

I

(Jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/1035 RENDELETE

(2016. június 8.)

a vízi járművekre vonatkozó káros árképzés elleni védekezésről

(kodifikált szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 207. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽¹⁾,

mivel:

- (1) A 385/96/EK tanácsi rendelet ⁽²⁾ jelentősen módosították ⁽³⁾. A rendeletet az áttekinthetőség és ésszerűség érdekében célszerű kodifikálni.
- (2) A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet égisze alatt folyó többoldalú tárgyalások 1994. december 21-én a kereskedelmihajó-építő és -javító iparban kívánatos rendes versenyfeltételek tiszteletben tartásáról szóló megállapodás aláírásához vezettek (a továbbiakban: Hajóépítési Megállapodás).
- (3) A Hajóépítési Megállapodás keretében a felek elismerték, hogy a hajóvásárlási ügyletek különleges természete kizárhatatlanná teszi a kiegyenlítő és dömpingellenes vámok alkalmazását, amelyekről az Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény VI. cikke, a Szubvenciókról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás és az 1994. évi Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény VI. cikkének végrehajtásáról szóló, a Kereskedelmi Világszervezetet létrehozó egyezményhez mellékletként csatolt megállapodás (a továbbiakban: az 1994. évi antidömping megállapodás) rendelkezik. Annak az igénye, hogy hatékony védelmi eszközök álljanak rendelkezésre a hajók rendes érték alatti eladása ellen, amely károkat okoz, a káros hajóépítési árképzésről szóló kódex (a továbbiakban: IPI-kódex) elfogadásához vezetett, amely alapelveivel együtt a Hajóépítési Megállapodás III. mellékletét képezi.
- (4) Az IPI-kódex szövege főleg az 1994. évi antidömping megállapodáson alapul, de eltér ettől a megállapodástól ott, ahol ezt a hajóvásárlási ügyletek különleges természete indokolja. Ennélfogva helyénvaló az IPI-kódex megfogalmazásait az uniós jogrendbe átemelni, amennyire lehetséges, az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ alapján.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament 2015. július 7-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2016. január 15-i határozata.

⁽²⁾ A Tanács 385/96/EK rendelete (1996. január 29.) a vízi járművekre vonatkozó káros árképzés elleni védekezésről (HL L 56., 1996.3.6., 21. o.).

⁽³⁾ Lásd I. melléklet.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1036 rendelete (2016. június 8.) az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről (lásd e Hivatalos Lap 21. oldalát).

- (5) A Hajóépítési Megállapodás és az abból fakadó jogszabályi rendelkezések az uniós jogrendben nagy jelentőséggel bírnak.
- (6) A Hajóépítési Megállapodás által létrehozott jogok és kötelezettségek egyensúlyának fenntartásához az Uniónak intézkedéseket kell hoznia bármely káros árképzésű vízi jármű ellen, amelynek rendes értéken aluli eladása káros hatást gyakorol az Unió iparára.
- (7) A Hajóépítési Megállapodás szerződő felei hajóépítőivel szemben egy vízi jármű eladása csak akkor lehet uniós vizsgálat tárgya, ha a vízi jármű vevője egy Unión belüli vevő, és feltéve, hogy a hajó nem katonai vízi jármű.
- (8) Kívánatos egyértelmű és részletes szabályokat meghatározni a rendes érték kiszámítására; mivel az ilyen értéket, lehetőség szerint az exportáló ország szokásos kereskedelmi gyakorlata során értékesített hasonló vízi jármű tipikusnak tekinthető értékesítésére kell alapozni; mivel célszerű meghatározni azokat a körülményeket, amelyben a belföldi értékesítést veszteségesnek lehet ítélni és figyelmen kívül lehet hagyni, és amelyben egy hasonló vízi jármű harmadik ország részére történő eladására, illetve mesterségesen képzett rendes értékére kell hagyatkozni; mivel az is kívánatos, hogy rendelkezés szülessen a költségek megfelelő felosztásáról, akár kiinduló helyzetben is; mivel az is szükséges, hogy a rendes érték képzésekor ki legyen jelölve az értékesítési, általános és adminisztratív költségek, valamint az ebben az értékben megjelenítendő nyereséghányad megállapítására alkalmazandó módszer.
- (9) A káros árképzés elleni küzdelem új jogi eszközének helyes alkalmazása érdekében a Bizottságnak meg kell hoznia az összes ahhoz szükséges intézkedést, hogy az önköltségi ár szerkezetének becslésekor meggyőződjön a harmadik országok nagy konglomerátumai és holdingjai könyvelési díjainak érvényességéről.
- (10) A nem piacgazdasági berendezkedésű országok esetében a rendes érték meghatározásakor helyénvalónak tűnik olyan eljárási szabályok megállapítása, mely alapján e célra kiválasztható a megfelelő, piacgazdasággal rendelkező harmadik ország, illetve, ha nem lehetséges ilyen megfelelő harmadik országot találni, akkor annak elrendelése, hogy az értéket bármilyen egyéb, ésszerű alapon kell meghatározni.
- (11) Ésszerű meghatározni az exportárat, és számba venni azokat a korrekciókat, amelyeket azokban az esetekben kell elvégezni, amikor szükségesnek mutatkozik ennek az árnak a visszakövetkeztetése az első nyíltpiaci árból.
- (12) Az exportár és a rendes érték közötti tisztességes összehasonlítás biztosítása céljából ajánlatos felsorolni azokat a tényezőket, beleértve a szerződéses kötbéreket is, amelyek befolyásolhatják az árakat és az árak összehasonlíthatóságát.
- (13) Kívánatos egyértelmű és részletes útmutatást biztosítani azon tényezők tekintetében, amelyek lényegesek lehetnek annak meghatározása során, hogy vajon a káros árképzésű értékesítés okozott-e lényegi kárt vagy fenyeget-e károkozással; mivel annak bizonyítása érdekében, hogy az érintett eladás árszintje miatt az Unió gazdasági ágazata kárt szenvedett, figyelmet kell fordítani egyéb tényezők hatásaira is, különösen az Unión belül uralkodó piaci feltételekre.
- (14) Ajánlatos meghatározni az „uniós gazdasági ágazat” kifejezést egy hasonló vízi jármű építésének képességével összefüggésben, és rendelkezni arról, hogy az exportőrökkel kapcsolatban álló felek kizárhatók ezekből az ágazatokból, továbbá meghatározni a „kapcsolatban álló” kifejezést.
- (15) Szükséges megállapítani a káros árképzés elleni panasz beterjesztésének anyagi és eljárásjogi feltételeit, beleértve azt a mértéket is, amilyen mértékben azt az uniós gazdasági ágazatnak támogatnia kell, valamint azokat a vízi jármű vásárlójára, a káros árképzésre, a kárra és az okozati összefüggésre vonatkozó információkat, amelyeket a panasznak tartalmaznia kell; mivel ésszerű meghatározni a panaszok elutasításának vagy az eljárás megindításának eljárásait is.
- (16) Amikor a káros árképzésű vízi jármű vásárlója a Hajóépítési Megállapodás egy másik szerződő felének a területén működik, a panasz egyúttal tartalmazhatja azt a kérelmet is, hogy a kérdéses szerződő fél hatóságai vizsgálatot indítsanak; mivel az ilyen kérelmet indokolt esetben továbbítani kell a szerződő fél hatóságainak.
- (17) Ha ez helyénvaló, ezzel a rendelettel összhangban és a Hajóépítési Megállapodás feltételei alapján vizsgálat kezdeményezhető a Hajóépítési Megállapodás valamely szerződő fele hatóságainak írásos panaszára is.

