



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 29.9.2014
COM(2014) 605 final

2014/0280 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om beskyttelse mod skadelig prisfastsættelse for fartøjer (kodifikation)

BEGRUNDELSE

1. I forbindelse med Borgernes Europa lægger Kommissionen stor vægt på at forenkle EU-lovgivningen for at gøre den klarere og lettere tilgængelig for almindelige borgere, således at de får nye muligheder og kan udnytte de specifikke rettigheder, som EU-lovgivningen giver dem.

Dette mål kan ikke nås, så længe en lang række bestemmelser, som er blevet ændret gentagne gange, ofte ganske væsentligt, stadig ikke er samlet, men skal findes dels i den oprindelige retsakt og dels i senere ændringsretsakter. Det er således nødvendigt at foretage omfattende undersøgelser af mange forskellige dokumenter, der skal sammenholdes, før det kan fastslås, hvilke regler der gælder.

Som følge heraf er det af afgørende betydning, at bestemmelser, der ofte er blevet ændret, kodificeres, hvis EU-lovgivningen skal være klar og gennemsigtig.

2. Den 1. april 1987 besluttede Kommissionen¹ derfor at pålægge sine medarbejdere at kodificere alle retsakter senest efter den tiende ændring af dem, idet den understregede, at dette er et minimumskrav, og at tjenestegrenene skal bestræbe sig på at kodificere de tekster, de var ansvarlige for, med endnu kortere mellemrum for at sikre, at EU-reglerne er klare og lette at forstå.
3. Dette blev bekræftet i formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råd i Edinburgh (december 1992)², hvori det understreges, at en kodifikation er vigtig, fordi den giver sikkerhed med hensyn til, hvilke retsfor skrifter der gælder vedrørende et bestemt spørgsmål på et bestemt tidspunkt.

Kodifikationen skal foretages under fuldstændig overholdelse af den normale procedure for vedtagelse af Unionens retsakter.

Eftersom der ved kodifikation ikke må foretages nogen ændringer af indholdet i de kodificerede retsakter, har Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen i en interinstitutionel aftale af 20. december 1994 fastsat, at der kan anvendes en hasteprocedure til hurtig vedtagelse af de kodificerede retsakter.

4. Formålet med dette forslag er at foretage en kodifikation af Rådets forordning (EF) nr. 385/96 af 29. januar 1996 om beskyttelse mod skadelig prisfastsættelse for fartøjer³. Den nye forordning træder i stedet for de forskellige retsakter, som er indarbejdet i den⁴; forslaget ændrer ikke indholdet af de retsakter, der kodificeres, men er blot en sammenskrivning af dem, og der foretages kun de formelle ændringer, der er nødvendige af hensyn til selve kodifikationen.
5. Forslaget til kodifikation er udarbejdet på grundlag af en foreløbig konsolidering på 22 officielle sprog af forordning (EF) nr. 385/96 og retsakterne om ændring heraf, som er foretaget af Kontoret for Den Europæiske Unions Publikationer ved hjælp af et edb-system. Hvor artiklerne har fået nye numre, vises sammenhængen mellem de gamle og de nye numre i en tabel i bilag II til den kodificerede forordning.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Se bilag 3 til del A i konklusionerne.

³ Opført i lovgivningsprogrammet for 2014.

⁴ Se bilag I til dette forslag.

Forslag til

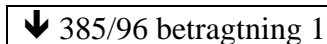
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om beskyttelse mod skadelig prisfastsættelse for fartøjer (kodifikation)

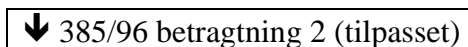
EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til [☒](#) Den Europæiske Unions funktionsmåde [☒](#), [☒](#) 207, stk. 2, [☒](#),
under henvisning til forslag fra Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og,
ud fra følgende betragtninger:



- (1) Rådets Forordning (EF) nr. 385/96⁶ er blevet ændret væsentligt⁷. Forordningen bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.



- (2) Som resultat af multilaterale forhandlinger, der er ført under Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udviklings auspicer, blev der den 21. december 1994 indgået en aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri (»skibsbygningsaftalen«).



- (3) Det er i forbindelse med skibsbygningsaftalen erkendt, at de særlige forhold, der kendetegner indkøb af skibe, har gjort det umuligt at anvende udlignings- og antidumpingtold som hjemlet i artikel VI i den almindelige overenskomst om told og udenrigshandel, aftalen om subsidier og udligningsforanstaltninger og aftalen om anvendelsen af artikel VI i GATT 1994 [☒](#) (»antidumpingaftalen«) [☒](#), der er knyttet som bilag til overenskomsten om oprettelse af Verdenshandelsorganisationen; behovet for at tilvejebringe en effektiv beskyttelse mod salg af skibe til priser, der er lavere end den normale værdi, hvilket forvolder skade, har ført til indgåelse af en kodeks for

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ Rådets Forordning (EF) nr. 385/96 af 29. januar 1996 om beskyttelse mod skadelig prisfastsættelse for fartøjer (EFT L 56 af 6.3.1996, s. 21).

⁷ Se bilag I.

skadelig prisfastsættelse inden for skibsbygning, som sammen med de deri fastlagte grundprincipper udgør bilag III til skibsbygningssaftalen («IPI-kodeksen»).

↓ 385/96 betragtning 3 (tilpasset)

- (4) Ordlyden af denne IPI-kodeks er hovedsagelig baseret på antidumpingaftalen af 1994, men den afviger fra denne aftale, når de særlige forhold, der kendetegner indkøb af skibe, gør det påkrævet. Derfor bør ordlyden af IPI-kodeksen i videst muligt omfang overføres til unionslovgivningen på grundlag af ordlyden af [Rådets forordning (EF) nr 1225/2009⁸].
-

↓ 385/96 betragtning 4 (tilpasset)

- (5) Skibsbygningssaftalen og de retlige bestemmelser, der følger af den, er af væsentlig betydning for EU-retten .
-

↓ 385/96 betragtning 5 (tilpasset)

- (6) For at opretholde den ligevægt mellem rettigheder og forpligtelser, som tilvejebringes ved skibsbygningssaftalen, bør Unionen træffe foranstaltninger mod enhver skadelig prisfastsættelse for et fartøj, hvis salg til en pris, der er lavere end den normale værdi, forvolder skade for den pågældende erhvervsgren i Unionen .
-

↓ 385/96 betragtning 6 (tilpasset)

- (7) For så vidt angår skibsbyggere hjemmehørende hos parter i skibsbygningssaftalen kan Unionen kun iværksætte en undersøgelse af salget af et fartøj, hvis køberen af dette fartøj er hjemmehørende i Unionen , og forudsat at der ikke er tale om et militærfartøj.
-

↓ 385/96 betragtning 7 (tilpasset)

- (8) Det er ønskeligt at fastlægge klare og detaljerede regler for beregningen af den normale værdi; navnlig bør denne værdi om muligt fastsættes på grundlag af et repræsentativt salg af et lignende fartøj i normal handel i eksportlandet; det er formålstjenligt at fastlægge de omstændigheder, hvorunder et salg på hjemmemarkedet kan anses for at have fundet sted med tab og lades ude af betragtning, og hvorunder salget af et lignende fartøj til et tredjeland eller den beregnede normale værdi kan lægges til grund for beregningen; der bør endvidere fastlægges regler for en korrekt omkostningsfordeling, herunder i forbindelse med påbegyndelse af virksomhed; ved beregningen af den normale værdi er det også nødvendigt at angive, hvilken metode der skal anvendes til fastsættelse af salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger, og hvilken fortjeneste der skal indregnes i en sådan værdi.

⁸ Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 af 30. november 2009 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab (EUT L 343 af 22.12.2009, s. 51).

