственных нужд.

В этой связи орган, проводящий расследования, пришел к выводу об отсутствии различий в конечных потребителях легких коммерческих автомобилей, выпускаемых в Таможенном союзе и импортируемых из ФРГ,

¹⁰ Argentina – Definitive anti-dumping duties on poultry from Brazil, Panel Report, § 7.287

Итальянской Республики и Турецкой Республики.

III. Что касается комментариев заинтересованных лиц об отсутствии аналогичности между выпускаемыми в ТС Товарами и ввозимыми на ТТ ТС легкими коммерческими автомобилями по причине различной стоимости владения Товара, сообщаем, что Соглашение не предусматривает проведение анализа стоимости владения Товара при установлении аналогичности. Кроме того, заинтересованными лицами не были представлены данные, обосновывающие и подтверждающие их заявление.

Одновременно сообщаем, что определение реальной стоимости владения легким коммерческим автомобилем в большей степени зависит от гарантийных обязательств производителей. Вместе с тем, отмечаем, что предоставляемые при реализации Товара через дилерскую сеть условия гарантийных обязательств иностранных производителей Товара и производителей ТС являются схожими. Таким образом, незначительные различия в условиях гарантийных обязательств не способны повлиять на предпочтение потребителей и общий вывод об аналогичности.

IV. В отношении комментариев о том, что ввозимые на ТТ ТС Товары, происходящие из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, относятся к различным сегментам рынка, отмечаем, что для целей проведения расследования органом, проводящим расследования, был определен отдельный сегмент рынка легких коммерческих автомобилей, который ограничен следующими техническими параметрами: легкие коммерческие автомобили полной массой от 2,8 до 3,5 тонн включительно, с типом кузова «фургон», с дизельным двигателем рабочим объемом не более 3000 см. куб., предназначенные для перевозки грузов весом до 2 тонн включительно (модификация «грузовой цельнометаллический фургон»), либо для комбинированной перевозки грузов и людей (модификация «комби-грузопассажирский фургон»).

Вместе с тем, необходимость выделения отдельных ценовых диапазонов в данном сегменте рынка считается нецелесообразной, поскольку в рамках проведенного анализа данных по импортной цене Товара и данных по цене реализации произведенного в ТС Товара выявлено, что цена на Товар, выпускаемый производителями ТС, в период расследования находилась в одном ценовом диапазоне с импортной ценой Товара (см. часть 5.2 Доклада).

На комментарии, касающиеся раздела 3 («Доказательства наличия демпингового импорта легких коммерческих автомобилей, происходящих из Федеративной Республики Германия, Итальянской Республики и Турецкой Республики»).

I. По результатам рассмотрения комментариев компаний «Даймлер АГ», ЗАО «Мерседес-Бенц Рус», ООО «Фольксваген Груп Рус» принято решение при применении корректировки нормальной стоимости на размер маржи дилера использовать для расчета нормальной стоимости легких коммерческих автомобилей размер маржи официального дилера «Даймлер АГ» (34,1%) и размер маржи официального дилера «Фольксваген АГ» (расчет приведен в следующем пункте),

осуществляющих реализацию легких коммерческих автомобилей на внутреннем рынке Германии.

При этом в целях правильного учета корректировки на размер маржи официального дилера под маржой дилера понимается процент разницы между закупочной ценой для дилера и конечной ценой продажи Товара дилером без учета НДС.

II(a). В отношении комментариев ООО «Фольксваген Груп Рус» о необходимости учета уплаченной несвязанными покупателями цены при импорте товара на ТТ ТС в качестве экспортной цены Товара при расчете единой демпинговой маржи для ФРГ поясняем, что правилами определения экспортной цены, установленными статьей 12 Соглашения, предусматривается, что в случае непредоставления в рамках процедуры сбора сведений, необходимых для проведения расчета экспортной цены, и наличия сомнений в достоверности рассчитанной на основе данных таможенной статистики экспортной цены по причине того, что экспортер и импортер являются связанными организациями, орган, проводящий расследования, может воспользоваться положениями пункта 10 статьи 10 и статьи 12 Соглашения и определить экспортную цену разумным способом, применимым к конкретным обстоятельствам, и на основе наилучшей имеющейся в его распоряжении информации.