- (18) Szükséges meghatározni annak a módját, hogy az érdekelt felek miként kapjanak értesítést a hatóság által igényelt információkról. Az érdekelt feleknek elegendő lehetőséget kell biztosítani az összes idevágó bizonyíték bemutatására és érdekeik védelmére. Az is kívánatos, hogy egyértelműen meghatározásra kerüljenek a vizsgálat során követendő szabályok és eljárások, különösen azok a szabályok, amelyek alapján az érdekelt feleknek jelentkezniük kell, be kell terjeszteniük véleményüket és információt kell szolgáltatniuk a megszabott határidőkön belül, hogy az ilyen véleményeket és információkat figyelembe vegyék. Helyénvaló azoknak a feltételeknek a meghatározása is, amelyek alapján az érdekelt felek hozzáférhetnek, illetve megjegyzéseket fűzhetnek a többi érdekelt fél által benyújtott információkhoz. Az információk gyűjtése során a tagállamoknak és a Bizottságnak együtt kell működniük.
- (19) Szükséges rendelkezni arról, hogy függetlenül attól, hogy a káros árképzés tárgyában bírság kiszabására sor került-e vagy sem, a körülményektől függően a vizsgálat megindításától vagy a vízi jármű leszállításának napjától számított egy éven belül az eljárást be kell fejezni.
- (20) A vizsgálatokat vagy eljárásokat meg kell szüntetni, ha a káros árképzés különbözete csekély.
- (21) A vizsgálat lezárulhat káros árképzési bírság kiszabása nélkül, ha a káros árképzéssel értékesített vízi jármű eladását határozottan és feltétel nélkül érvénytelenítik, vagy ha ezzel egyenértékű egyéb jogorvoslatot fogadnak el. Különös megfontolás tárgyává kell tenni azonban annak szükségességét, hogy elkerülhető legyen az ezzel a rendelettel elérni kívánt célok megvalósításának veszélyeztetése.
- (22) A káros árképzési különbözettel azonos összegű káros árképzési bírságot kell határozatilag kiszabni arra a hajóépítőre, aki egy vízi jármű káros árképzéssel történő értékesítésével kárt okozott az Unió valamely gazdasági ágazatában, amennyiben az e rendeletben meghatározott összes feltétel teljesül. Pontos és részletes szabályokat kell meghatározni az ilyen határozat végrehajtásához, beleértve a határozat tényleges érvényesítéséhez szükséges összes intézkedést, különösen az ellenintézkedések meghozatalát abban az esetben, ha a hajóépítő a vonatkozó határidőn belül nem fizeti meg a káros árképzési bírságot.
- (23) Szükséges pontos szabályokat meghatározni az ellenintézkedések hatálya alá eső hajógyarak által épített vízi járműveknek az Unió kikötőiben történő be- és kirakodási jogának megtagadására.
- (24) A káros árképzési bírság megfizetésének kötelezettsége csak akkor szűnik meg, ha a kérdéses bírságot maradéktalanul megfizették, illetve annak az időszaknak a végén, amely alatt az ellenintézkedések alkalmazandók.
- (25) Az e rendelet értelmében meghozott intézkedések nem lehetnek ellentétesek az Unió érdekeivel.
- (26) Ennek a rendeletnek az értelmében eljárva az Uniónak szem előtt kell tartania a gyors és hatékony cselekvés szükségességét.
- (27) Szükséges rendelkezni arról, hogy a vizsgálat során rendszeresen, a vizsgálat meghatározott szakaszaiban konzultációkra kerüljön sor egy tanácsadó bizottsággal.
- (28) Szükséges rendelkezni arról, hogy abban az esetben, ha a felek nem működnek együtt megfelelően, a ténymegállapításhoz más információk is felhasználhatók legyenek, és hogy az ilyen információ esetleg kevésbé előnyös lehet a felek számára, mintha együttműködtek volna.
- (29) Rendelkezni kell a bizalmas információk kezeléséről annak érdekében, hogy üzleti titkok ne kerülhessenek nyilvánosságra.
- (30) Lényeges rendelkezni arról, hogy az alapvető tények és megfontolások megfelelően feltárássra kerüljenek az ilyen elbírásra jogosult felek előtt, és hogy erre az információközlésre – kellőképpen tekintetbe véve az Unió döntéshozatali eljárását – olyan határidőn belül kell sort keríteni, amely a felek számára lehetővé teszi érdekeik védelmét.
- (31) Az e rendeletben előírt eljárások végrehajtása egységes feltételeket tesz szükségessé ahhoz, hogy az említett rendelet végrehajtásához szükséges intézkedések elfogadása a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően történjék,

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Elvek és fogalommeghatározások

- (1) Káros árképzési bírság szabható ki bármely olyan káros árképzésű vízi jármű építőjére, amelynek értékesítése kárt okoz a vízi jármű származási országán kívüli vásárló számára.
- (2) Egy vízi jármű akkor tekintendő káros árképzésűnek, ha az értékesített vízi jármű exportára kisebb, mint egy olyan, a szokásos kereskedelmi gyakorlat során értékesített hasonló vízi jármű összehasonlítható ára, amelyet az exportáló ország valamely vásárlójának adnak el;
- (3) E rendelet alkalmazásában:
- a) „vízi jármű”: minden olyan saját meghajtással rendelkező, legalább 100 bruttó tonnás tengerjáró vízi jármű, amely áruk vagy személyek szállítására, illetve különleges szolgáltatások ellátására szolgál (például jégtörő és kotróhajók), valamint minden, legalább 365 kW teljesítményű vontatóhajó;
 - b) „hasonló vízi jármű”: a szóban forgó vízi járművel megegyező típusú, rendeltetésű, és megközelítőleg azonos méretű, nyomértékben hasonló jellemzőkkel rendelkező vízi jármű;
 - c) „ugyanazon általános kategóriájú vízi jármű”: bármilyen ugyanolyan típusú és rendeltetésű, de jelentősen eltérő méretű vízi jármű;
 - d) „eladás”: a vízi jármű tulajdonjogának alapítása vagy átruházása, kivéve a kizárólag a szokásos kereskedelmi kölcsönhöz nyújtott biztosíték céljából alapított vagy átruházott tulajdonjogot;
 - e) „tulajdonjog”: minden kötelmi vagy dologi jog, melynek révén a jogosult vagy jogosultak a vízi járművet a tulajdonoshoz hasonló módon hasznosíthatják. Annak meghatározásánál, hogy az ilyen lényegi hasonlóság fennáll-e, többek között az alábbi tényezőket kell figyelembe venni:
 - i. az ügylet feltételei és körülményei;
 - ii. az ágazatban szokásos kereskedelmi gyakorlatot;
 - iii. azt, hogy az ügylet tárgyát képező vízi jármű a jogosult vagy jogosultak tevékenységének részévé válik-e, illetve;
 - iv. hogy a gyakorlatban fennáll-e annak a valószínűsége, hogy az ilyen jogok jogosultjai a vízi jármű élettartamának jelentős része alatt részesülnek a vízi jármű üzemeltetéséből származó előnyökből, illetve az azzal járó kockázatokból;
 - f) „vevő”: minden olyan személy vagy társaság, aki vagy amely közvetlenül vagy közvetetten tulajdonjogot szerez, beleértve a bérleti szerződést vagy a hosszú távú, személyzet nélküli hajóbérleti szerződést is, a hajógyár általi eredeti átadással összefüggésben, beleértve azokat a személyeket vagy társaságokat is, akik, illetve amelyek tulajdonosai a vevőnek, illetve ellenőrzési vagy irányítási jogot gyakorolnak felette. Egy személy vagy társaság akkor tulajdonosa a vevőnek, ha 50 %-ot meghaladó részesedéssel rendelkezik a vevőben. Egy személy vagy társaság akkor ellenőrzi a vevőt, ha a személy vagy társaság jogilag vagy működésileg olyan pozícióban van, hogy korlátozásokkal élhet, vagy irányítást gyakorolhat a vevő felett, ami a 25 %-os részesedést feltételez. Ha a vevő feletti tulajdonjog bizonyításra kerül, az ellenkező bizonyításáig úgy kell tekinteni, hogy felette további elkülönült ellenőrzési jog nem áll fenn. Bármely vízi járműnek több vevője is lehet;
 - g) „társaság”: polgári vagy kereskedelmi jogi társaság vagy vállalat, beleértve a szövetkezeteket is, valamint más, a közjogi vagy magánjogi jogi személyek, beleértve a nem nyereségérdekelt személyeket is;
 - h) „szerződő fél”: a Hajóépítési Megállapodást aláíró bármely harmadik ország.

2. cikk

A káros árképzés megállapítása

A. Rendes érték

- (1) A rendes érték rendszerint az exportáló ország egy független vevője által a rendes kereskedelmi tevékenység során egy hasonló vízi járműért kifizetett vagy kifizetendő áron alapul.

(2) Az olyan felek között alkalmazott árak, amelyek társult feleknek tűnnek, vagy amelyek kompenzációs megállapodást kötöttek egymással, nem tekinthetők rendes kereskedelmi tevékenységet folytatóknak és nem használhatók fel a rendes érték megállapításához, kivéve, ha megállapítást nyer, hogy ez a viszony nincs hatással az árra.

(3) Ha a szokásos kereskedelmi gyakorlatban nem értékesítenek hasonló vízi járműveket, vagy ha az adott piaci helyzet miatt az ilyen értékesítések nem teszik lehetővé a megfelelő összehasonlítást, akkor a hasonló vízi jármű rendes értékét a szokásos kereskedelmi tevékenység keretében egy megfelelő harmadik ország részére értékesített hasonló vízi jármű exportára alapján kell megállapítani, feltéve, hogy ez az ár reprezentatív ár. Ha megfelelő harmadik ország felé nem történnek ilyen eladások, vagy ha ezek nem teszik lehetővé a megfelelő összehasonlítást, akkor a hasonló vízi járművek rendes értékét a származási országban előállítási költség, valamint az ésszerű értékesítési, általános és adminisztrációs költség és nyereség összege alapján kell kiszámítani.

(4) A hasonló vízi járműveknek a hazai piacon történő értékesítése, illetve harmadik országokba történő export értékesítése az értékesítési, általános és adminisztrációs költségekkel megnövelt (fix és változó) gyártói egységárral alacsonyabb árak mellett csak abban az esetben kezelhető úgy, hogy az az ár miatt nem tekinthető rendes kereskedelmi tevékenységnek, és hagyható figyelmen kívül a rendes érték meghatározásánál, ha megállapítást nyer, hogy az értékesítésre olyan árak mellett került sor, amelyek nem biztosítják ésszerű, általában öt év hosszúságú, időtartamon belül az összes költség megtérülését.

(5) A költségeket rendszerint a szóban forgó hajógyár könyvelése alapján kell kiszámítani, feltéve, hogy a könyvelés megfelel az érintett országban elfogadott általános számviteli alapelveknek, és az is megállapítható, hogy a könyvelés elfogadható módon tükrözi a szóban forgó vízi jármű gyártásával és eladásával kapcsolatos költségeket.