↓ 385/96 betragtning 8 (tilpasset)

- (9) Med henblik på korrekt anvendelse af det nye instrument til bekæmpelse af skadelig prisfastsættelse bør Kommissionen træffe alle nødvendige foranstaltninger for at kontrollere, om de regnskabsmæssige posteringer, som store konglomerater eller holdingselskaber i tredjelande har foretaget, er korrekte i forbindelse med vurderingen af kostprisstrukturen.
-

↓ 385/96 betragtning 9 (tilpasset)

- (10) Ved fastlæggelsen af den normale værdi for lande uden markedsøkonomi må det anses for formålstjenligt at fastsætte regler for valg af et egnet tredjeland med markedsøkonomi, der kan anvendes med henblik herpå, og endvidere bør det fastsættes, at hvis det ikke er muligt at finde et egnet tredjeland, kan den normale værdi fastsættes på ethvert andet rimeligt grundlag.
-

↓ 385/96 betragtning 10 (tilpasset)

- (11) Det er formålstjenligt at definere eksportprisen og at opregne de justeringer, der bør foretages i de tilfælde, hvor det anses for påkrævet at beregne denne pris på grundlag af den første pris på det åbne marked.
-

↓ 385/96 betragtning 11 (tilpasset)

- (12) For at sikre en rimelig sammenligning mellem eksportpris og normal værdi er det tilrådeligt at opregne de faktorer, herunder kontraktbestemte bøder, der kan øve indflydelse på priserne og disses sammenlignelighed.
-

↓ 385/96 betragtning 12 (tilpasset)

- (13) Det er ønskeligt at etablere en klar og detaljeret vejledning vedrørende de faktorer, der kan være relevante for at afgøre, om salget som følge af den skadelige prisfastsættelse har forvoldt væsentlig skade eller truer med at forvolde skade; ved en påvisning af, at den skade, der er påført en erhvervsgren i Unionen , kan tilskrives prisen ved det pågældende salg, bør der tages hensyn til virkningen af andre faktorer og navnlig til de foreliggende markedsvilkår i Unionen .
-

↓ 385/96 betragtning 13 (tilpasset)

- (14) Det er tilrådeligt at definere udtrykket »erhvervsgren i Unionen « under henvisning til muligheden for at bygge et lignende fartøj og at fastsætte, at parter, der er forbundet med eksportørerne, kan holdes uden for denne definition af erhvervsgren, og endvidere bør det defineres, hvad der forstås ved »forbundet«.
-

↓ 385/96 betragtning 14 (tilpasset)

- (15) Det er nødvendigt at fastsætte de proceduremæssige og grundlæggende betingelser for indgivelse af en klage over skadelig prisfastsættelse, herunder i hvilken udstrækning klagen bør opnå tilslutning fra den pågældende erhvervsgren i Unionen , samt

hvilke oplysninger om køberen af fartøjet, den skadelig prisfastsættelse, skaden og årsagssammenhæng en sådan klage bør indeholde; det er også formålstjenligt nærmere at fastlægge procedurerne for afvisning af klager eller indledning af en procedure.

↓ 385/96 betragtning 15 (tilpasset)

- (16) Når køberen af det fartøj, der er omfattet af skadelig prisfastsættelse, er etableret på et område tilhørende en anden kontraherende part i skibsbygningsaftalen, kan en klage også indeholde en anmodning om, at den pågældende kontraherende parts myndigheder indleder en undersøgelse; en sådan anmodning bør i påkommende tilfælde sendes til den pågældende kontraherende parts myndigheder.
-

↓ 385/96 betragtning 16 (tilpasset)

- (17) I relevante tilfælde kan en undersøgelse også indledes på grundlag af en skriftlig klage fra myndighederne hos en kontraherende part i skibsbygningsaftalen i overensstemmelse med denne forordning og bestemmelserne i skibsbygningsaftalen;
-

↓ 385/96 betragtning 17 (tilpasset)

- (18) Det er nødvendigt at fastsætte, hvorledes interesserede parter bør underrettes om, hvilke oplysninger myndighederne ønsker forelagt, og interesserede parter bør have rigelig lejlighed til at fremlægge alt relevant bevismateriale og til at varetage deres interesser; det er også ønskeligt klart at fastlægge de regler og procedurer, der skal følges under undersøgelsen, især reglerne for, hvorledes interesserede parter skal give sig til kende, fremlægge deres synspunkter og indgive oplysninger inden for nærmere angivne frister, hvis sådanne synspunkter og oplysninger skal tages i betragtning; der bør også fastlægges nærmere betingelser for, hvorledes en interesseret part kan få adgang til og fremsætte bemærkninger til oplysninger, der er indgivet af andre interesserede parter; medlemsstaterne og Kommissionen bør samarbejde vedrørende indsamlingen af oplysninger.
-

↓ 385/96 betragtning 18

- (19) Det er nødvendigt at fastsætte, at en sag, uanset om der er fastsat en godtgørelse for skadelig prisfastsættelse eller ej, alt efter omstændighederne bør afsluttes senest et år efter indledningen af proceduren eller efter leveringen af fartøjet.
- (20) Undersøgelser eller procedurer bør afsluttes, når marginen for den skadelige prisfastsættelse er minimal.
-

↓ 385/96 betragtning 19

- (21) En undersøgelse kan afsluttes uden pålæggelse af en godtgørelse for skadelig prisfastsættelse, hvis salget af det fartøj, hvis prisfastsættelse er skadelig, annulleres endeligt og uden forbehold, eller hvis et alternativt tilsvarende middel til afhjælpning af situationen godtages; der bør imidlertid tages særligt hensyn til, at den målsætning, der er fastlagt ved denne forordning, ikke bringes i fare.

↓ 385/96 betragtning 20 (tilpasset)

- (22) Der bør ved afgørelse pålægges en skibsbygger, hvis salg af et fartøj til en skadeligt fastsat pris forvolder skade for den pågældende erhvervsgren i Unionen , en godtgørelse for skadelig prisfastsættelse, som beløbsmæssigt er lig med margenen for den skadelige prisfastsættelse, når alle de betingelser, der er fastsat i denne forordning, er opfyldt; der bør fastsættes præcise og detaljerede regler for gennemførelsen af denne afgørelse, herunder alle forholdsregler, der er nødvendige for den faktiske håndhævelse af den, navnlig iværksættelsen af modforanstaltninger, hvis den pågældende skibsbygger ikke betaler godtgørelsen for skadelig prisfastsættelse inden for den fastsatte frist.
-

↓ 385/96 betragtning 21 (tilpasset)

- (23) Det er nødvendigt at fastsætte præcise regler for fratagelse af laste- og losseregheder i Unionens havne for fartøjer, der er bygget af skibsbyggere, som er omfattet af modforanstaltninger.
-

↓ 385/96 betragtning 22 (tilpasset)

- (24) Forpligtelsen til at betale godtgørelsen for skadelig prisfastsættelser ophører først, når godtgørelsens fulde beløb er betalt, eller ved udløbet af den periode, i hvilken modforanstaltningerne gælder.
-

↓ 385/96 betragtning 23 (tilpasset)

- (25) Foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, må ikke være i modstrid med Unionens interesser.
-

↓ 385/96 betragtning 24 (tilpasset)

- (26) Unionen er opmærksom på, at foranstaltninger i henhold til denne forordning bør træffes hurtigt og effektivt.
-

↓ 385/96 betragtning 26

- (27) Det er formålstjenligt at åbne mulighed for kontrolbesøg til efterprøvning af oplysninger, der indgives vedrørende skadelig prisfastsættelse og skade, idet sådanne besøg dog er betinget af, at udsendte spørgeskemaer besvares på behørig vis.
-

↓ 385/96 betragtning 27

- (28) Det er nødvendigt at fastsætte, at hvis en part ikke samarbejder på tilfredsstillende måde, kan der anvendes andre oplysninger til fastlæggelse af de faktiske omstændigheder, og at sådanne oplysninger kan være mindre gunstige for en sådan part, end hvis den pågældende havde været rede til at samarbejde.

↓ 385/96 betragtning 28

- (29) Der bør fastsættes bestemmelser om behandling af fortrolige oplysninger, således at forretningshemmeligheder ikke videregives.

↓ 385/96 betragtning 29 (tilpasset)

- (30) Det er af væsentlig betydning, at der fastsættes bestemmelser om en korrekt fremlæggelse af de vigtigste kendsgerninger og betragtninger for parter, der opfylder betingelserne herfor, og at sådanne oplysninger fremlægges inden for en frist, som under behørig hensyntagen til beslutningsprocessen i Unionen gør det muligt for parterne at varetage deres interesser.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5

- (31) Gennemførelsen af procedurerne i denne forordning kræver ensartede betingelser for vedtagelse af de nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen heraf i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁹ —

↓ 385/96 (tilpasset)

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Principper og definitioner

1. En godtgørelse for skadelig prisfastsættelse kan pålægges den skibsbygger, der bygger et fartøj, hvis prisfastsættelse er skadelig, når salget af dette fartøj til en køber i et andet land end fartøjets oprindelsesland forvolder skade.
2. Prisfastsættelsen for et fartøj anses for at være skadelig, hvis eksportprisen for det solgte fartøj er lavere end den sammenlignelige pris for et lignende fartøj, der sælges i normal handel til en køber i eksportlandet.
3. I denne forordning forstås ved:
 - a) »fartøj«: selvdrevne søgående fartøjer på 100 GT og derover, der benyttes til godstransport eller personbefordring eller til udførelse af særlige opgaver (f.eks. isbrydere og opmudringsfartøjer) og bugserbåde på 365 kW og derover
 - b) »lignende fartøj«: et fartøj af samme type og med samme formål og samme omtrentlige størrelse som det pågældende fartøj og med egenskaber, der ligger tæt op ad det pågældende fartøjs egenskaber
 - c) »fartøj af samme generelle kategori«: et fartøj af samme type og med samme formål, men af en klart anden størrelse