Необходимо отметить, что использование данных таможенной статистики для расчета экспортной цены в качестве наилучшей имеющейся в распоряжении информации напрямую предусмотрено нормами ВТО, в том числе указанная возможность содержится в приложении № 2 к Соглашению по применению статьи VI ГАТТ-94.

Поскольку компанией «Даймлер АГ», «Фольксваген АГ» и ООО «Фольксваген Груп Рус» в рамках процедуры сбора информации, необходимой для проведения расчета экспортной цены и нормальной стоимости (направление антидемпингового вопросника для иностранного производителя и/или экспортера, антидемпингового вопросника для импортера), не были представлены данные по продажам Товара в адрес независимых покупателей в ТС (см. часть 1.2.3 и 1.2.5 Доклада), а приведенная в ответе на антидемпинговый вопросник ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» информация по продажам Товара в адрес независимых покупателей в ТС в обобщенном и усредненном значении не принята во внимание Департаментом (см. часть 1.2.5 Доклада), определение экспортной цены на основе цены, уплаченной несвязанными покупателями при импорте Товара на ТТ ТС, невозможно осуществить по причине отсутствия в распоряжении Департамента такой информации.

Вместе с тем, приведенные в комментариях на неконфиденциальную версию доклада компанией ООО «Фольксваген Груп Рус» (являющейся уполномоченным представителем компании «Фольксваген АГ» в данном расследовании) данные по продажам Товара в адрес независимых покупателей ТС не содержат сведений о том, учтены ли в цене продажи Товара таможенные платежи и иные корректировки на различия, оказывающие воздействие на сопоставимость цен,

согласно требованиям пункта 2 и 3 статьи 10 Соглашения.

Следовательно, на основе представленной в ответе на антидемпинговой вопросник компании «Фольксваген АГ» информации и приведенных компанией ООО «Фольксваген Груп Рус» в комментариях к неконфиденциальной версии доклада сведений невозможно произвести корректировку экспортной цены, определенной на основе уплаченной несвязанными покупателями цены при импорте товара на единую таможенную территорию Таможенного союза, до сопоставимого уровня с нормальной стоимостью на внутреннем рынке ФРГ по причине непредоставления данных обо всех понесенных расходах при поставке легких коммерческих автомобилей от завода-изготовителя до несвязанного покупателя.

В связи с вышеизложенным данные по продажам Товара в адрес независимых покупателей Таможенного союза не могут быть приняты во внимание, в том числе, по причине не получения сведений о всех понесенных расходах при поставке Товара на ТТ ТС и невозможности обеспечения проведения сравнения нормальной стоимости и экспортной цены на сравнимом уровне в соответствии с пунктом 3 статьи 10 Соглашения.

Таким образом, Департамент пользуется правом определения экспортной цены иным методом и на основе наилучшей имеющейся в его распоряжении информации.

В целях обеспечения сопоставления экспортной цены и нормальной стоимости Товара на одной и той же стадии торговой операции и нивелирования воздействий иных факторов, влияющих на сопоставимость цен, принято решение о корректировке экспортной цены и нормальной стоимости до условий EXW завод-изготовитель.

В этой связи экспортная цена Товара, рассчитанная на основе данных российской, белорусской и казахстанской таможенной статистики по поставкам легких коммерческих автомобилей из ФРГ, была скорректирована на величину транспортных расходов по доставке Товара в Таможенный союз, представленных компанией «Даймлер АГ» и ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» (см. подраздел «Определение экспортной цены» части 3.5.3 Доклада).

Для определения нормальной стоимости на условиях EXW завод-изготовитель нормальная стоимость, рассчитанная на основании данных по минимальной стоимости базовых комплектаций легких коммерческих автомобилей, имеющих короткую колесную базу, стандартную крышу и различающихся мощностью двигателя, приведенной в прайс-листах компаний «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ» за период расследования, представленных в заявлении о начале расследования, скорректирована на значение маржи официального дилера компании «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ».