Figyelembe kell venni a költségek megfelelő felosztására vonatkozó bizonyítékot, feltéve, hogy kimutatható, hogy ezt a felosztást a múltban is alkalmazták. Megfelelőbb módszer hiányában elsőbbséget kell biztosítani a forgalomalapú költségfelosztásnak. Azt az esetet kivéve, amikor a költségek már tükröződnek az ebben az albekezdésben előírt költségfelosztásban, a költségeket megfelelően korrigálni kell azon egyszerű költségtételek esetében, amelyek a jövőbeni, illetve a jelenlegi gyártáshoz kapcsolódnak, vagy azon körülmények tekintetében, amelyek során a költségeket induló tevékenységek befolyásolták.

(6) Az értékesítési, általános és adminisztratív költségek valamint a nyereségek összegeit olyan tényleges adatokra kell alapozni, amelyek a szóban forgó hajógyár rendes kereskedelmi tevékenysége keretében gyártott és értékesített vízi járművekre vonatkoznak. Ha az ilyen összegek nem határozhatók meg ezen az alapon, úgy az összegeket az alábbiak alapján kell megállapítani:

- a) a származási ország más hajógyáira megállapított tényleges összegek súlyozott átlaga, amely összegek megállapítása a hasonló vízi járműveknek a kérdéses ország belföldi piacán történő gyártására és értékesítésére tekintettel történik;
- b) a szokásos kereskedelmi tevékenység keretében a származási ország belföldi piacán a szóban forgó hajógyár ugyanazon általános kategóriájú vízi jármű gyártására és értékesítésére alkalmazandó tényleges összegek;
- c) bármely más ésszerű módszer alapján, feltéve, hogy az ily módon megállapított nyereség összege nem haladja meg a más hajógyarak által rendes körülmények között, ugyanazon általános kategóriájú vízi jármű a származási ország hazai piacán történő értékesítéséből realizált nyereség összegét.

Mindezek felül az érték kiszámítása során hozzáadott nyereségnek minden esetben azon az átlagos nyereségen kell alapulnia, amely ésszerű, általában hat hónapos időtartam alatt realizálódott a vizsgált eladást megelőzően és azt követően, és annak elfogadható nyereséget kell tükröznie a kérdéses eladás időpontjában. Az ilyen számítások készítésénél ki kell küszöbölni minden torzulást, amely bizonyítottan olyan nyereséget eredményez, amely az eladás időpontjában nem volt indokolt.

(7) A szerződés és a vízi jármű leszállítása közötti hosszú átfutási időre való tekintettel a rendes érték nem tartalmazhat olyan tényleges költségeket, amelyek esetében a hajógyár bizonyítja, hogy azok erőhatalom következtében keletkeztek, és jelentősen meghaladják azt a költségnövekedést, amelyre a hajógyár joggal számíthatott, és amelyet figyelembe vehetett az eladás lényegi feltételeinek rögzítésekor.

(8) Nem piacgazdasági berendezkedésű országokból történő eladások és különösen azon eladások esetén, amelyekre alkalmazni kell az (EU) 2015/755 európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽¹⁾, a rendes értéket egy harmadik, piacgazdasággal rendelkező országban alkalmazott ár vagy mesterségesen képzett érték alapján, illetve az ilyen harmadik országban, az Uniót is beleértve, más országok felé alkalmazott ár alapján, illetve, ha ezek a módszerek nem lehetségesek, bármely egyéb elfogadható alapon kell meghatározni, beleértve az Unión belül hasonló vízi járműért kifizetett vagy fizetendő árat is, amelyet szükség szerint megfelelő módon korrigálni kell, hogy az ésszerű nyereségnyadot tartalmazzon.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/755 rendelete (2015. április 29.) az egyes harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó közös szabályokról (HL L 123., 2015.5.19., 33. o.).

Egy megfelelő piacgazdasággal rendelkező harmadik országot ésszerűen, és a kiválasztás időpontjában rendelkezésre bocsátott minden megbízható információt szem előtt tartva kell kiválasztani. Figyelembe kell venni a határidőket is.

A vizsgálatban résztvevő feleket a vizsgálat megindítása után rövid időn belül tájékoztatni kell a kiválasztani szándékolt, piacgazdasággal rendelkező harmadik országról, és a véleményezésre 10 napos határidőt kell biztosítani.

B. Exportár

(9) Az exportár a vizsgálat tárgyát képező vízi járműért ténylegesen kifizetett vagy fizetendő ár.

(10) Olyan esetekben, ha nem létezik exportár, vagy ha úgy tűnik, hogy az exportár megbízhatatlan, mivel társulás vagy kompenzációs megállapodás áll fenn a hajógyár és a vevő vagy egy harmadik fél között, úgy az exportárat annak az árnak az alapján kell képezni, amely áron a vízi járművet először értékesítették tovább egy független vevő felé, illetve bármely egyéb elfogadható alapon, ha a vízi járművet nem értékesítik tovább független vevő felé, illetve nem abban az állapotban értékesítik tovább, mint amilyen állapotban eredetileg eladták.

Ezekben az esetekben az összes olyan költségre vonatkozó korrekciókat, a költségekbe a vámokat és adókat is beleértve, amelyek az eredeti eladás és a továbbértékesítés között jelentkeztek, illetve a felhalmozódó nyereségre vonatkozó korrekciókat úgy kell elvégezni, hogy megbízható exportárat eredményezzenek.

A korrigálandó tételek között szerepelnek azok a tételek is, amelyek rendes körülmények között a vevőnél jelentkeznek, de amelyeket olyan, az Unión belüli vagy kívüli fél egyenlít ki, amelyről kitűnik, hogy közte és a hajógyár vagy a vevő között társulás vagy kompenzációs megállapodás áll fenn, beleértve a szokásos szállítási, biztosítási, kezelési, rakodási és járulékos költségeket; a vámokat és az importáló országban a vízi jármű megvásárlása miatt fizetendő egyéb adókat; valamint az értékesítési, általános és adminisztratív költségekkel és a nyereséggel kapcsolatos indokolt eltéréseket.

C. Összehasonlítás

(11) Az exportár és a rendes érték között igazságos összehasonlítást kell végezni. Ezt az összehasonlítást a kereskedelem ugyanazon szintjén, és az egymáshoz képest – amennyire csak lehetséges – azonos időben történt eladások tekintetében kell elvégezni, ami rendes esetben a vizsgált eladást megelőző és azt követő három hónap során lebonyolított eladásokat, illetve ilyen eladások hiányában, bármilyen megfelelő időszak során történt eladásokat jelenti. Minden esetben, a mellékes szempontokra való tekintet nélkül, kellőképpen figyelembe kell venni az árak összehasonlíthatóságát befolyásoló különbségeket, beleértve az értékesítési feltételekben, szerződéses kötbérben, adózásban, kereskedési szintben, mennyiségben, fizikai jellemzőkben mutatkozó különbségeket, valamint minden olyan egyéb különbséget, amelyek szintén bizonyítottan befolyásolják az árak összehasonlíthatóságát. Ha a (10) bekezdésben említett esetekben az árak összehasonlíthatóságát valamilyen tényező befolyásolja, akkor a rendes értéket a képzett exportár kereskedési szintjével egyenértékű kereskedési szinten kell megállapítani, illetve, amennyiben indokolt, minden lehetséges tényezőt figyelembe véve, ennek a bekezdésnek az alapján. A korrekciók során kerülni kell a többszörös korrekciókat, különösen az árengedményekkel és szerződéses kötberekkel összefüggésben. Ha az árak összehasonlítása pénznemek közötti átváltást tesz szükségessé, az átváltást az eladás napján érvényes árfolyamon kell elvégezni, kivéve, ha a külföldi valuta eladása a határidős piacon közvetlenül kapcsolódik a kérdéses export értékesítéséhez; ilyenkor a határidős eladásnál használt árfolyamot kell alkalmazni. Ennek a rendelkezésnek az alkalmazásában az eladás napja az a nap, amelyen az értékesítés lényegi feltételei meghatározásra kerültek, vagyis szokásos esetben a szerződés napja. Ha azonban az eladás lényegi feltételei egy másik napon jelentősen megváltoztak, úgy a változás napján érvényes árfolyamot kell alkalmazni. Ilyen esetben megfelelő korrekciókat kell végezni a káros árképzési különbözetre gyakorolt összes olyan indokoltan hatás figyelembevételére, amelyek kizárólag az eredeti értékesítési nap és a változás napja közötti árfolyamváltozásnak tulajdoníthatók.

D. Káros árképzési különbözet

(12) Az igazságos összehasonlítást szabályozó vonatkozó rendelkezések értelmében a káros árképzési különbözetek létezését általában a súlyozott átlagként képzett rendes érték és az összes eladás árainak súlyozott átlaga közötti összehasonlítás alapján, vagy minden egyes rendes érték és minden egyes exportár ügyletenként történő összehasonlítása révén kell megállapítani. A súlyozott átlag alapján képzett rendes értéket azonban össze lehet hasonlítani az összes egyedi eladás áraival, ha léteznek különböző vevők, régiók vagy időszakok között jelentősen eltérő exportár-sorozatok, és ha az e bekezdés első mondatában meghatározott módszerek nem tükröznék a káros árképzési gyakorlat teljes mértékét.