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- d) »salg«: skabelse eller overførsel af en ejendomsinteresse i fartøjet med undtagelse af en ejendomsinteresse, der udelukkende skabes eller erhverves med det formål at stille sikkerhed for et normalt lån på markedsvilkår
- e) »ejendomsinteresse«: enhver kontrakt- eller ejerinteresse, der gør det muligt for den eller de af en sådan interesse begunstige at drage fordel af fartøjets drift på en måde, der i alt væsentligt kan sammenlignes med den måde, hvorpå en ejer kan drage fordel af fartøjets drift. Ved afgørelsen af, om der foreligger en sådan væsentlig grad af sammenlignelighed, skal der bl.a. tages hensyn til følgende faktorer:
 - i) vilkårene for og omstændighederne ved transaktionen
 - ii) forretningspraksis inden for det pågældende erhverv
 - iii) om det fartøj, der er genstand for transaktionen, indgår som en integrerende del af den eller de begunstigedes virksomhed, og
 - iv) om det i praksis er sandsynligt, at den eller de af sådanne interesser begunstige vil drage fordel af og påtage sig risikoen ved fartøjets drift i en væsentlig del af fartøjets levetid
- f) »køber«: enhver person eller ethvert selskab, der erhverver en ejendomsinteresse, også ved leasing eller langtidstotalbefragtning, enten direkte eller indirekte i sammenhæng med den oprindelige overførsel fra skibsbyggeren, herunder en person eller et selskab, der ejer eller kontrollerer en køber eller giver køberen instruktioner. En person eller et selskab ejer en køber, når personen eller selskabet råder over en interesse på mere end 50 % i køberen. En person eller et selskab kontrollerer en køber, når personen eller selskabet retligt eller faktisk er i stand til at lægge bånd på eller gribe ind over for køberen, hvilket anses for at være tilfældet ved en interesse på 25 %. Hvis ejerskab af en køber er påvist, antages det, at der ikke foreligger nogen separat kontrol af den pågældende, medmindre det er konstateret på anden måde. Der kan være mere end én køber af et skib
- g) »selskab«: privatretlige selskaber, herunder kooperative selskaber, og alle andre juridiske personer, der henhører under den offentlige ret eller privatretten, også selskaber, som ikke arbejder med gevinst for øje
- h) »kontraherende part«: ethvert tredjeland, der er part i skibsbygningsaftalen.

Artikel 2

Konstatering af skadelig prisfastsættelse

A. Normal værdi

1. Den normale værdi fastsættes normalt på grundlag af den pris, der er betalt eller skal betales i normal handel for et lignende fartøj af en uafhængig køber i eksportlandet.
2. Transaktioner mellem parter, som viser sig at være forretningsmæssigt forbundne eller at have en indbyrdes kompensationsaftale, kan ikke anses for at finde sted i normal handel, og priserne for de pågældende transaktioner kan ikke anvendes til fastsættelse af den normale værdi, medmindre det fastslås, at de ikke er påvirket af dette afhængighedsforhold.
3. Foreligger der ikke salg af lignende fartøjer i normal handel, eller muliggør sådanne salg ikke en behørig sammenligning på grund af den særlige markedssituation, fastsættes den normale værdi for et lignende fartøj på grundlag af eksportprisen for et lignende fartøj ved salg i normal handel til et egnet tredjeland, forudsat at denne pris er repræsentativ. Foreligger

der ikke sådanne salg til et egnet tredjeland, eller muliggør de ikke en behørig sammenligning, fastsættes den normale værdi for et lignende fartøj på grundlag af produktionsomkostningerne i oprindelseslandet plus et rimeligt beløb til dækning af salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger samt fortjeneste.

4. Salg af lignende fartøjer på eksportlandets hjemmemarked eller eksportsalg til et tredjeland til priser, der er lavere end produktionsomkostningerne (faste og variable) pr. enhed plus et beløb til dækning af salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger, kan kun anses for ikke at have fundet sted i normal handel i prismæssig henseende, og der kan kun ses bort fra dem ved fastsættelsen af den normale værdi, hvis det fastslås, at disse salg har fundet sted til priser, som ikke giver dækning for alle omkostninger inden for en rimelig periode, som normalt bør være fem år.

5. Omkostningerne beregnes normalt på grundlag af regnskaber, der føres af den skibsbygger, som er omfattet af undersøgelsen, forudsat at disse regnskaber er i overensstemmelse med almindeligt anerkendte bogføringsprincipper i det pågældende land, og det påvises, at regnskaberne på en rimelig måde afspejler de omkostninger, der er forbundet med produktion og salg af det pågældende fartøj.

Der tages hensyn til dokumentation, som fremlægges vedrørende den rette fordeling af omkostningerne, forudsat at det påvises, at der traditionelt er foretaget en sådan fordeling. I mangel af en bedre egnet metode fordeles omkostningerne fortrinsvis på grundlag af omsætningen. Medmindre det allerede afspejles i omkostningsfordelingen i henhold til dette afsnit, foretages der en passende justering for at tage hensyn til de engangsomkostninger, som begunstiger den fremtidige og/eller nuværende produktion, eller til omstændigheder, hvor omkostningerne er påvirket af påbegyndelse af virksomhed.

6. Beløbene til dækning af salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger samt fortjeneste fastsættes på grundlag af de faktiske omkostninger, der påløber i forbindelse med den af undersøgelsen omfattede skibsbyggers produktion og salg i normal handel af lignende fartøjer. Kan disse beløb ikke fastsættes på dette grundlag, kan de fastsættes på grundlag af:

- a) det vejede gennemsnit af de faktiske beløb, der er fastsat for andre skibsbyggere i oprindelseslandet for så vidt angår produktion og salg af lignende fartøjer på det pågældende lands hjemmemarked
- b) de faktiske beløb, som påløber hos den pågældende skibsbygger på oprindelseslandets hjemmemarked i forbindelse med produktion og salg i normal handel af fartøjer af samme generelle kategori
- c) enhver anden rimelig metode under forudsætning af, at det derved fastsatte beløb til dækning af fortjeneste ikke overstiger den fortjeneste, som andre skibsbyggere normalt opnår ved salg af fartøjer af samme generelle kategori på oprindelseslandets hjemmemarked.

Desuden skal den fortjeneste, der tillægges ved beregningen af byggeværdien, under alle omstændigheder fastsættes på grundlag af den gennemsnitlige fortjeneste gennem et rimeligt tidsrum på normalt seks måneder både før og efter det af undersøgelsen omfattede salg, og den skal afspejle en rimelig fortjeneste på salgstidspunktet. I forbindelse med denne beregning skal alle fordrejende faktorer, som påvises at føre til en fortjeneste, der ikke er rimelig på salgstidspunktet, lades ude af betragtning.

7. På grund af det lange tidsrum, der forløber mellem kontraktindgåelsen og leveringen af et fartøj, skal der i den normale værdi ikke indregnes faktiske omkostninger, for hvilke skibsbyggeren kan godtgøre, at de skyldes force majeure, og at de ligger mærkbart over den omkostningsforhøjelse, som skibsbyggeren med rimelighed kunne have forudset og taget hensyn til, da de materielle salgsvilkår blev fastsat.

8. Ved salg fra lande uden markedsøkonomi, særligt de lande, på hvilke Rådets forordning (EF) nr. 625/2009¹⁰ finder anvendelse, fastsættes den normale værdi på grundlag af prisen eller den beregnede værdi i et land med markedsøkonomi eller prisen ved salg fra et sådant tredjeland til andre lande, herunder ☒ Unionen ☒, eller, hvis dette ikke er muligt, på ethvert andet rimeligt grundlag, herunder den pris, der faktisk er betalt eller skal betales i ☒ Unionen ☒ for et lignende fartøj, om nødvendigt behørigt justeret for at indregne en rimelig fortjenstmargen.

Et egnet tredjeland med markedsøkonomi udvælges på en ikke urimelig måde under skyldig hensyntagen til alle pålidelige oplysninger, der foreligger på tidspunktet for udvælgelsen. Der tages også hensyn til tidsfrister.

Umiddelbart efter iværksættelsen af undersøgelsen underrettes parterne i undersøgelsen om det påtænkte tredjeland med markedsøkonomi, og der indrømmes dem en frist på ti dage til at fremsætte bemærkninger.

B. Eksportpris

9. Eksportprisen er den pris, der reelt er betalt eller skal betales for det pågældende fartøj.

10. Foreligger der ingen eksportpris, eller viser det sig, at der ikke kan fæstes lid til eksportprisen på grund af en forretningsmæssig forbindelse eller en kompensationsaftale mellem skibsbyggeren og køberen eller en tredjepart, kan eksportprisen beregnes på grundlag af den pris, hvortil fartøjet første gang videresælges til en uafhængig køber, eller hvis fartøjet ikke videresælges til en uafhængig køber eller ikke videresælges i den stand, hvori det oprindeligt blev solgt, på ethvert rimeligt grundlag.

I disse tilfælde foretages der justeringer for alle omkostninger, herunder told og andre afgifter, der påløber mellem det oprindelige salg og videresalget, samt forventet fortjeneste med henblik på at fastsætte en realistisk eksportpris.