Расчет маржи дилера компании «Фольксваген АГ» при реализации Товара на внутреннем рынке ФРГ был осуществлен на основании:

- данных по цене реализации Товара заводом-изготовителем, представленных компанией ООО «Фольксваген Груп Рус» (являющейся уполномоченным представителем компании «Фольксваген АГ» в данном расследовании) в комментариях на неконфиденциальную версию доклада;

- данных по цене реализации официальными дилерами компании «Фольксваген АГ», приведенных в прайс-листах компании «Фольксваген АГ», представленных в заявлении о начале расследования.

При этом во внимание принимались сведения по цене реализации Товара заводом-изготовителем на условиях EXW и цене реализации Товара официальными дилерами компании «Фольксваген АГ» по совпадающим модификациям.

Таким образом, при расчете маржи дилера учитывались следующие модификации легких коммерческих автомобилей производства «Фольксваген АГ»:

- Volkswagen Crafter в модификации кузова «грузовой цельнометаллический фургон», полной массой 3 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 80 кВт;

- Volkswagen Crafter в модификации кузова «комби – грузопассажирский фургон», полной массой 3,5 тонны, с колесной базой 3250 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 120 кВт;

- Volkswagen Transporter в модификации кузова «грузовой цельнометаллический фургон», полной массой 2,8 тонны, с колесной базой 3000 мм, стандартной крышей и мощностью двигателя 62, 75, 103, 132 кВт.

Среднее значение маржи дилера при реализации Товара на внутреннем рынке ФРГ, произведенного компанией «Фольксваген АГ», составило **21,0 %**.

Таким образом, используемый в докладе подход по расчету экспортной цены до условий EXW (отпускной экспортной цены с завода при поставках в Таможенный союз) на основе наилучшей имеющейся в распоряжении органа, проводящего расследования, и сравнению с нормальной стоимостью на условиях EXW (отпускной цены с завода при продажах на внутренний рынок ФРГ) является логичным и корректным в данных обстоятельствах и не приводит к искажению единой демпинговой маржи для Федеративной Республики Германия.

II (b). Дополнительно обращаем внимание, что даже в случае учета в качестве экспортной цены уплаченной несвязанными покупателями цены при импорте Товара на ТТ ТС, представленной компанией ООО «Фольксваген Груп Рус» в комментариях к неконфиденциальной версии доклада, и учета ставки таможенной пошлины¹¹ в качестве корректировки на различия, оказывающие воздействие на сопоставимость цен (согласно требованиям пункта 2 и 3 статьи 10 Соглашения) без учета других понесенных расходов при поставке Товара от завода-изготовителя до несвязанного покупателя в ТС, размер демпинговой маржи превысит минимально допустимое значение демпинговой маржи в понимании пункта 1 статьи 31 Соглашения и составит **9,79%**.

Поскольку ответ на антидемпинговый вопросник компании «Фольксваген АГ» получен только в неконфиденциальной версии, отсутствуют обоснования невозможности представления запрашиваемой информации в конфиденциальной версии, не представлен ответ на антидемпинговый вопросник связанной с «Фольксваген АГ» организацией ООО «Фольксваген Груп Рус», орган, проводящий расследования, пришел к выводу о невозможности осуществления

¹¹ Ставка таможенной пошлины в период расследования по кодам 8704 21 310 0 и 8704 21 910 0 ТН ВЭД ТС составляла 25 % от таможенной стоимости.

расчета индивидуальной демпинговой маржи для компании «Фольксваген АГ».

Вместе с тем, единая демпинговая маржа для ФРГ была рассчитана, в том числе с учетом данных, представленных компанией ООО «Фольксваген Груп Рус» в комментариях к неконфиденциальной версии доклада.