(13) A káros árképzési különbözet az az összeg, amellyel a rendes érték meghaladja az exportárat. Ha a káros árképzési különbözetek eltérőek, súlyozott átlaggal képzett káros árképzési különbözet állapítható meg.

3. cikk

A kár meghatározása

(1) E rendelet alkalmazásában a „kár” kifejezés, ettől eltérő meghatározás hiányában, az uniós gazdasági ágazat jelentős kárát, az uniós gazdasági ágazatban bekövetkező jelentős kár veszélyét, illetve a gazdasági ágazat létesítésének jelentős mértékű hátráltatását jelenti, és e cikk rendelkezései szerint értelmezendő.

(2) A kár meghatározásának egyértelmű bizonyítékon kell alapulnia, és annak ki kell terjednie

a) a rendes értéknél alacsonyabb ár melletti értékesítés által az Unió piacán hasonló vízi járművek áaira gyakorolt hatásra, valamint

b) a kérdéses eladás által az Unió iparára gyakorolt későbbi hatás vizsgálatára egyaránt.

(3) Tekintettel a rendes érték alatti eladásnak az árakra gyakorolt hatására, figyelembe kell venni, hogy az uniós gazdasági ágazat által gyártott hasonló vízi járművek áraival összehasonlítva a rendes értéken aluli értékesítés során az ár a rendes értéknél jelentősen alacsonyabb volt-e, vagy hogy az ilyen eladás hatása egyébként arra irányult-e, hogy az árakat jelentős mértékben lenyomja, vagy hogy jelentős mértékben megakadályozza a máskülönben bekövetkező áremelkedéseket. Egy vagy több ilyen tényező nem szükségszerűen ad határozott útmutatást.

(4) Ha több országból származó vízi járművek eladásai egyidejűleg képezik káros árképzési vizsgálat tárgyát, akkor az ilyen eladások hatásait csak akkor kell kumulatíván értékelni, ha megállapítást nyer, hogy

a) az egyes országokból történt eladásokkal kapcsolatban megállapított káros árképzési különbözet nagyobb a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott minimumnál, illetve, hogy

b) az eladások hatásainak kumulatív értékelése helyénvaló az Unión kívüli hajógyárak által a vevő részére eladott vízi járművek közötti versenyfeltételek, valamint az ilyen vízi járművek és az Unió hasonló vízi járművei közötti versenyfeltételek figyelembevételével.

(5) A rendes értéknél alacsonyabb áron történő eladás által az Unió érintett gazdasági ágazatára gyakorolt hatás vizsgálatának ki kell terjednie az összes vonatkozó és az ágazat állapota szempontjából jelentőséggel bíró gazdasági tényező és mutató értékelésére, beleértve azt a tényt, hogy egy ágazatnak még ki kell hevernie az adott időpontban a korábbi dömping, káros árképzés és ártámogatás hatásait; a káros árképzés tényleges különbözetének nagyságrendjét; az értékesítések, a nyereség, a gyártás, a piaci részesedés, a termelékenység, a beruházások megtérülése és a kapacitások kihasználása terén mutatkozó tényleges és potenciális visszaesést; az Unión belüli árakat befolyásoló tényezőket; a tényleges és potenciális negatív hatásokat a pénzügyi mozgásra, a készletekre, a foglalkoztatásra, a bérekre, a növekedésre, a tőke- és beruházásvonzási képességre. Ez a felsorolás nem kimerítő, és ezek közül a tényezők közül sem egy, sem több nem ad szükségszerűen határozott útmutatást.

(6) A (2) bekezdéssel összefüggésben bemutatott összes vonatkozó bizonyíték alapján bizonyítani kell, hogy a rendes értéknél alacsonyabb áron történt eladás ennek a rendeletnek az értelmezése szerint kárt okoz vagy kárt okozott. Ezzel különösen azt kell igazolni, hogy a (3) bekezdés alapján meghatározott árszintek felelősek az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatásért az (5) bekezdésben foglaltak szerint, és hogy ez a hatás olyan mértékű, amely miatt jelentősnek minősíthető.

(7) A rendes értéknél alacsonyabb áron történő értékesítésen kívüli egyéb tényezőket, amelyek mindazonáltal károsítják az uniós gazdasági ágazatot, szintén meg kell vizsgálni annak érdekében, hogy az e tényezők okozta károkat ne tulajdonítsák a (6) bekezdés szerint értett rendes érték alatt történő eladásnak. Az ilyen szempontból figyelembe vett tényezők között szerepelhet azoknak az eladásoknak a volumene és ára, amelyeket az exportáló országán kívüli más országokban működő hajógyárak nem a rendes érték alatt értékesítettek; a keresletcsökkenés vagy a fogyasztói szokások változása; harmadik országok és az Unió gyártóinak korlátozó kereskedelmi gyakorlata vagy a közöttük fennálló verseny; a technológiai fejlesztések, illetve az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye és termelékenysége.

(8) A rendes érték alatti eladás hatását olyan hasonló vízi járművek gyártásával összefüggésben kell értékelni, amelyeket az uniós gazdasági ágazat állít elő, ha a rendelkezésre álló adatok lehetővé teszik a kérdéses gyártás megkülönböztetését olyan kritériumok alapján, mint a gyártási folyamat, a gyártók értékesítési és nyeresége. Ha a gyártás ilyen jellegű megkülönböztetése nem lehetséges, akkor a rendes érték alatti eladás hatását a vízi járművek legszűkebb csoportja vagy választéka gyártásának vizsgálatával kell értékelni, ami kiterjed az olyan hasonló vízi járművekre is, amelyekről a szükséges információk beszerezhetők.

(9) A számottevő károkozás veszélyének meghatározását tényekre, és nem csupán állításokra, feltételezésekre vagy távoli lehetőségekre kell alapozni. A körülmények változásának, amely olyan helyzetet teremtené, ahol a rendes érték alatti eladás károkat okozna, világosan láthatónak és közvetlenül fenyegetőnek kell lennie.

A számottevő károkozás veszélye fennállásának eldöntéséhez figyelembe kell venni az alábbi tényezőket:

- a) a hajóépítő olyan jellegű elégséges szabad kapacitásának meglétét vagy ennek a kapacitásnak a közelgő és lényeges növekedését, ami lényegesen nagyobb volumenű rendes érték alatti eladások valószínűségét jelzi, figyelembe véve az egyéb olyan exportpiacok elérhetőségét is, amelyek a többletexportot felszívhatnák;
- b) hogy a vízi járműveket olyan árakon exportálják-e, amelyek jelentős mértékben csökkentenék az árakat, vagy megakadályoznák az egyébként bekövetkező árnövekedést, és valószínűleg növelnék a keresletet a más országokból származó további beszerzések iránt.

A fentiekben felsorolt tényezők egyike sem alkalmas arra, hogy önmagában szükségszerűen meghatározó útmutatást nyújtson, de a figyelembe vett tényezők összességének el kell vezetnie ahhoz a végkövetkeztetéshez, hogy közvetlenül várható további rendes érték alatti eladások, és hogy a megelőző intézkedések hiányában jelentős károkozás történik.

4. cikk

Az uniós gazdasági ágazat meghatározása

(1) E rendelet alkalmazásában az „uniós gazdasági ágazat” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy az olyan uniós gyártók összességére utal, akik jelenlegi eszközeikkel képesek hasonló vízi járművek gyártására, vagy akiknek az eszközei kellő időben alkalmassá tehetők hasonló vízi járművek gyártására, illetve az ilyen gyártók közül azokat jelenti, amelyek együttes képessége hasonló vízi járművek gyártására az 5. cikk (6) bekezdésében meghatározottak szerint jelentős hányadát teszi ki az Unió együttes képességének hasonló vízi járművek gyártására. Azonban, ha a gyártók kapcsolatban állnak a hajógyárral, az exportőrökkel vagy a vevőkkel, vagy maguk is vásárlói az állítólagosan káros árképzésű vízi járműnek, akkor az „uniós gazdasági ágazat” kifejezést úgy lehet értelmezni, hogy az a többi gyártóra utal.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a gyártókat csak akkor kell úgy tekinteni, hogy kapcsolatban állnak a hajógyárral, az exportőrökkel vagy a vevőkkel, ha

- a) egyikük közvetlenül vagy közvetve ellenőrzést gyakorol a többi felett;
- b) mindkettőt közvetlenül vagy közvetetten egy harmadik személy ellenőrzi; vagy
- c) harmadik személyt közvetlenül vagy közvetetten közösen ellenőriznek, feltéve, hogy feltehető vagy gyanítható, hogy a kapcsolat hatása következtében az érintett gyártó a kapcsolatban nem álló gyártóktól eltérően viselkedik.

E bekezdés alkalmazásában az egyik fél akkor gyakorol ellenőrzést a másik felett, ha az előző jogilag vagy működésileg olyan helyzetben van, hogy korlátozásokkal élhet, vagy irányítást gyakorolhat a másik felett.

(3) A 3. cikk (8) bekezdésének rendelkezései erre a cikkre is alkalmazandók.