De omkostninger, for hvilke der skal foretages justeringer, indbefatter sådanne, som normalt bæres af en køber, men som er betalt af en anden part i eller uden for ☒ Unionen ☒, der viser sig at være forretningsmæssigt forbundet med eller at have en kompensationsaftale med skibsbyggeren eller køberen, herunder: sædvanlige transport-, forsikrings-, håndterings- og lasteomkostninger samt dermed forbundne omkostninger, told og andre afgifter, der skal betales i importlandet som følge af købet af fartøjet, samt en rimelig margen til dækning af salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger samt fortjeneste.

C. Sammenligning

11. Der foretages en rimelig sammenligning mellem eksportprisen og den normale værdi. Denne sammenligning foretages i samme handelsled og for salg, der finder sted på tidspunkter, som ligger så tæt op ad hinanden som muligt, hvorved normalt forstås salg inden for tre måneder før eller efter det af undersøgelsen omfattede salg eller, hvis sådanne salg ikke har fundet sted, enhver passende periode. Der tages i hver enkelt tilfælde behørigt hensyn til forskelle, som berører prisernes sammenlignelighed, herunder forskelle i salgsvilkår, kontraktbestemte bøder, beskatning, handelsled, mængder, fysiske egenskaber og alle andre forskelle, som påvises at påvirke prisernes sammenlignelighed. Er prisernes sammenlignelighed berørt i de tilfælde, der er omhandlet i stk. 10, fastsættes den normale værdi i samme handelsled som det, der gælder for den beregnede eksportpris, eller der

¹⁰ Rådets forordning (EF) nr. 625/2009 af 7. juli 2009 om den fælles ordning for indførsel fra visse tredjelande (EUT L 185 af 17.7.2009, s. 1).

foretages en behørig justering som hjemlet i dette stykke. Enhver dobbeltjustering skal undgås, navnlig i henseende til rabatter og kontraktbestemte bøder. Nødvendiggør prissammenligningen en valutaomregning, anvendes til en sådan omregning vekselkursen på salgsdatoen, dog således, at når salg af udenlandsk valuta på terminsmarkedet er direkte knyttet til det pågældende eksportsalg, anvendes den vekselkurs, som er gældende for dette terminssalg. Med henblik på denne bestemmelse forstås ved »salgsdatoen« den dato, på hvilken de grundlæggende salgsvilkår er fastsat, normalt kontraktdatoen. Er de grundlæggende salgsvilkår blevet ændret væsentligt på en anden dato, bør vekselkursen på ændringsdatoen anvendes. I et sådant tilfælde foretages der behørig justeringer for at tage hensyn til eventuelle urimelige forskydninger i margenen for den skadelige prisfastsættelse, som udelukkende skyldes svingninger i vekselkursen mellem den oprindelige salgsdato og datoen for den pågældende ændring.

D. Margen for skadelig prisfastsættelse

12. Under hensyntagen til de relevante bestemmelser om en rimelig sammenligning skal forekomsten af en margin for skadelig prisfastsættelse normalt fastslås på grundlag af en sammenligning mellem den normale værdi beregnet som et vejet gennemsnit og det vejede gennemsnit af priserne for alle salgstransaktioner eller ved en sammenligning mellem den individuelle normale værdi og de individuelle eksportpriser, dvs. på grundlag af hver enkelt transaktion. En normal værdi, som er fastsat på grundlag af vejede gennemsnit, kan dog sammenlignes med priserne for alle individuelle salgstransaktioner, hvis der foreligger et eksportprismønster, som er meget forskelligt for forskellige købere, regioner eller perioder, og hvis de i første punktum fastsatte metoder ikke vil afspejle det fulde omfang af den skadelige prisfastsættelse, der finder sted.

13. Ved »margin for skadelig prisfastsættelse« forstås det beløb, hvormed den normale værdi overstiger eksportprisen. Er margenerne for skadelig prisfastsættelse forskellige, kan der fastsættes en margin for skadelig prisfastsættelse i form af et vejet gennemsnit.

Artikel 3

Konstatering af skade

1. I denne forordning forstås ved »skade«, når ikke andet er bestemt, væsentlig skade for en erhvervsgren i Unionen , trussel om væsentlig skade for en erhvervsgren i Unionen eller væsentlig forsinkelse i forbindelse med oprettelsen af en sådan erhvervsgren, og »skade« fortolkes i overensstemmelse med denne artikel.

2. En konstatering af, om der foreligger skade, baseres på positivt bevismateriale og indebærer en objektiv undersøgelse af:

- a) den virkning, salget til en pris, der er lavere end den normale værdi, har på priserne for lignende fartøjer på unions markedet, og af
- b) dette salgs følgevirkninger for den pågældende erhvervsgren i Unionen .

3. Med hensyn til de prismæssige virkninger af salget til en pris, der er lavere end den normale værdi, tages det i betragtning, om det pågældende salg har fundet sted til en væsentlig lavere pris end prisen på lignende fartøjer fremstillet af erhvervsgrenen i Unionen , eller om priserne som følge af et sådant salg er blevet trykket betydeligt, eller om prisstigninger, som ellers ville være indtruffet, i væsentlig grad hindres. Hverken en enkelt eller flere af disse faktorer er nødvendigvis udslagsgivende for afgørelsen.

4. Er salg af fartøjer fra mere end ét land samtidig omfattet af undersøgelser vedrørende skadelig prisfastsættelse, kan følgevirkningerne af sådanne salg kun vurderes kumulativt, hvis det fastslås, at:

- a) den margen for skadelig prisfastsættelse, der er fastlagt for køb fra hvert af de pågældende lande, er højere end det minimum, som er anført i artikel 7, stk. 3, og
- b) det vil være hensigtsmæssigt at foretage en kumulativ vurdering af virkningerne af de pågældende salg på baggrund af vilkårene for konkurrencen mellem fartøjer solgt til køberen af skibsbyggere uden for Unionen og vilkårene for konkurrencen mellem sådanne fartøjer og lignende fartøjer fremstillet i Unionen .

5. Undersøgelsen af følgevirkningerne for den pågældende erhvervsgren i Unionen af salget til en pris, der er lavere end den normale værdi, skal omfatte en vurdering af alle relevante økonomiske faktorer og forhold, der har indflydelse på denne erhvervsgrens situation, herunder følgende: at en erhvervsgren er inde i en periode, hvor den søger at overvinde følgerne af tidligere dumping, skadelig prisfastsættelse eller subsidier; størrelsen af den faktiske margen for skadelig prisfastsættelse; den faktiske og mulige nedgang i salg, fortjeneste, produktion, markedsandel, produktivitet, forrentning af investeret kapital, kapacitetsudnyttelse; faktorer, der påvirker priserne i Unionen ; faktisk og mulig negativ indvirkning på likviditet, lagerbeholdninger, beskæftigelse, lønninger, vækst og mulighederne for at tilvejebringe kapital eller foretage investeringer. Denne liste er ikke udtømmende, og hverken en eller flere af disse faktorer er nødvendigvis udslagsgivende for afgørelsen.

6. Det skal på grundlag af alle de relevante beviser, der er fremlagt i forbindelse med stk. 2, påvises, at salget til en pris, der er lavere end den normale værdi, forvolder eller har forvoldt skade som defineret i denne forordning. Dette indebærer specielt en påvisning af, at de priser, der er fastlagt i henhold til stk. 3, er årsag til de følgevirkninger for en erhvervsgren i Unionen , som er omhandlet i stk. 5, og at disse følgevirkninger er væsentlige.

7. Der foretages også en undersøgelse af andre kendte faktorer end det pågældende salg til en pris, der er lavere end den normale værdi, som samtidig skader den pågældende erhvervsgren i Unionen , for at sikre, at skade, der forvoldes af sådanne andre faktorer, ikke tilskrives nævnte salg til en pris, der er lavere end den normale værdi, i henhold til stk. 6. Faktorer, der kan tages hensyn til i den forbindelse, indbefatter mængde og priser i forbindelse med salg foretaget af skibsbyggere i andre lande end eksportlandet, som ikke har fundet sted til en pris, der er lavere end den normale værdi, nedgang i efterspørgslen eller ændringer i forbrugsmønstret, restriktiv handelspraksis og konkurrence mellem producenter i tredjelande og producenter i Unionen , den teknologiske udvikling samt EU -erhvervsgrenens eksportresultater og produktivitet.

8. Virkningerne af salget til en pris, der er lavere end den normale værdi, vurderes i forhold til EU -erhvervsgrenens produktion af lignende fartøjer, når der foreligger oplysninger, som muliggør en afgrænsning af denne produktion på grundlag af sådanne kriterier som produktionsprocessen og producenternes salg og fortjeneste. Er det ikke muligt klart at afgrænse denne produktion, vurderes virkningerne af salget til en pris, der er lavere end den normale værdi, ved en undersøgelse af produktionen af den snævrere mulige gruppe fartøjer eller fartøjstyper, der indbefatter et lignende fartøj, og for hvilke de nødvendige oplysninger kan tilvejebringes.