III. Что касается комментариев о сопоставлении экспортной цены и нормальной стоимости на различных стадиях торговых операций при расчете единой демпинговой маржи для ФРГ Департамент поясняет, что согласно требованиям пункта 1, 2 и 3 статьи 10 Соглашения демпинговая маржа определяется на основе сопоставления экспортной цены товара с его нормальной стоимостью на одной и той же стадии торговой операции с учетом различий, оказывающих воздействие на сопоставимость цен. При этом Департамент отмечает, что в рамках механизма по разрешению споров ВТО третейской группой было установлено, что такое сопоставление, как правило, осуществляется на уровне EXW завода-изготовителя¹².

Принимая во внимание, что экспортная цена Товара определена на основе данных российской, белорусской и казахстанской таможенной статистики по поставкам легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, по графе 46 «Статистическая стоимость» декларации на товары (далее - ДТ), а также учитывая положения утвержденной Решением Коллегии ЕЭК от 26 апреля 2012 года № 39 Инструкции о порядке заполнения декларации на товары, касающиеся порядка заполнения графы 46 ДТ, Департаментом был произведен расчет экспортной цены на условиях EXW завод-изготовитель путем корректировки статистической стоимости из таможенной статистики (экспортной цены на условиях CIF/CIF) на величину транспортных расходов по доставке Товара в Таможенный союз, представленных компанией «Даймлер АГ» и ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» (см. подраздел «Определение экспортной цены» части 3.5.3 Доклада).

В целях выполнения требований по сопоставлению экспортной цены и нормальной стоимости на одной и той же стадии торговой операции, установленных статьей 10 Соглашения, нормальная стоимость, приведенная в прайс-листах компаний «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ» за период расследования, представленных в заявлении о начале расследования, была скорректирована на значение маржи официального дилера компании «Даймлер АГ» и «Фольксваген АГ» (см. подраздел «Определение нормальной стоимости» части 3.5.3 Доклада). По результатам корректировки на маржу дилера была определена нормальная стоимость Товара на условиях EXW завод-изготовитель.

Поскольку иных корректировок нормальной стоимости и экспортной цены Товара на различия, оказывающие воздействие на сопоставимость цен, рассчитанных вышеуказанным способом, компаниями «Даймлер АГ», «Фольксваген АГ», ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» и ООО «Фольксваген Груп Рус» не было заявлено в рамках расследования, Департаментом был произведен расчет единой демпинговой маржи, как выраженное в процентах отношение нормальной стоимости товара на условиях EXW завод-изготовитель за вычетом экспортной

¹² Korea – Anti-dumping duties on imports of certain paper from Indonesia, Panel Report, § 4.137; EU – Anti-dumping measure on farmed salmon from Norway, Panel Report, § 7.716

цены на условиях EXW завод-изготовитель к его экспортной цене на условиях CIF/CIF (см. часть 3.5.3 Доклада). Такая методика определения демпинговой маржи использована в соответствии с требованиями Соглашения по расчету демпинговой маржи (статья 2 и 10 Соглашения).

Таким образом, утверждение о том, что при расчете единой демпинговой маржи было произведено сопоставление нормальной стоимости и экспортной цены Товара на различных стадиях торговых операций, не подтверждается.

IV. По результатам рассмотрения полученных от компании «Даймлер АГ», ЗАО «Мерседес-Бенц Рус» и ООО «Фольксваген Груп Рус» комментариев и информации по расчету, определению нормальной стоимости и экспортной цены Товара, происходящего из ФРГ и ввозимого в Таможенный союз, Департаментом скорректировано значение единой демпинговой маржи для экспортеров и/или производителей Товара, происходящего из ФРГ и ввозимого в Таможенный союз, с **29,81 %** до **29,63 %**.

На комментарии, касающиеся раздела 4 («Доказательства причинения материального ущерба отрасли экономики государств – членов Таможенного союза»).

I. Участниками расследования было отмечено, что при анализе ущерба отрасли экономики ТС не был принят во внимание фактор экономического кризиса.