5. cikk

Az eljárás megindítása

(1) A 8. bekezdésben elrendelt kivételével az állítólagos káros árképzés fennállásának, mértékének és hatásának meghatározására vizsgálatot kell indítani bármely természetes vagy jogi személy, vagy bármely jogi személyiséggel nem rendelkező, az uniós gazdasági ágazat nevében eljáró társaság írásos panaszára.

A panaszt a Bizottsághoz vagy egy tagállamhoz kell benyújtani, amely köteles továbbítani azt a Bizottsághoz. A Bizottság a tagállamok részére megküldi az általa kézhez vett panaszok másolatait. A panasz benyújtásának napja hivatalosan a Bizottság részére ajánlott postai küldeményként történő kikézbésítést, illetve a Bizottság által kibocsátott átvételi elismervény kiállításának napját követő első munkanap.

Ha panasz hiányában egy tagállam elégséges bizonyítékkal rendelkezik a káros árképzésről és azokról a károkról, amelyeket emiatt az uniós gazdasági ágazat elszenvedett, akkor az ilyen bizonyítékot haladéktalanul a Bizottság tudomására kell hoznia.

(2) Az (1) bekezdés szerinti panaszt be kell nyújtani legkésőbb:

- a) hat hónappal azután, hogy a vízi jármű eladása a panasztevő tudomására jutott, vagy tudomására kellett volna jutnia, amikor
 - i. a panasztevőt egy nyílt pályázat vagy más ajánlattételi eljárás keretében meghívták, hogy pályázati ajánlatot tegyen;
 - ii. a panasztevő ténylegesen pályázati ajánlatot nyújtott be; és
 - iii. a panasztevő ajánlata lényegét tekintve megfelelt a pályázati feltételeknek;
- b) kilenc hónappal az után, hogy a vízi jármű pályázati kiírás nélküli eladása a panasztevő tudomására jutott, illetve tudomására kellett volna jutnia, feltéve, hogy a részvételi szándékáról szóló értesítést, a kérdéses ügylet azonosításához a panasztevő számára ésszerű módon hozzáférhető információkkal együtt, a kérdéses időponttól számított hat hónapon belül benyújtotta a Bizottsághoz vagy egy tagállamhoz.

A panasz semmilyen körülmények között nem nyújtható be a vízi jármű leszállításának napját követő hat hónapnál később.

Úgy kell tekinteni, hogy a panasztevőnek a szerződéskötés, valamint a vízi járműre vonatkozó, nagymértékben általános jellegű információknak a nemzetközi kereskedelmi sajtóban történő nyilvánosságra hozatalának időpontjától tudomása volt a vízi jármű értékesítéséről.

Ennek a cikknek az alkalmazásában a „nyílt pályázat” olyan ajánlatot jelent, amelyben a javasolt vevő ajánlattételi felhívást küld legalább azon hajógyárak mindegyikének, akiről a vevő tudja, hogy képesek a kérdéses vízi jármű megépítésére.

(3) Az (1) bekezdés szerinti panasznak bizonyítékot kell tartalmaznia:

- a) a káros árképzésről;
- b) a kárról;
- c) az okozati összefüggésről a káros árképzésű eladás és az állítólagos kár között; továbbá,
- d) i. ha a vízi járművet nyílt pályázat keretében értékesítették, arról, hogy a panasztevőt meghívták, hogy tegyen ajánlatot a kérdéses pályázatra, ilyen ajánlattételre ténylegesen sor került, és a panasztevő ajánlata lényegében megfelelt az ajánlattételi előírásoknak (nevezetesen szállítási határidőnek és a műszaki követelményeknek); illetve
- ii. ha a vízi járművet másféle ajánlattételi eljárás keretében értékesítették, és a panasztevőt meghívták, hogy tegyen ajánlatot a kérdéses szerződésre, arról, hogy ilyen ajánlattételre valóban sor került, és a panasztevő ajánlata lényegében megfelelt az ajánlattételi előírásoknak; illetve
- iii. ha az ajánlat csak nyílt pályázat útján lett kiírva, arról, hogy a panasztevő képes lett volna a kérdéses vízi járművet megépíteni, és ha a panasztevő értesült, vagy értesülnie kellett a tervezett vételről, bizonyítható erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy a vevővel a részletes ajánlattételi kiírással összhangban értékesítési szerződést kössön. A panasztevőről feltételezni kell, hogy tudott a tervezett vételről, ha bizonyítást nyer, hogy a szóban forgó gazdasági ágazat nagyobb része erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy a vevővel megkösse a kérdéses vízi járműre vonatkozó értékesítési szerződést, vagy ha bizonyítást nyer, hogy a tervezett vételre vonatkozó általános információ beszerezhető volt ügynököktől, pénzügyi szakértőktől, hajóosztályozó társaságoktól, hajóbérlőktől, szakszervezetektől vagy más, a hajóépítésben rendes körülmények között érintett személyektől, akikkel a panasztevő rendszeres üzleti vagy egyéb kapcsolatot tartott fenn.

(4) A panasznak a panasztevő részéről az ésszerűség keretein belül beszerezhető információkat kell tartalmaznia az alábbiakról:

- a) a panasztevő kiléte és a hasonló vízi járműveknek az Unión belüli gyártási volumenére és értékére vonatkozó leírás a panasztevő részéről. Ha az írásos panaszt az uniós gazdasági ágazat nevében nyújtják be, akkor a panasztevő köteles azt a gazdasági ágazatot, amelynek nevében a panaszt benyújtotta, azonosítani olyan felsorolás segítségével, amely tartalmazza az összes ismert Unión belüli gyártót, akik képesek hasonló vízi járművet építeni és, amennyire lehetséges, olyan leírással, amely az ilyen gyártók által épített hasonló vízi járművek Unión belüli gyártásának volumenére és értékére vonatkozik;
- b) teljes leírás az állítólagosan káros árképzésű vízi járműről, a kérdéses származási vagy exportáló ország vagy országok megjelölése, az egyes ismert exportőrök vagy külföldi gyártók kiléte, illetve a kérdéses vízi jármű vevőjének a kiléte;
- c) az árak, amelyek mellett az ilyen vízi járműveket a származási vagy exportáló ország vagy országok belföldi piacain értékesítik (illetve, a körülményektől függően az árak, amelyek mellett az ilyen vízi járműveket a származási vagy exportőr országból vagy országokból értékesítik, vagy a vízi jármű mesterségesen képzett értéke), valamint az exportárak, vagy a körülményektől függően azok az árak, amelyek mellett az ilyen vízi járműveket valamely független vevő részére első alkalommal továbbértékesítik;
- d) a káros árképzésű eladás hatása a hasonló vízi járművek áraira az Unió piacán és az eladás ebből fakadó hatása az uniós gazdasági ágazatra, a lényeges tényezőkkel és az uniós gazdasági ágazat állapotára vonatkozó, például a 3. cikk (3) és (5) bekezdésében felsorolt mutatókkal alátámasztva.

(5) A Bizottság köteles a lehetőségekhez képest megvizsgálni a panaszban benyújtott bizonyíték pontosságát és megfelelőségét annak meghatározására, hogy elégséges bizonyíték áll-e rendelkezésre a vizsgálat megindításának igazolásához.

(6) A vizsgálat az (1) bekezdés szerint csak abban az esetben indítható meg, ha egy vizsgálat, amelynek az a célja, hogy megállapítsa, milyen mértékben támogatják vagy ellenzik a hasonló vízi jármű építésére képes uniós gyártók által kinyilvánított panaszt, kimutatja, hogy a panaszt az uniós gazdasági ágazat nyújtotta be, illetve azt az uniós gazdasági ágazat nevében nyújtották be. A panaszt akkor lehet úgy tekinteni, hogy azt az uniós gazdasági ágazat által vagy az uniós gazdasági ágazat nevében nyújtották be, ha azt támogatják azok az uniós gyártók, akiknek együttes, hasonló vízi jármű előállítására alkalmas kapacitása meghaladja az uniós gazdasági ágazatnak a panaszt támogató vagy ellenző hányada által képviselt teljes kapacitás 50 százalékát. Mindazonáltal nem indítható vizsgálat, ha a panaszt kifejezetten támogató uniós gyártók nem érik el az Unió hasonló vízi járművek előállítására képes teljes kapacitásának 25 százalékát.

(7) A hatóságok kötelesek kerülni – kivéve, ha a vizsgálat indításáról határozat született – a vizsgálat indítására irányuló panasz bármiféle nyilvánosságra hozatalát. Azonban, mielőtt vizsgálatot kezdeményeznének, az érintett exportáló ország kormányát értesíteni kell.

(8) Ha különleges körülmények esetén a Bizottság vizsgálat megindítása nélkül határozatot hoz arról, hogy ilyen vizsgálat kezdeményezése érdekében az uniós gazdasági ágazat részéről vagy az uniós gazdasági ágazat nevében írásos panasz érkezett volna, úgy ezt a határozatot a káros árképzésről, kárról, és az okozati összefüggésről rendelkezésre álló elégséges bizonyíték, valamint az alapján kell meghozni, hogy az állítólagosan károsult uniós gazdasági ágazat valamely tagja megfelel a (3) bekezdés d) pontjában említett kritériumoknak, hogy az ilyen vizsgálat indítása igazolható legyen.