9. En konstatering af, om der foreligger en trussel om væsentlig skade, skal baseres på kendsgerninger og ikke blot på påstande, formodninger eller fjerne muligheder. Den ændring i omstændighederne, der vil kunne skabe en situation, hvor det pågældende salg til en pris, der er lavere end den normale værdi, vil forvolde skade, skal klart kunne forudses og være umiddelbart forestående.

For at afgøre, om der foreligger en trussel om væsentlig skade, bør der tages hensyn til følgende faktorer:

- a) en tilstrækkelig ledig kapacitet hos skibsbyggeren eller en umiddelbart forestående og betydelig forøgelse af denne kapacitet, som indebærer sandsynlighed for en betydelig forøgelse af salg til en pris, der er lavere end den normale værdi, idet der tages hensyn til andre eksportmarkeders evne til at absorbere eventuel yderligere eksport,
- b) om de pågældende fartøjer eksporteres til priser, som har til følge, at priserne i væsentlig grad trykkes, eller at prisforhøjelser, som ellers ville have fundet sted, hindres, hvilket sandsynligvis vil øge efterspørgslen fra andre lande efter køb.

Ingen af ovennævnte faktorer er nødvendigvis udslagsgivende for afgørelsen, men en undersøgelse af samtlige faktorer skal føre til den konklusion, at der er ovenhængende risiko for yderligere salg til priser, der er lavere end den normale værdi, og at der vil blive forvoldt væsentlig skade, hvis der ikke træffes beskyttelsesforanstaltninger.

Artikel 4

Definition af erhvervsgren i ☒ Unionen ☒

1. I denne forordning forstås ved »erhvervsgren i ☒ Unionen ☒« samtlige producenter i ☒ Unionen ☒, som er i stand til at producere et lignende fartøj med deres bestående anlæg, eller som i rette tid kan foretage en tilpasning af disse til produktion af et lignende fartøj, eller de af dem, hvis samlede kapacitet til produktion af et lignende fartøj udgør en betydelig del, som defineret i artikel 5, stk. 6, af den samlede kapacitet i ☒ Unionen ☒ til produktion af et lignende fartøj. Når producenterne imidlertid er forretningsmæssigt forbundet med skibsbyggeren, eksportørerne eller køberne, eller når de selv er købere af det fartøj, hvis prisfastsættelse påstås at være skadelig, kan der ved »erhvervsgren i ☒ Unionen ☒« forstås de øvrige producenter.

2. Med henblik på stk. 1 anses producenterne kun for at være forretningsmæssigt forbundet med skibsbyggeren, eksportørerne eller køberne, hvis:

- a) en af parterne direkte eller indirekte kontrollerer den anden part, eller
- b) begge parter kontrolleres direkte eller indirekte af en tredjepart, eller
- c) de tilsammen direkte eller indirekte kontrollerer en tredjepart, forudsat at der er grund til at antage eller nære mistanke om, at forbindelsen har til følge, at den pågældende producent optræder anderledes end ikke-forbundne producenter.

I dette stykke anses en part for at kontrollere en anden part, når førstnævnte retligt eller faktisk er i stand til at lægge bånd på eller gribe ind over for sidstnævnte.

3. Artikel 3, stk. 8, finder anvendelse på nærværende artikel.

Artikel 5

Indledning af procedure

1. En undersøgelse med henblik på at fastslå forekomsten, omfanget og virkningen af en påstået skadelig prisfastsættelse indledes på grundlag af en skriftlig klage indgivet af enhver fysisk eller juridisk person eller enhver sammenslutning uden status som juridisk person, som optræder på vegne af en erhvervsgren i Unionen .

Klagen kan indgives til Kommissionen eller til en medlemsstat, der videresender den til Kommissionen. Kommissionen sender medlemsstaterne en genpart af enhver klage, den modtager. En klage anses for at være indgivet på den første arbejdsdag efter afleveringen til Kommissionen pr. anbefalet post eller efter Kommissionens skriftlige anerkendelse af modtagelsen.

Når en medlemsstat i tilfælde, hvor der ikke foreligger nogen klage, er i besiddelse af tilstrækkelige beviser for skadelig prisfastsættelse og deraf følgende skade for en erhvervsgren i Unionen , underretter den straks Kommissionen om sådanne beviser.

2. En klage i henhold til stk. 1 skal indgives senest:

- a) seks måneder efter det tidspunkt, hvor klageren fik eller burde have fået kendskab til salget af fartøjet , når:
 - i) klageren var blevet opfordret til at afgive tilbud vedrørende den pågældende kontrakt gennem et bredt multipelt udbud eller enhver anden udbudsprocedure
 - ii) klageren rent faktisk afgav tilbud, og
 - iii) klagerens tilbud i alt væsentligt var i overensstemmelse med udbudsspecifikationerne
- b) ni måneder efter det tidspunkt, hvor klageren fik eller burde have fået kendskab til salget af fartøjet, hvis der ikke forelå en opfordring til at afgive tilbud, forudsat at der senest seks måneder efter dette tidspunkt er indgivet en hensigtserklæring om indgivelse af klage til Kommissionen eller en medlemsstat, idet denne erklæring skal indeholde oplysninger, som klageren med rimelighed kan tilvejebringe med henblik på at identificere den pågældende transaktion.

En klage kan under ingen omstændigheder indgives senere end seks måneder efter leveringen af fartøjet.

Klageren kan anses for at have haft kendskab til salget af fartøjet fra det tidspunkt, hvor kontraktens indgåelse sammen med meget generelle oplysninger om fartøjet offentliggøres i den internationale erhvervspresse.

I denne artikel forstås ved »bredt multipelt udbud« et udbud, hvor køberen anmoder mindst alle de skibsbyggere om at afgive tilbud, hvorom han ved, at de er i stand til at bygge det pågældende fartøj.

3. En klage i henhold til stk. 1 skal indeholde beviser for:

- a) skadelig prisfastsættelse
- b) skade
- c) årsagssammenhæng mellem den skadelige prisfastsættelse og den påståede skade, og

- d) i) for, at klageren, hvis fartøjet blev solgt efter afholdelse af et bredt multipelt udbud, blev opfordret til at afgive tilbud vedrørende den pågældende kontrakt og rent faktisk gjorde dette, og at klagerens tilbud i alt væsentligt var i overensstemmelse med udbudsspecifikationerne (især leveringsdato og tekniske krav), eller
- ii) for, at klageren, hvis fartøjet blev solgt efter afholdelse af en anden udbudsprocedure, blev opfordret til at afgive tilbud vedrørende den pågældende kontrakt og rent faktisk gjorde dette, og at klagerens tilbud i alt væsentligt var i overensstemmelse med udbudsspecifikationerne, eller
- iii) for, at klageren, uden at han blev opfordret til at afgive tilbud på anden måde end som led i et bredt multipelt udbud, var i stand til at bygge det pågældende fartøj, og at klageren, hvis han havde eller burde have haft kendskab til det påtænkte køb, gjorde en påviselig indsats for at indgå kontrakt med køberen i overensstemmelse med de pågældende udbudsspecifikationer. Klageren kan anses for at have haft kendskab til det påtænkte køb, hvis det påvises, at størstedelen af den pågældende erhvervsgren har udfoldet bestræbelser for at indgå kontrakt med den pågældende køber om salg af det pågældende fartøj, eller hvis det påvises, at generelle oplysninger om det påtænkte køb kunne indhentes hos mæglere, finansfolk, klassifikationselskaber, befragtere, erhvervssammenslutninger eller andre enheder, der normalt deltager i skibsbygningstransaktioner, og som klageren regelmæssigt havde kontakter eller gjorde forretninger med.

4. Klagen skal indeholde sådanne oplysninger om følgende, som den klagende part med rimelighed kan forventes at være i besiddelse af:

- a) klagerens identitet og en redegørelse for størrelsen og værdien af klagerens produktion i Unionen af lignende fartøjer. Når der indgives skriftlig klage på vegne af den pågældende erhvervsgren i Unionen , skal denne erhvervsgren i klagen identificeres ved angivelse af alle kendte producenter i Unionen , som er i stand til at bygge et lignende fartøj, og så vidt muligt en redegørelse for størrelsen og værdien af produktionen i Unionen af lignende fartøjer, som sådanne producenter tegner sig for
- b) en fuldstændig beskrivelse af det fartøj, hvis prisfastsættelse angiveligt er skadelig, navnet på det eller de pågældende oprindelses- eller eksportlande, identiteten af hver kendt eksportør eller udenlandsk producent og identiteten af køberen af det pågældende fartøj
- c) de priser, hvortil sådanne fartøjer sælges på hjemmemarkedet i det eller de pågældende oprindelses- eller eksportlande (eller i påkommende tilfælde de priser, hvortil et sådant fartøj sælges fra det eller de pågældende oprindelses- eller eksportlande til tredjelande, eller om fartøjets beregnede værdi), og eksportpriserne eller i påkommende tilfælde om de priser, hvortil et sådant fartøj første gang videresælges til en uafhængig køber
- d) oplysninger om den skadelige prisfastsættelses indvirkning på priserne på lignende fartøjer på markedet i Unionen og det pågældende salgs følger virkninger for den pågældende erhvervsgren i Unionen dokumenteret ved relevante faktorer og forhold, som har indflydelse på union serhvervsgrenens situation, såsom de i artikel 3, stk. 3 og 5, anførte.