Департамент отмечает, что при анализе состояния рынка Товара и состояния отрасли экономики ТС, учитывались как кризисные явления, обусловившие ухудшение состояния отрасли экономики ТС, так и восстановление после кризиса, в ходе которого в 2010 году в отрасли экономики ТС отмечались положительные тенденции.

II. Одним из участников расследования было отмечено, что в Докладе не проведен анализ финансового состояния отрасли экономики ТС.

Департамент отмечает, что Доклад содержит анализ финансового состояния отрасли экономики ТС (см. часть 4.2.4 и 4.2.5 Доклада).

На комментарии, касающиеся раздела 5 («Доказательства наличия причинно-следственной связи между демпинговым импортом и материальным ущербом отрасли экономики государств – членов Таможенного союза»).

I. Что касается комментариев Союза экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг об отсутствии снижения цен и возросшего ввоза легких коммерческих автомобилей, происходящих из Турецкой Республики, обращаем внимание, что в связи с тем, что товарная подсубпозиция ТН ВЭД (8704 21 310 0 и 8704 21 910 0) шире определения товара-объекта расследования, легкие коммерческие автомобили, заявляемые в качестве объекта расследования, определяется не только кодом ТН ВЭД ТС, но и наименованием.

Таким образом, использование Союзом экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг статистических данных по количественному и стоимостному объему экспортных поставок моторных транспортных средств с полной массой транспортного средства не более 5 тонн, происходящих

из Турецкой Республики и классифицируемых кодами 8704 21 310 0 и 8704 21 910 0 ТН ВЭД, без проведения выборки товара-объекта расследования является некорректным для целей осуществления анализа объема экспорта легких коммерческих автомобилей на единую таможенную территорию Таможенного союза за период с 2008 по 2011 год.

Более того, сообщаем, что имеющиеся в распоряжении Департамента статистические данные по объемам ввоза товара-объекта расследования на единую таможенную территорию Таможенного союза не подтверждают приведенную Союзом экспортеров автомобилестроительной промышленности Улудаг динамику. Так, совокупный демпинговый импорт в 2011 году по сравнению с 2010 годом вырос на 85,6 % и превысил аналогичный показатель 2008 года на 23,2 %. При этом ввоз легких коммерческих автомобилей, происходящих из Турции, в 2011 году по отношению к аналогичному показателю 2010 года вырос на 76,9%.

Дополнительно отмечаем, что анализ влияния демпингового импорта на финансово-экономическое положение отрасли экономики государств-членов Таможенного союза приведен в части 5.1 и 5.2 Доклада.

II. В отношении комментариев участников расследования о том, что ущерб отрасли экономики ТС возможно вызван истечением срока действия лицензионного соглашения на производство автомобилей марки «Фиат» и связанного с этим свертыванием производства, дополнительно к приведенным в части 5.3.3 Доклада пояснениям сообщаем, что получение предприятием-заявителем убытков от осуществления деятельности по производству и реализации Товара было вызвано необходимостью сдерживания роста цен в условиях роста себестоимости производства в целях предотвращения замещения выпускаемого Товара демпинговыми поставками Товара в Таможенный союз (см. часть 5.2 Доклада).

III. Участниками расследования было высказано мнение, что приведенный в Докладе анализ цен не подтверждает какое-либо ценовое подавление на отрасль экономики ТС со стороны демпингового импорта. В частности, ценовое подавление прослеживается только во второй части периода расследования – в 1 полугодии 2011 года, тогда как в 1 части периода расследования – во 2 полугодии 2010 года, ценового подавления не было.

В связи с данными комментариями Департамент провел ценовой анализ в среднем за весь период расследования, в результате которого был установлен факт ценового занижения и за период расследования в целом. Так, за период расследования импортная цена была ниже цены аналогичного Товара, производимого отраслью экономики ТС, которая могла бы иметь место в случае отсутствия демпингового импорта, на 5-7%.

IV. Участниками расследования было отмечено, что доля демпингового импорта на рынке Таможенного союза была стабильной, при этом доля отрасли экономики ТС имела тенденцию к увеличению. В связи с этим, по мнению участников расследования, демпинговый импорт не мог оказывать негативного влияния на состояние отрасли экономики ТС.