Ha ez helyénvaló, akkor vizsgálat kezdeményezhető az egyik szerződő fél hatóságainak írásos panaszára is. Az ilyen panaszt elégséges bizonyítéknak kell alátámasztania, amely bizonyítja, hogy egy vízi jármű árának kialakítása káros árképzéssel történik vagy történt, és hogy az állítólagos rendes érték alatti eladás egy uniós vevő részére kárt okoz vagy kárt okozott az érintett szerződő fél hazai gazdasági ágazatában.

(9) A káros árképzés és a kár bizonyítékát egyszerre kell mérlegelni a vizsgálat megindításáról döntő határozatban. A panaszt el kell utasítani, ha akár a káros árképzésről, akár a károkozásról elégtelen bizonyíték áll rendelkezésre ahhoz, hogy igazolható legyen az úgy továbbvitele.

(10) A panaszt a vizsgálat megindítása előtt vissza lehet vonni, amely esetben azt úgy kell tekinteni, mintha be sem nyújtották volna.

(11) Amennyiben a Bizottság számára nyilvánvaló, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre az eljárás megindításához, a Bizottság a panasz benyújtásától számított 45 napon belül, vagy a (8) bekezdés szerinti kezdeményezés esetén legkésőbb hat hónappal az után, hogy a vízi jármű eladása ismertté vált vagy ismertté kellett volna válnia, megindítja az eljárást és értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Ha a benyújtott bizonyíték nem elegendő, erről a panasztevőt a panasz Bizottsághoz való benyújtását követő 45 napon belül tájékoztatni kell. A Bizottság azt követően, hogy megállapította az ilyen eljárás megindításának szükségességét, tájékoztatja erről a tagállamokat.

(12) Az eljárás megindításáról szóló közleménynek ki kell hirdetnie a vizsgálat megindítását, meg kell adnia a hajóépítő és a vevő vagy vevők országának nevét, valamint az érintett vízi jármű leírását, össze kell foglalnia a rendelkezésre álló információkat, és rendelkeznie kell arról, hogy az összes vonatkozó információt a Bizottság tudomására kell hozni.

A közleménynek meg kell jelölnie azt az időszakot, amely alatt az érdekelt felek azonosíthatják magukat, írásban ismertethetik nézeteiket, és információkat szolgáltathatnak, ha ezeket a nézeteket és információkat a vizsgálat során figyelembe veszik. A közleménynek meg kell adnia azt a határidőt is, amelyen belül az érdekelt felek a 6. cikk (5) bekezdésével összhangban meghallgatásért folyamodhatnak a Bizottsághoz.

(13) A Bizottság köteles tájékoztatni az exportőrt, a vízi jármű vevőjét vagy vevőit és az ilyen vízi járművek általa ismert gyártóinak, exportőreinek és vevőinek a képviselőit, annak az országnak a képviselőit, amelynek a vízi járműve a vizsgálat tárgyát képezi, valamint a panasztevőket az eljárás megindításáról, továbbá, kellőképpen figyelembe véve a bizalmas információk védelmét, át kell adnia az (1) bekezdés szerint kézhez vett írásos panasz teljes szövegét az exportőrnek és az exportáló ország hatóságainak, és azt kérésre rendelkezésre kell bocsátania a többi érintett érdekelt fél számára is.

6. cikk

A vizsgálat

(1) Az eljárás megindítását követően a Bizottság a tagállamokkal, és ahol ez helyénvaló, harmadik országok hatóságaival együttműködve köteles megkezdni az uniós szintű vizsgálatot. Az ilyen vizsgálatnak egyaránt ki kell terjednie a káros árképzésre és a kárra, s ezeket egy időben kell vizsgálni.

(2) A káros árképzés kivizsgálásánál használt kérdőíveket kézhez kapó felek számára legalább 30 napot kell biztosítani a válaszadásra. Az exportőrök esetében a határidőt a kérdőív kézhezvételének idejétől kell számítani, amelyet ebből a célból a kérdőív az exportőr részére történő megküldésének vagy az exportőr ország megfelelő diplomáciai képviselője részére történő átadásának napjától számított egy hét elteltével kell kézbesítettnek tekinteni. A határidő 30 nappal meghosszabbítható, figyelembe véve a vizsgálat időbeli korlátait, feltéve, hogy az illető fél kellő indokot szolgáltat az ilyen jellegű hosszabbításra saját különös körülményei tekintetében.

(3) A Bizottság, ha ez helyénvaló, információszolgáltatásra kérheti harmadik országok hatóságait, valamint a tagállamokat, a tagállamoknak pedig meg kell tenniük minden szükséges lépést az ilyen jellegű kérés teljesítése érdekében.

A Bizottság számára meg kell küldeniük a kért információkat az összes elvégzett vizsgálat, ellenőrzés vagy kivizsgálás eredményével együtt.

Ha ez az információ általános érdeklődésre tart számot, vagy ha annak átadását egy tagállam kéri, a Bizottság továbbküldi azt a tagállamnak, feltéve, hogy az információ nem bizalmas, amely esetben arról nem bizalmas összefoglalót kell adnia.

(4) A Bizottság, ha ez helyénvaló, felkérheti harmadik országok hatóságait, valamint a tagállamokat arra, hogy végezzék el az összes szükséges ellenőrzést és vizsgálatot, különösen az Unió gyártói körében, és hogy folytassanak vizsgálatokat harmadik országokban, feltéve, hogy az érintett cégek ebbe beleegyeznek, és hogy a kérdéses ország kormányát erről hivatalosan értesítették, s az nem tett ellenvetést.

A tagállamok kötelesek minden lehetséges lépést megtenni annak érdekében, hogy a Bizottság ilyen jellegű kérései teljesüljenek.

A Bizottság tisztviselőit fel kell hatalmazni arra, hogy segítsék a tagállamok tisztviselőit kötelességeik ellátásában, ha a Bizottság vagy egy tagállam ezt kéri. Hasonlóképpen a Bizottság tisztviselői segítséget nyújthatnak a harmadik országok hatóságainak tisztviselői számára feladataik elvégzéséhez, a Bizottság és a kérdéses hatóság közötti megállapodást követően.

(5) Azokat az érdekelt feleket, akik az 5. cikk (12) bekezdésének megfelelően azonosították magukat, meg kell hallgatni, ha az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett értesítésben előírt határidőn belül írásos meghallgatási kérelmet nyújtottak be, melyben igazolták, hogy olyan érdekelt feleknek tekintendők, akiket valószínűleg befolyásol az eljárás eredménye, és hogy a meghallgatás kérésére különös indokaik vannak.

(6) A hajógyár, a vevő vagy vevők, az exportáló ország kormányának képviselői, a panasztevők és más, önmagukat az 5. cikk (12) bekezdésének megfelelően azonosító érdekelt felek számára lehetővé kell tenni a találkozást az ellentétes érdekeket képviselő felekkel, hogy előterjeszthessék ellentétes nézeteiket és cáfolatként szolgáló érveiket.

Az ilyen lehetőségek biztosításánál tekintettel kell lenni a bizalmasság megőrzésének szükségességére, valamint arra, hogy ez a felek számára megfelelő módon történjék.

Egyik fél sem kötelezhető rá, hogy a találkozón részt vegyen, és meg nem jelenése nem hozhatja hátrányos helyzetbe a kérdéses fél ügyét.

Az e bekezdés alapján nyújtott szóbeli információk olyan mértékben vehetők figyelembe, amilyen mértékben azokat később írásban megerősítik.

(7) A panasztevők, a hajógyárak, a vevő vagy vevők és az egyéb érdekelt felek, akik az 5. cikk (12) bekezdésének megfelelően azonosították magukat, valamint az exportáló ország képviselői írásos kérésre megvizsgálhatják a vizsgálatban részt vevő bármely fél által rendelkezésre bocsátott, s ilyen értelemben az Unió vagy az Unió tagállamainak hatóságai által készített belső dokumentumoktól eltérő összes információt, amely ügyük előterjesztése szempontjából jelentőséggel bír, és amely a 13. cikk értelmezésének megfelelően nem számít bizalmasnak, és amely a vizsgálat során felhasználásra kerül.

Ezek a felek reagálhatnak az ilyen információkra, és megjegyzéseiket figyelembe kell venni, amennyiben azokat válaszukban kellőképpen alátámasztották.

(8) A 12. cikkben meghatározott körülmények kivételével az érdekelt felek által biztosított, és a megállapítások alapjául szolgáló információk pontosságát a lehetőségek szerint meg kell vizsgálni.

(9) Ha hasonló vízi jármű szállítására már sor került, az árak közötti összehasonlítást is magában foglaló vizsgálatot legkésőbb a vizsgálat megindításának napjától számított egy év elteltével le kell zárni.

Olyan eljárásoknál, amelyeknél a hasonló vízi jármű még épül, a vizsgálatot legkésőbb a hasonló vízi jármű leszállításának napjától számított egy év elteltével le kell zárni.

A mesterségesen képzett értékkel dolgozó vizsgálatokat a vizsgálat megindítását, illetve ha a vízi jármű leszállítására a vizsgálat megindítását követően kerülne sor, a vízi jármű leszállítását követő egy éven belül kell lezárni.

Amennyiben a 16. cikk (2) bekezdését alkalmazzák, ezeket a határidőket fel kell függeszteni.