5. Kommissionen undersøger, i det omfang det er muligt, om oplysningerne i klagen er korrekte og så fyldestgørende, at det kan fastslås, at der foreligger tilstrækkeligt bevismateriale til at begrunde indledningen af en undersøgelse.

6. Der indledes ikke en undersøgelse i medfør af stk. 1, medmindre det på grundlag af en undersøgelse af, i hvor høj grad der blandt producenter i Unionen , som er i stand til at bygge lignende fartøjer, er givet udtryk for tilslutning til eller modstand mod klagen, er fastslået, at klagen er indgivet af eller på vegne af den pågældende erhvervsgren i Unionen . Klagen anses for at være indgivet af eller på vegne af en erhvervsgren i Unionen , hvis den har tilslutning fra de producenter i Unionen , hvis samlede kapacitet til produktion af lignende fartøjer udgør mere end 50 % af den samlede kapacitet til produktion af lignende fartøjer blandt den del af den pågældende erhvervsgren i Unionen , som enten giver udtryk for tilslutning til eller modstand mod klagen. Der indledes dog ikke en undersøgelse, når de producenter i Unionen , der udtrykkeligt giver deres tilslutning til klagen, tegner sig for mindre end 25 % af den samlede produktionskapacitet blandt de producenter i Unionen , der er i stand til at bygge lignende fartøjer.

7. Medmindre der er truffet beslutning om at indlede en undersøgelse, undlader myndighederne at offentliggøre klagen vedrørende indledning af en undersøgelse. Efter modtagelse af en behørigt dokumenteret klage og inden iværksættelsen af en undersøgelse underrettes regeringen for det pågældende eksportland imidlertid.

8. Hvis Kommissionen under særlige omstændigheder beslutter at indlede en undersøgelse, uden at der er modtaget en skriftlig klage fra eller på vegne af en erhvervsgren i Unionen med henblik på indledning af en sådan undersøgelse, indledes undersøgelsen, hvis de beviser, der foreligger for skadelig prisfastsættelse, skade og årsagssammenhæng og for, at et medlem af den angiveligt skadede erhvervsgren i Unionen opfylder kriterierne i stk. 3, litra d), er tilstrækkelige til at begrunde indledningen af en sådan undersøgelse.

I relevante tilfælde kan en undersøgelse også indledes på grundlag af en skriftlig klage fra en kontraherende parts myndigheder. En sådan klage skal indeholde tilstrækkelige beviser til at påvise, at der for et fartøj er eller har været tale om skadelig prisfastsættelse, og at det påståede salg til en køber i Unionen til en pris, der er lavere end den normale værdi, forvolder eller har forvoldt skade for den pågældende kontraherende parts indenlandske erhvervsgren.

9. Beviserne vedrørende både skadelig prisfastsættelse og skade behandles samtidig ved afgørelsen af, om der skal indledes en undersøgelse. En klage afvises, når der ikke foreligger tilstrækkelige beviser for enten skadelig prisfastsættelse eller skade til at begrunde en videreførelse af sagen.

10. Klagen kan trækkes tilbage forud for indledningen af en procedure, og den anses i så fald for ikke at være indgivet.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5,
litra 1) (tilpasset)

11. Står det klart, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at berettige, at der indledes en procedure, indleder Kommissionen en sådan procedure senest 45 dage efter datoen for klagens indgivelse eller, når der er tale om indledning af en undersøgelse i henhold til stk. 8, senest seks måneder efter det tidspunkt, på hvilket salget af fartøjet var kendt eller burde have været kendt, og offentliggøre en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*. Er de

fremlagte beviser utilstrækkelige, underrettes klageren herom inden for en frist på 45 dage fra datoen for klagens indgivelse til Kommissionen.

Kommissionen fremsender oplysninger til medlemsstaterne, når den har fastslået, at der er behov for at indlede en sådan procedure.

↓ 385/96 (tilpasset)

12. I meddelelsen om indledning af en procedure gives der underretning om indledning af en undersøgelse med angivelse af skibsbyggerens og den eller de pågældende køberes navn og hjemland samt en beskrivelse af det pågældende fartøj, der gives et sammendrag af de modtagne oplysninger, og det fastsættes, at alle relevante oplysninger skal meddeles Kommissionen.

Endvidere fastsættes den frist, inden for hvilken interesserede parter kan give sig til kende, tilkendegive deres synspunkter skriftligt og indgive oplysninger, hvis der som led i undersøgelsen skal tages hensyn til sådanne synspunkter og oplysninger; endelig fastsættes den frist, inden for hvilken interesserede parter kan anmode om at blive hørt af Kommissionen i henhold til artikel 6, stk. 5.

13. Kommissionen underretter eksportøren, den eller den pågældende køber af fartøjet og repræsentative sammenslutninger af producenter, eksportører eller købere af sådanne fartøjer, som den ved er berørt af sagen, samt repræsentanter for det land, hvis fartøj er omfattet af en sådan undersøgelse, og klagerne om indledningen af proceduren, og stiller under behørig hensyntagen til beskyttelsen af fortrolige oplysninger den fulde ordlyd af den skriftlige klage, den har modtaget i henhold til stk. 1, til rådighed for eksportøren og for myndighederne i eksportlandet og på anmodning også for andre involverede interesserede parter.

Artikel 6

Undersøgelsen

1. Efter indledningen af proceduren iværksætter Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne og i påkommende tilfælde med myndighederne i tredjelande en undersøgelse på ☒ unionsplan ☒. En sådan undersøgelse omfatter både skadelig prisfastsættelse og den deraf følgende skade, og disse spørgsmål undersøges samtidig.

2. Der indrømmes parter, som modtager spørgeskemaer, der anvendes som led i en undersøgelse vedrørende skadelig prisfastsættelse, en svarfrist på mindst 30 dage. Fristen for eksportørerne regnes fra datoen for modtagelsen af spørgeskemaet, der med henblik herpå anses for at være modtaget en uge efter den dag, på hvilken det blev afsendt til eksportøren eller blev overgivet til det pågældende eksportlands diplomatiske repræsentant. Under behørig hensyntagen til de frister, der gælder for undersøgelsen, kan der indrømmes en forlængelse af ovennævnte frist på 30 dage, forudsat at den pågældende part kan opvise en gyldig grund til en sådan forlængelse i form af særlige omstændigheder, der gør sig gældende.

3. Kommissionen kan anmode myndighederne i tredjelande, når det er relevant, og medlemsstaterne om at indgive oplysninger, og medlemsstaterne tager alle nødvendige skridt for at efterkomme sådanne anmodninger.

De meddeler Kommissionen de ønskede oplysninger samt alle resultater af efterprøvning, kontrol og undersøgelser, som er foretaget.

Er disse oplysninger af almen interesse, eller fremsætter en medlemsstat ønske herom, videregiver Kommissionen dem til medlemsstaterne, forudsat at de ikke er fortrolige, i hvilket tilfælde der sendes et ikke-fortroligt sammendrag.

4. Kommissionen kan anmode myndighederne i tredjelande, når det er relevant, og medlemsstaterne om at foretage den nødvendige efterprøvning og kontrol, særlig hos producenter i Unionen , og at foretage undersøgelser i tredjelande, forudsat at de berørte virksomheder giver deres samtykke hertil, og at regeringen i det pågældende land er blevet officielt underrettet herom og ikke rejser indvendinger herimod.

Medlemsstaterne tager alle nødvendige skridt for at efterkomme sådanne anmodninger fra Kommissionen.

Tjenestemænd fra Kommissionen kan på anmodning fra Kommissionen eller en medlemsstat bemyndiges til at bistå embedsmænd i medlemsstaterne i udførelsen af deres opgaver. På tilsvarende måde kan tjenestemænd fra Kommissionen efter aftale mellem Kommissionen og myndighederne i tredjelande bistå disse myndigheders embedsmænd i udførelsen af deres opgaver.

5. De interesserede parter, der har givet sig til kende i henhold til artikel 5, stk. 12, skal høres, hvis de inden for den frist, der er fastsat i den meddelelse, som er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, skriftligt anmoder om en høring og i den forbindelse godtgør, at de sandsynligvis vil blive berørt af resultatet af proceduren, og at der er særlige grunde til, at de bør høres.