В этой связи Департамент отмечает, что в анализируемом периоде рост доли Товара, произведенного отраслью экономики ТС, в потреблении происходил,

в основном, за счет уменьшения доли импорта из третьих стран. В период с 2008 по 2010 год доля импорта из третьих стран в потреблении уменьшилась в 26,3 раза и была незначительной – около 1 %. В то же время в период расследования отмечается тенденция вытеснения Товара, произведенного в государствах–членах ТС демпинговым импортом. Данная тенденция сохранилась и в целом за 2011 год.

V. Участниками расследования было отмечено, что увеличение рыночной доли ООО «Автозавод «ГАЗ» является значительным и демонстрирует рост давления внутренней конкуренции в пределах ТС.

Департамент отмечает, что анализ данного фактора приведен в разделе 5.3.2 Доклада.

На комментарии, касающиеся раздела 6 («Выводы и предложения»).

I. В отношении комментариев Фиат С.п.А об отсутствии оснований для установления антидемпинговой пошлины в отношении Товара, происходящего из Итальянской Республики и произведенного компанией Фиат С.п.А. по причине отсутствия поставок на ТТ ТС Товара в период расследования, сообщаем, что согласно пункту 11 статьи 10 Соглашения орган, проводящий расследования, может определить единую демпинговую маржу в отношении иностранных производителей или экспортеров товара, являющегося объектом расследования, для которых не представляется возможным рассчитать индивидуальный размер демпинговой маржи.

В ходе проведения антидемпингового расследования были проанализированы данные российской, белорусской и казахстанской таможенной статистики по поставкам легких коммерческих автомобилей из Итальянской Республики и представленные участниками расследования ответы на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера. Исходя из ответов на антидемпинговый вопросник для иностранного производителя и/или экспортера, полученные в ходе указанного расследования от Фиат С.п.А., товар, подпадающий под объект расследования, в период расследования (II пол. 2010 г. – I пол. 2011 г.) на ТТ ТС не поставлялся. В этой связи расчет индивидуальной демпинговой маржи для Фиат С.п.А. не осуществлялся.

По итогам расследования орган, проводящий расследования, пришел к заключению о необходимости установления единой демпинговой маржи для Товара, происходящего из Итальянской Республики и ввозимого на ТТ ТС (см. часть 3.5.5 Доклада).

Согласно пункту 4 статьи 16 Соглашения для производителей и/или экспортеров Товара из Итальянской Республики, для которых не была рассчитана индивидуальная демпинговая маржа, установлена единая ставка антидемпинговой пошлины на основе наивысшей демпинговой маржи, рассчитанной в ходе расследования для производителей и/или экспортеров Товара, происходящего из Итальянской Республики.

При этом обращаем внимание, что в соответствии с пунктом 5 статьи 17 Соглашения для иностранного производителя и/или экспортера, который не осуществлял поставки товара, являвшегося предметом демпингового импорта, в

период расследования может быть установлена индивидуальная демпинговая маржа по результатам проведения повторного расследования.

II. Что касается комментариев Ивеко С.п.А. об отсутствии оснований для установления антидемпинговой пошлины в отношении Товара, происходящего из Итальянской Республики и произведенного компанией Ивеко С.п.А., по причине незначительного объема импорта Товара на ТТ ТС в период расследования, отмечаем, что в рамках расследования органом, проводящим расследования, оценивалось совокупное воздействие демпингового импорта Товара из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики на отрасль экономики ТС в соответствии с требованиями, установленными пунктом 6 статьи 13 Соглашения (см. часть 4.1 Доклада).

По итогам расследования орган, проводящий расследования, пришел к заключению о необходимости установления единой демпинговой маржи для Товара, происходящего из Итальянской Республики и ввозимого на ТТ ТС (см. часть 3.5.5 Доклада).