7. cikk

Az eljárás lezárása intézkedés, káros árképzési bírság kiszabása és beszédese nélkül

(1) Ha a panaszt visszavonják, az eljárást meg lehet szüntetni.

(2) Amennyiben nincs szükség intézkedések meghozatalára, a vizsgálatot vagy az eljárást meg kell szüntetni. A Bizottság a vizsgálatot a 10. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében szünteti meg.

(3) Az eljárást azonnal meg kell szüntetni, ha megállapítást nyer, hogy a káros árképzés különbözete az exportár százalékában kifejezve nem éri el a 2 %-ot.

(4) Amennyiben a végleges ténymegállapításokból kiderül, hogy a káros árképzés fennáll, és az általa okozott károk valóságosak, a Bizottság a 10. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében káros árképzési bírságot szab ki a hajógyárra. A káros árképzési bírság összege megegyezik a megállapított káros árképzés különbözetével. A Bizottság – azt követően, hogy tájékoztatta a tagállamokat – megteszi a határozatának végrehajtásához szükséges intézkedéseket, így mindenekelőtt behajtja a káros árképzési bírság összegét.

(5) A hajógyár köteles 180 napon belül megfizetni a káros árképzési bírságot a bírság kiszabásáról szóló, részére megküldött értesítés kézhezvételét követően, amely értesítést ebben az összefüggésben a hajógyár részére történő megküldését követő egy hét elteltével kell kézbesítettnek tekinteni. A Bizottság a hajógyár számára ésszerű mértékben meghosszabbított határidőt biztosíthat a fizetésre, ha a hajógyár igazolja, hogy a 180 napon belüli fizetés fizetési képessé tenné, illetve az összegegyeztetetlen lenne a bíróság által felügyelt átszervezéssel, amely esetben a bírság meg nem fizetett részére a luxemburgi értéktőzsdén forgalmazott közepes lejáratú eurókötvény 50 bázisponttal megnövelt másodpiaci hozamának megfelelő kamat kerül felszámításra.

8. cikk

Alternatív jogorvoslatok

A vizsgálat lezárható a káros árképzési bírság kiszabása nélkül is, ha a hajógyár végérvényesen és feltétel nélkül érvényteleníti a káros árképzésben érintett vízi jármű eladását, vagy eleget tesz a Bizottság által elfogadott ezzel egyenértékű egyéb jogorvoslati intézkedésnek.

Az adásvétel csak akkor tekinthető érvénytelennek, ha a kérdéses eladásban érintett összes fél között fennálló valamennyi szerződéses jogviszony megszűnt, az eladással kapcsolatban megfizetett összes ellenértéket visszatérítették, és az érintett vízi járművel vagy annak részeivel kapcsolatos összes jog visszaszállt a hajógyárra.

9. cikk

Ellenintézkedések – a be- és kirakodási jog megtagadása

(1) Ha az érintett hajógyár nem fizeti meg a 7. cikk alapján kiszabott káros árképzési bírságot, a Bizottság a be- és kirakodási jog megtagadásának formájában ellenintézkedéseket rendel el a szóban forgó hajógyár által épített vízi járművek vonatkozásában.

A Bizottság, azt követően, hogy az első albekezdésben említett ellenintézkedések indokoltá válnak, tájékoztatja erről a tagállamokat.

(2) Az ellenintézkedések foganatosításáról szóló határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetést követő 30 nap múlva lép hatályba, és akkor helyezhető hatályon kívül, ha a hajógyár teljes egészében kifizette a káros árképzési bírságot. Az ellenintézkedés kiterjed mindazon vízi járművekre, amelyekre a határozat hatálybalépését követő négyéves időszakon belül kötöttek szerződést. Az ellenintézkedések minden vízi járműre a leszállítását követő négy évig maradnak hatályban. Ennek az időszaknak a lerövidítésére csak a foganatosított ellenintézkedések tekintetében lefolytatott nemzetközi jogvita rendezési eljárásának lefolytatása után, annak kimenetelétől függően kerülhet sor.

A be- és kirakodási jog megtagadása által érintett vízi járműveket a Bizottság által meghozandó határozatban kell meghatározni, és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* azokat meg kell nevezni.

(3) A tagállamok vámhatóságai nem engedélyezhetik azoknak a vízi járműveknek a be- és kirakodását, amelyek esetében a be- és kirakodási jogot megtagadták.

10. cikk

A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot az (EU) 2016/1036 rendelettel létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

11. cikk

Ellenőrző látogatások

- (1) A Bizottság, amennyiben ezt helyénvalónak ítéli, látogatást tart az exportőrök, hajógyárak, kereskedők, ügynökök, gyártók, szakszervezetek és kereskedelmi szervezetek könyvelésének megvizsgálására, és a káros árképzésről és a károkozásról szolgáltatott információk ellenőrzésére. Megfelelő tartalmú és határidőre megküldött válasz hiányában a Bizottság úgy dönthet, hogy nem végzi el az ellenőrző látogatást.
- (2) A Bizottság szükség szerint harmadik országokban is folytathat vizsgálatokat, feltéve, hogy megszerzi az érintett cégek beleegyezését, és értesíti a kérdéses ország kormányának képviselőit, valamint hogy az utóbbiak nem ellenzik a vizsgálatot. Amint az érintett cégek beleegyezését megszerezte, a Bizottság közli az exportáló ország hatóságaival a felkeresni kívánt cégek nevét és címét, valamint az egyeztetett időpontokat.
- (3) Az érintett cégeket tájékoztatni kell az ellenőrző látogatás során ellenőrzésre kerülő információ természetéről, és minden egyéb olyan információról, amelyet az ilyen látogatás során biztosítani kell, bár ez nem zárhatja ki azt, hogy az ellenőrzés során a kapott információk fényében további adatok szolgáltatását kérjék.
- (4) Az (1), (2) és (3) bekezdés szerint végrehajtott vizsgálatok során a Bizottságot az ilyen kérést előterjesztő tagállamok tisztviselői segítik.

12. cikk

Az együttműködés hiánya

- (1) Abban az esetben, ha valamely érdekelt fél megtagadja a szükséges információkhoz, nem adja ki azokat az e rendeletben meghatározott határidőn belül, illetve jelentős mértékben akadályozza a vizsgálatot, akkor a pozitív vagy negatív jellegű feltételes vagy végleges megállapítások a rendelkezésre álló tények alapján is meghozhatók.

Ha megállapítást nyer, hogy az érdekelt felek bármelyike valótlan vagy félrevezető információt szolgáltatott, úgy a kérdéses információkat figyelmen kívül kell hagyni, és a rendelkezésre álló tényekre kell hagyatkozni.

Az érdekelt felek figyelmét fel kell hívni az együttműködés elmaradásának következményeire.

- (2) A számítógépes válaszadás elmaradása nem tekinthető az együttműködés hiányának, feltéve, hogy az érdekelt fél igazolja, hogy a kérdésnek megfelelő válaszadás ésszerűtlen többletterhekkkel vagy ésszerűtlen többletköltségekkel járt volna.
- (3) Ha egy érdekelt fél által szolgáltatott információ nem tekinthető minden tekintetben teljesnek, az mindazonáltal nem hagyható figyelmen kívül, feltéve, hogy a hiányosságok természete nem okoz indokolatlan nehézségeket a kellően pontos megállapítások megtétele során, és hogy az információt kellő időben, megfelelő módon nyújtották be és az ellenőrizhető, valamint hogy a kérdéses fél legjobb képességei szerint járt el.

(4) Ha valamely bizonyíték vagy információ nem elfogadható, azonnal értesíteni kell az ilyen bizonyítékot vagy információt szolgáltató felet az elutasítás okairól, és lehetőséget kell biztosítani számára a megszabott határidőn belül további magyarázatok benyújtására. Ha a magyarázatok nem minősülnek kielégítőnek, akkor az ilyen bizonyíték vagy információ visszautasításának indokait nyilvánosságra kell hozni, és fel kell tüntetni a közzétett megállapításokban.

(5) Ha a döntések, beleértve a rendes értékre vonatkozó döntéseket is, az (1) bekezdés rendelkezésein alapulnak, beleértve a panaszban szolgáltatott információkat, akkor azokat lehetőség szerint és a vizsgálat határidőit kellőképpen szem előtt tartva ellenőrizni kell egyéb esetlegesen rendelkezésre álló, független forrásokból származó információk, pl. közzétett árlisták, hivatalos eladási statisztikák és vámbevallások, illetve más érdekelt felektől a vizsgálat során beszerzett információk felhasználásával.

(6) Ha valamely érdekelt fél nem működik együtt, vagy csak részben működik együtt azért, hogy ily módon fontos információkat tartson vissza, előfordulhat, hogy a vizsgálat eredménye a kérdéses félre nézve kevésbé kedvező, mint hogyha együttműködött volna.

13. cikk

Bizalmas információk

(1) Bármely, természeténél fogva bizalmas információt (például, amelynek nyilvánosságra hozatala jelentős versenyelőnyhöz juttatna egy versenytársat vagy jelentős mértékben hátrányosan érintené az információt szolgáltató személyt, illetve azt, akitől ez a személy az információt szerzte) vagy amelyet a vizsgálatban érintett felek ilyenként bocsátottak rendelkezésre, a hatóságoknak, alapos indok esetén, bizalmasként kell kezelniük.