6. Der indrømmes på anmodning skibsbyggeren, den eller de pågældende købere og repræsentanter for eksportlandets regering samt de klagere og andre interesserede parter, som har givet sig til kende i henhold til artikel 5, stk. 12, lejlighed til at møde de parter, der har modstridende interesser, således at modstående synspunkter kan fremføres og indsigelser gøres gældende.

Der skal i den forbindelse tages hensyn til, at det er nødvendigt at bevare oplysningernes fortrolige karakter og at sikre parternes interesser.

Ingen af parterne skal være forpligtet til at give møde, og udeblivelse skal ikke være til skade for den pågældende parts sag.

Der tages hensyn til mundtlige oplysninger, der meddeles i henhold til dette stykke, såfremt de efterfølgende bekræftes skriftligt.

7. De klagende parter, skibsbyggeren, den eller de pågældende købere og andre interesserede parter, som har givet sig til kende i henhold til artikel 5, stk. 12, samt repræsentanterne for eksportlandet kan på skriftlig anmodning få indsigt i alle oplysninger, som parter i undersøgelsen har indgivet, i modsætning til interne dokumenter udarbejdet af myndighederne i Unionen eller dets medlemsstater, forudsat at disse oplysninger har betydning for fremlæggelsen af deres sag, at de ikke er fortrolige som omhandlet i artikel 13, og at de anvendes som led i undersøgelsen.

De pågældende parter kan meddele deres syn på sådanne oplysninger, og der tages hensyn til deres bemærkninger i det omfang, de er tilstrækkeligt dokumenteret i svaret.

8. Undtagen under de omstændigheder, der er omhandlet i artikel 12, skal det, i det omfang det er muligt, sikres, at de oplysninger, som interesserede parter indgiver, og som lægges til grund for de afgørelser, der træffes, er korrekte.

9. For procedurer, der omfatter prissammenligninger, og hvor der er leveret et lignende fartøj, skal undersøgelsen afsluttes senest et år efter indledningen af proceduren.

For procedurer, hvor et lignende fartøj er under bygning, skal undersøgelsen afsluttes senest et år efter leveringen af det pågældende fartøj.

Undersøgelser, der omfatter en beregnet værdi, skal afsluttes senest et år efter indledningen af proceduren eller senest et år efter leveringen af fartøjet, hvis sidstnævnte dato falder senere.

Disse frister suspenderes, såfremt artikel 16, stk. 2, finder anvendelse.

Artikel 7

Afslutning uden indførelse af foranstaltninger; fastsættelse og opkrævning af godtgørelser for skadelig prisfastsættelse

1. Trækkes klagen tilbage, kan proceduren afsluttes.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5, litra 2)

2. Såfremt foranstaltninger ikke er nødvendige, afsluttes undersøgelsen eller proceduren. Kommissionen afslutter undersøgelsen efter undersøgelsesproceduren i artikel 10, stk. 2.

↓ 385/96

3. En procedure afsluttes omgående, når det fastslås, at marginen for skadelig prisfastsættelse er mindre end 2 % udtrykt i procent af eksportprisen.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5, litra 2) (tilpasset)

4. Fremgår det af den endelige konstatering af de faktiske omstændigheder, at der er tale om skadelig prisfastsættelse, og at der forvoldes skade herved, pålægger Kommissionen skibsbyggeren en godtgørelse for skadelig prisfastsættelse efter undersøgelsesproceduren i artikel 10, stk. 2. Godtgørelsen for den skadelige prisfastsættelse skal beløbsmæssigt svare til den fastslåede margin for skadelig prisfastsættelse. Efter at have underrettet medlemsstaterne træffer Kommissionen de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af afgørelsen, særlig opkrævningen af godtgørelsen for skadelig prisfastsættelse.

↓ 385/96 (tilpasset)

5. Skibsbyggeren betaler godtgørelsen for skadelig prisfastsættelse senest 180 dage efter, at han har fået underretning om, at den er pålagt ham, idet denne underretning med henblik herpå anses for modtaget en uge efter datoen for dens afsendelse til skibsbyggeren. Kommissionen kan indrømme skibsbyggeren en rimelig forlængelse af betalingsfristen, hvis skibsbyggeren kan godtgøre, at betaling inden for 180 dage vil gøre ham insolvent eller være uforenelig med en retligt overvåget reorganisering, i hvilket tilfælde der påløber rente af enhver ubetalt del af godtgørelsen med en sats svarende til afkastet af mellemfristede euro -obligationer på det sekundære marked på fondsbørsen i Luxembourg plus 50 basispoint.

Artikel 8

Alternative foranstaltninger

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5, litra 3)

Undersøgelsen kan afsluttes uden fastsættelse af en godtgørelse for skadelig prisfastsættelse, hvis skibsbyggeren endeligt og ubetinget annullerer salget af det fartøj, hvis prisfastsættelse er skadelig, eller efterlever alternative tilsvarende foranstaltninger, som godtages af Kommissionen.

↓ 385/96

Et salg anses kun for annulleret, hvis alle kontraktlige forbindelser mellem de parter, der er berørt af det pågældende salg, er ophørt, alle vederlag, der er betalt i forbindelse med salget, er tilbagebetalt, og alle rettigheder i det pågældende fartøj eller dele deraf er overdraget til skibsbyggeren.

Artikel 9

Modforanstaltninger — fratagelse af laste- og lossere rettigheder

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5, litra 4)

1. Betaler den pågældende skibsbygger ikke den godtgørelse for skadelig prisfastsættelse, der er fastsat i henhold til artikel 7, indfører Kommissionen modforanstaltninger i form af fratagelse af laste- og lossere rettigheder for fartøjer, der er bygget af den pågældende skibsbygger.

Kommissionen fremsender oplysninger til medlemsstaterne, når der findes et grundlag for de i første afsnit omhandlede modforanstaltninger.

↓ 385/96 (tilpasset)

2. Afgørelsen om indførelse af modforanstaltninger træder i kraft 30 dage efter offentliggørelsen i *Den Europæiske* ☒ *Unions* ☒ *Tidende* og ophæves, når skibsbyggeren har betalt hele godtgørelsen for skadelig prisfastsættelse. Modforanstaltningerne omfatter alle fartøjer, for hvilke der er indgået kontrakt i en periode på fire år fra datoen for afgørelsens ikrafttræden. Hvert fartøj er omfattet af modforanstaltningerne i en periode på fire år efter leveringstidspunktet. Nævnte perioder kan kun afkortes efter afslutningen af en international procedure for tvistbilæggelse vedrørende de pågældende modforanstaltninger og i overensstemmelse med resultatet heraf.

Ved afgørelse, der vedtages af Kommissionen og offentliggøres i *Den Europæiske* ☒ *Unions* ☒ *Tidende*, fastsættes en liste over de fartøjer, der er omfattet af modforanstaltninger i form af fratagelse af laste- og lossere rettigheder.

3. Toldmyndighederne i medlemsstaterne giver ikke fartøjer, der er omfattet af modforanstaltninger i form af fratagelse af laste- og losserettigheder, tilladelse til lastning eller losning.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5,
litra 5)

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er oprettet ved [forordning (EF) nr. 1225/2009]. Dette udvalg anses for et udvalg som defineret i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning nr. 182/2011.

↓ 385/96 (tilpasset)

Artikel 11

Kontrolbesøg

1. Anser Kommissionen det for påkrævet, aflægger den besøg hos eksportører, skibsbyggere, handlende, repræsentanter, producenter samt erhvervssammenslutninger og -organisationer for at undersøge deres regnskaber og efterprøve oplysninger, der er indgivet om skadelig prisfastsættelse og skade. Foreligger der ikke et behørigt svar i rette tid, kan Kommissionen undlade at gennemføre kontrolbesøg.

2. Kommissionen kan om nødvendigt foretage undersøgelser i tredjelande, forudsat at de berørte virksomheder giver deres samtykke dertil, at repræsentanterne for det pågældende lands regering underrettes, og at denne ikke modsætter sig undersøgelsen. Så snart Kommissionen har modtaget de berørte virksomheders samtykke, skal den meddele myndighederne i eksportlandet navnene og adresserne på de virksomheder, der skal besøges, samt de aftalte datoer.

3. De pågældende virksomheder underrettes om arten af de oplysninger, der skal efterprøves under kontrolbesøget, og om eventuel yderligere dokumentation, der er behov for at fremlægge under et sådant besøg, om end dette ikke bør udelukke, at der under kontrolbesøget på baggrund af de indhentede oplysninger fremsættes anmodning om nærmere enkeltheder.

4. I undersøgelser, der foretages i henhold til stk. 1, 2 og 3, bistås Kommissionen af embedsmænd fra de medlemsstater, der anmoder herom.

Artikel 12

Manglende samarbejde

1. I tilfælde, hvor en af de interesserede parter nægter at give adgang til nødvendige oplysninger eller undlader at meddele dem inden for de frister, der er fastsat i denne forordning, eller lægger væsentlige hindringer i vejen for undersøgelsen, kan der træffes foreløbige eller endelige afgørelser, positive eller negative, på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger.