Согласно пункту 4 статьи 16 Соглашения для производителей и/или экспортеров Товара из Итальянской Республики, для которых не была рассчитана индивидуальная демпинговая маржа, установлена единая ставка антидемпинговой пошлины на основе наивысшей демпинговой маржи, рассчитанной в ходе расследования для производителей и/или экспортеров Товара, происходящего из Итальянской Республики.

Поскольку в рамках антидемпингового расследования был установлен факт наличия демпингового импорта и причинения ущерба отрасли ТС демпинговым импортом, применение предлагаемой меры приведет к выравниванию условий конкуренции на рынке ТС, в том числе между компанией Ивеко С.п.А. и производителями ТС.

Вместе с тем, обращаем внимание, что компании Ивеко С.п.А. и связанной с ней организации ООО «Ивеко Россия» были предоставлены все возможности по реализации прав на защиту своих интересов, предусмотренных как Соглашением по применению статьи VI ГАТТ-94, так и Соглашением, в том числе, право представлять документы и сведения, подтверждающие факт отсутствия демпингового импорта Товара, произведенного компанией Ивеко С.п.А.

Однако, запрашиваемая информация в антидемпинговом вопроснике не была представлена компаниями Ивеко С.п.А. и ООО «Ивеко Россия» в требуемом виде (см. часть 1.2.2 и 1.2.6 Доклада), что послужило основанием не учитывать в соответствии с пунктом 10 статьи 10 и пунктом 8 статьи 30 Соглашения полученные от Ивеко С.п.А. и ООО «Ивеко Россия» сведения.

III. В отношении комментариев о том, что применение антидемпинговых мер приведет к монополизации рынка легких коммерческих автомобилей ТС отмечаем, что применение антидемпинговой меры обусловлено необходимостью противодействия политике иностранных производителей и/или экспортеров, нарушающей справедливую конкуренцию на рынке ТС, и не нацелено на создание условий для монополизации рынка пострадавшей от демпингового импорта отрасли.

Поскольку в рамках данного антидемпингового расследования был установлен факт наличия демпингового импорта и причинения материального ущерба отрасли ТС демпинговым импортом, применение предлагаемой меры приведет к выравниванию условий конкуренции на рынке ТС между иностранными производителями ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики и производителями ТС и никоим образом не будет препятствовать деятельности производителей ТС, направленной на модернизацию производства.

IV. В части, касающейся комментариев о создании дефицита на рынке легких коммерческих автомобилей ТС, сообщаем, что введение антидемпинговой пошлины на легкие коммерческие автомобили, происходящие из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, не ограничит потребителей ТС в выборе легких коммерческих автомобилей по причине наличия разнообразного модельного ряда легких коммерческих автомобилей, как производимых в ТС, так и ввозимых из третьих стран. При этом у потребителей ТС остается возможность приобретения легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, не по демпинговым ценам.

7. Выводы и предложения

7.1. Выводы

Анализ полученной в ходе расследования информации за период с 2008 по 2011 годы позволяет констатировать следующее.

1. Наличие демпингового импорта легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, на территорию Таможенного союза.

2. Наличие материального ущерба отрасли экономики Таможенного союза.

3. Наличие причинно-следственной связи между демпинговым импортом легких коммерческих автомобилей, происходящих из ФРГ, Итальянской Республики и Турецкой Республики, на территорию Таможенного союз и материальным ущербом отрасли экономики Таможенного союза.

7.2. Предложения

На основании результатов расследования и соответствии со статьей 16 Соглашения предлагается установить сроком на 5 лет антидемпинговую меру в виде антидемпинговой пошлины, в следующих размерах (в процентах от таможенной стоимости):

- для компании Ford Otosan – 11,1 %;
- для иных производителей Товара в Турецкой Республике - 11,1 %;
- для компании Peugeot Citroen Automobiles SA – 23,0 %;
- для иных производителей Товара в Итальянской Республике - 23,0 %;
- для производителей Товара в ФРГ – 29,6 %.

Директор Департамента
защиты внутреннего рынка

В.Е. Ильичев