Konstateres det, at en interesseret part har meddelt urigtige eller vildledende oplysninger, ses der bort fra disse oplysninger, og der kan gøres brug af de foreliggende faktiske oplysninger.

Interesserede parter bør gøres bekendt med følgerne af manglende samarbejdsvilje.

2. Indgives svar ikke i edb-sprog, anses dette ikke for manglende samarbejde, forudsat at den berørte part påviser, at indgivelse af svar på den ønskede måde ville indebære en urimelig ekstra byrde eller urimelige ekstra omkostninger.

3. Selv om de oplysninger, som en interesseret part indgiver, ikke er fyldestgørende i enhver henseende, bør der ikke ses bort fra dem, forudsat at eventuelle mangler ikke giver anledning til urimelige vanskeligheder i arbejdet med at nå til rimeligt nøjagtige resultater, at oplysningerne indgives på korrekt vis og rettidigt, at de kan efterprøves, og at den pågældende part har handlet efter bedste evne.

4. Hvis beviser eller oplysninger ikke godtages, underrettes den part, der indgiver dem, omgående om årsagerne hertil, og der gives den pågældende lejlighed til at afgive yderligere forklaringer inden for den fastsatte frist. Anses forklaringerne ikke for tilfredsstillende, meddeles årsagerne til afvisningen af sådanne beviser eller oplysninger i undersøgelsesresultater, der offentliggøres.

5. Hvis afgørelser, herunder vedrørende den normale værdi, træffes på grundlag af stk. 1, herunder de oplysninger, der er meddelt i klagen, skal disse, hvor dette er praktisk muligt og under behørig hensyntagen til de tidsfrister, der er fastsat for undersøgelsen, kontrolleres på grundlag af oplysninger fra andre uafhængige kilder, der måtte være tilgængelige, såsom offentliggjorte prislister, officielle salgsstatistikker og toldindberetninger, eller på grundlag af oplysninger, der er indhentet fra andre berørte parter som led i undersøgelsen.

6. Er en interesseret part ikke rede til at samarbejde i fornødent omfang, således at relevante oplysninger holdes tilbage, kan dette føre til et resultat, som er mindre gunstigt for denne part, end hvis den havde udvist samarbejdsvilje.

Artikel 13

Fortrolighed

1. Oplysninger, som ifølge deres karakter er fortrolige (f.eks. fordi fremlæggelse af dem ville give en konkurrent en væsentlig konkurrencemæssig fordel eller være til betydelig skade for den, der afgiver oplysningerne, eller for den, fra hvem denne har modtaget dem), eller som er stillet til rådighed på et fortroligt grundlag af parter i en undersøgelse, skal, når ønsket herom er berettiget, behandles fortroligt af myndighederne.

2. Interesserede parter, som meddeler fortrolige oplysninger, kan afkræves ikke-fortrolige sammendrag heraf. Disse sammendrag skal være tilstrækkelig detaljerede til at sikre en rimelig forståelse af de fortrolige oplysningers egentlige indhold. Under helt særlige omstændigheder kan de pågældende parter tilkendegive, at det ikke er muligt at udarbejde et sammendrag af oplysningerne. Under sådanne særlige omstændigheder skal der afgives en erklæring med en begrundelse for, at det ikke er muligt at udarbejde et sammendrag.

3. Anses en anmodning om fortrolig behandling ikke for berettiget, og er den, der meddeler oplysningerne, hverken villig til at stille oplysningerne til rådighed eller til at tillade, at de fremlægges i generaliseret form eller i sammendrag, kan der ses bort fra disse oplysninger, medmindre det på et relevant grundlag og på tilfredsstillende måde kan godtgøres, at oplysningerne er korrekte. Anmodninger om fortrolig behandling af oplysninger kan ikke afvises på et utilstrækkeligt grundlag.

4. Denne artikel udelukker ikke, at unionsmyndighederne fremlægger generelle oplysninger og navnlig begrundelserne for de afgørelser, der er truffet i medfør af denne forordning, eller at de fremlægger de beviser, som unionsmyndighederne har lagt til grund for deres afgørelser, for så vidt dette er nødvendigt for at forklare disse begrundelser i retssager. Ved en sådan fremlæggelse tages der hensyn til de berørte parter berettigede interesse i, at deres forretningshemmeligheder ikke røbes.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5,
litra 6)

5. Kommissionen og medlemsstaterne, herunder personer i deres tjeneste, må ikke videregive oplysninger, som de har modtaget i medfør af denne forordning, og som på anmodning af den part, der har givet oplysningerne, skal behandles som fortrolige, medmindre denne part har givet særlig tilladelse hertil. Oplysninger, der udveksles mellem Kommissionen og medlemsstater eller interne dokumenter, der er udarbejdet af Unionens myndigheder eller af medlemsstaterne, må kun videregives, hvis dette udtrykkeligt fremgår af denne forordning.

↓ 385/96

6. Oplysninger, der modtages i medfør af denne forordning, må kun anvendes til det formål, hvortil de er indhentet.

Artikel 14

Fremlæggelse af oplysninger

1. Klagerne, skibsbyggeren, eksportøren, den eller de pågældende købere af fartøjet og disse parter repræsentative sammenslutninger samt repræsentanterne for eksportlandet kan anmode om fremlæggelse af de nærmere oplysninger, der ligger til grund for de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke det er hensigten at anbefale pålæggelse af en godtgørelse for skadelig prisfastsættelse eller afslutning af en undersøgelse eller procedure uden pålæggelse af en godtgørelse.

2. Anmodninger om endelig fremlæggelse af oplysninger efter stk. 1 indgives skriftligt til Kommissionen og skal være denne i hænde inden for de frister, den har fastsat.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5,
litra 7) (tilpasset)

3. Fremlæggelsen af endelige oplysninger finder sted skriftligt. Oplysningerne fremlægges snarest muligt under behørig hensyntagen til kravet om beskyttelse af fortrolige oplysninger og normalt ikke senere end en måned før, der træffes endelig afgørelse. Er Kommissionen ikke i stand til at fremlægge oplysninger om visse kendsgerninger eller betragtninger på det pågældende tidspunkt, skal de fremlægges snarest muligt derefter.

Fremlæggelsen foregriber ikke nogen efterfølgende afgørelse, som måtte blive truffet af Kommissionen, men hvis en sådan afgørelse baseres på andre forhold og betragtninger, fremlægges disse hurtigst muligt.

↓ 385/96

4. Bemærkninger, der fremsættes efter fremlæggelsen af oplysninger, tages kun i betragtning, hvis de modtages inden for en frist, som Kommissionen fastsætter i hvert enkelt tilfælde, og som skal være mindst ti dage, idet der tages behørigt hensyn til sagens hastende karakter.

↓ 37/2014 Art. 1 og bilag, nr. 5, litra 8)

Artikel 15

Rapport

Kommissionen indarbejder oplysninger om gennemførelsen af denne forordning i sin årlige rapport om anvendelse og gennemførelse af handelsbeskyttelsesforanstaltninger til Europa-Parlamentet og Rådet i medfør af [artikel 22a i forordning (EF) nr. 1225/2009].

↓ 385/96 (tilpasset)

Artikel 16

Afsluttende bestemmelser

1. Denne forordning udelukker ikke anvendelsen af:

- a) særlige bestemmelser, som er fastsat i aftaler mellem Unionen og tredjelande
- b) særlige foranstaltninger, forudsat at de ikke er i modstrid med forpligtelser, der følger af skibsbygningsaftalen.

2. En undersøgelse i henhold til denne forordning skal ikke gennemføres, og der skal ikke indføres eller opretholdes foranstaltninger, når sådanne foranstaltninger vil være i modstrid med Unionens forpligtelser i henhold til skibsbygningsaftalen eller andre relevante internationale aftaler.

Denne forordning er ikke til hinder for, at Unionen opfylder sine forpligtelser i henhold til skibsbygningsaftalens bestemmelser om bilæggelse af tvister.

↓

Artikel 17

Forordning (EF) nr. 385/96 ophæves.

Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag II.

*Artikel 18***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra datoen for skibsbygningsaftalens ikrafttræden¹¹.

Den gælder ikke for fartøjer, som der er indgået kontrakt om før datoen for skibsbygningsaftalens ikrafttræden, med undtagelse af fartøjer, som der er indgået kontrakt om efter den 21. december 1994 til levering senere end fem år efter datoen for kontraktens indgåelse. Sådanne fartøjer er omfattet af denne forordning, medmindre skibsbyggeren påviser, at den sene leveringsdato skyldes normale forretningsmæssige forhold og ikke har til formål at undgå, at denne forordning finder anvendelse.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

¹¹ Datoen for skibsbygningsaftalens ikrafttræden offentliggøres i L-udgaven af *Den Europæiske Unions Tidende*.