(2) A bizalmas információkat szolgáltató érdekelt felek számára elő kell írni, hogy ezekről az információkról nem bizalmas jellegű összefoglalót bocsássanak rendelkezésre. Az összefoglalónak elég részletesnek kell lennie ahhoz, hogy kellőképpen átlátható legyen a bizalmas jelleggel közölt információ lényege. Kivételes esetekben a felek jelezhetik, hogy az információ ilyen összefoglaló készítésére nem alkalmas. Ilyen kivételes körülmények esetén nyilatkozni kell annak okáról, hogy miért nem lehetséges összefoglaló készítése.

(3) Ha a bizalmas kezelésre vonatkozó kérés nem tekinthető indokoltnak, és ha az információt szolgáltató nem hajlandó rendelkezésre bocsátani az információt, vagy nem hajlandó engedélyezni annak általánosított vagy összesített formában történő közzétételét, az ilyen információt figyelmen kívül lehet hagyni, kivéve, ha megfelelő forrásokból kielégítő módon bizonyítható, hogy az információ helytálló. A bizalmas kezelés iránti kérést önkényesen nem szabad elutasítani.

(4) Ez a cikk nem zárja ki általános információk közzétételét az Unió hatóságai által és különösen azon indokok közzétételét nem, amelyek az ennek a rendeletnek megfelelően hozott határozatok alapulnak, illetve nem zárja ki az Unió hatóságai által felhasznált bizonyítékok nyilvánosságra hozatalát, amennyiben erre bírósági eljárások során az indokok magyarázatához szükség lehet. A nyilvánosságra hozatal során figyelembe kell venni az érintett felek üzleti titkaik védelmére vonatkozó jogos érdekét.

(5) A Bizottság és a tagállamok – ideértve tisztviselőiket – az információkat közlő fél kifejezett engedélye nélkül nem hozhatják nyilvánosságra az e rendelet alapján kapott olyan információkat, amelyeknek bizalmas kezelését kérte az információt közlő fél. A Bizottság és a tagállamok közötti információcsere, illetve az Unió vagy a tagállamok hatóságai által készített belső dokumentumok – ha e rendelet kifejezetten eltérően nem rendelkezik – nem hozhatók nyilvánosságra.

(6) Az e rendeletnek megfelelően beérkező információkat kizárólag arra a célra lehet felhasználni, amelyre kérték.

14. cikk

Nyilvánosságra hozatal

(1) A panasztevők, a hajógyár, az exportőr, a vízi jármű vevője vagy vevői és azok képviselői szövetségei, valamint az exportáló ország képviselői kérhetik azoknak a lényeges tényeknek és megfontolásoknak az alapját képező részletes információk közzétételét, amelyek alapján káros árképzési bírság kiszabását, illetve egy vizsgálat vagy eljárás káros árképzési bírság kiszabása nélküli megszüntetését tervezik.

(2) A végső közzététel iránti kérelmet, az (1) bekezdés meghatározása szerint, a Bizottsághoz kell címezni írásban, és annak a Bizottság által megszabott határidőn belül kell beérkeznie.

(3) A végleges közzétételre írásban kerül sor. A közzétételt a bizalmas információk védelmének szükségességét kellőképpen figyelembe véve, a lehető legrövidebb időn belül, alapszabályként legalább egy hónappal a végleges határozat meghozatala előtt kell megtenni. Amennyiben a Bizottság nincs olyan helyzetben, hogy bizonyos tényeket vagy szempontokat ebben az időszakban nyilvánosságra hozzon, azokat egy későbbi időpontban a lehető leghamarabb nyilvánosságra kell hozni.

Az információ nyilvánosságra hozatala nem sértheti a Bizottság esetleges későbbi határozatát; de amennyiben ez a határozat eltérő tényeken és szempontokon alapul, az erről szóló információkat a lehető leghamarabb nyilvánosságra kell hozni.

(4) A nyilvánosságra hozatalt követően tett bejelentéseket csak akkor kell figyelembe venni, ha azokra a Bizottság által esetről esetre megszabott határidőn belül került sor, amely határidő, az eset sürgősségét kellően figyelembe véve, legalább 10 nap kell legyen.

15. cikk

Jelentés

A Bizottság az (EU) 2016/1036 rendelet 23. cikkének megfelelően az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtott, a kereskedelmi védintézkedések alkalmazásáról és végrehajtásáról szóló éves jelentésében tájékoztatást ad e rendelet végrehajtásáról.

16. cikk

Záró rendelkezések

(1) Ez a rendelet nem zárja ki:

- a) az Unió és harmadik államok között megkötött megállapodásban meghatározott különleges szabályok; illetve
- b) különleges intézkedések alkalmazását, feltéve, hogy ezek az intézkedések nem ellentétesek a Hajóépítési Megállapodásból fakadó kötelezettségekkel.

(2) Nem folytatható le vizsgálat e rendelet alapján, illetve nem foganatosíthatók vagy tarthatók fenn intézkedések, ha ezek az intézkedések ellentétesek a Hajóépítési Megállapodásból az Unióra háruló kötelezettségekkel, vagy bármely egyéb vonatkozó nemzetközi megállapodással.

Ez a rendelet nem akadályozza az Uniót a Hajóépítési Megállapodás jogviták rendezésére vonatkozó rendelkezéseiből fakadó kötelezettségeinek betartásában.

17. cikk

Hatályon kívül helyező rendelkezések

A 385/96/EK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat ezen rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni és a II. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

18. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételét követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet a Hajóépítési Megállapodás hatálybalépésének napjától ⁽¹⁾ kell alkalmazni.

A rendelet nem vonatkozik olyan vízi járművekre, amelyekre a szerződést a Hajóépítési Megállapodás hatálybalépésének napja előtt kötötték meg, kivéve azokat a vízi járműveket, amelyekre 1994. december 21. után kötöttek szerződést, és amelyek szállítására a szerződés dátumától számított öt évnél hosszabb idő múlva kerül sor. Az ilyen vízi járművek ennek a rendeletnek a hatálya alá tartoznak, kivéve, ha a hajógyár bizonyítja, hogy a meghosszabbított szállítási határidőnek természetes kereskedelmi okai vannak, és nem az e rendelet alkalmazásának megkerülésére szolgál.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2016. június 8-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

A.G. KOENDERS

⁽¹⁾ A Hajóépítési Megállapodás hatálybalépésének napját az *Európai Unió Hivatalos Lapja* L sorozatában teszik közzé.

I. MELLÉKLET

A HATÁLYON KÍVÜL HELYEZETT RENDELET ÉS MÓDOSÍTÁSA

A Tanács 385/96/EK rendelete

(HL L 56., 1996.3.6., 21. o.)

Az Európai Parlament és Tanács 37/2014/EU rendelete

(HL L 18., 2014.1.21., 1. o.)

Kizárólag a melléklet 5. pontja

II. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

385/96/EK rendelet	Ez a rendelet
1–4. cikk	1–4. cikk
5. cikk, (1) bekezdés	5. cikk, (1) bekezdés
5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető szófordulat	5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, bevezető szófordulat
5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, bevezető szófordulat	5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, bevezető szófordulat
5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, első francia bekezdés	5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, (i) alpont
5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, második francia bekezdés	5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, (ii) alpont
5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, harmadik francia bekezdés	5. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés, a) pont, (iii) alpont
5. cikk, (2) bekezdés, második, harmadik és negyedik albekezdés	5. cikk, (2) bekezdés, második, harmadik és negyedik albekezdés
5. cikk, (3)–(10) bekezdés	5. cikk, (3)–(10) bekezdés
5. cikk, (11) bekezdés, első albekezdés	5. cikk, (11) bekezdés, első és második mondat
5. cikk, (11) bekezdés, második albekezdés	5. cikk, (11) bekezdés, harmadik mondat
5. cikk, (12) bekezdés, első mondat	5. cikk, (12) bekezdés, első albekezdés
5. cikk, (12) bekezdés, második és harmadik mondat	5. cikk, (12) bekezdés, második albekezdés
6. cikk, (1) és (2) bekezdés	6. cikk, (1) és (2) bekezdés
6. cikk, (3) bekezdés, első mondat	6. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés
6. cikk, (3) bekezdés, második mondat	6. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés
6. cikk, (3) bekezdés, harmadik mondat	6. cikk, (3) bekezdés, harmadik albekezdés
6. cikk, (4) bekezdés, első mondat	6. cikk, (4) bekezdés, első albekezdés
6. cikk, (4) bekezdés, második mondat	6. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés
6. cikk, (4) bekezdés, harmadik és negyedik mondat	6. cikk, (4) bekezdés, harmadik albekezdés
6. cikk, (5) bekezdés	6. cikk, (5) bekezdés
6. cikk, (6) bekezdés, első mondat	6. cikk, (6) bekezdés, első albekezdés
6. cikk, (6) bekezdés, második mondat	6. cikk, (6) bekezdés, második albekezdés
6. cikk, (6) bekezdés, harmadik mondat	6. cikk, (6) bekezdés, harmadik albekezdés
6. cikk, (6) bekezdés, negyedik mondat	6. cikk, (6) bekezdés, negyedik albekezdés
6. cikk, (7) bekezdés, első mondat	6. cikk, (7) bekezdés, első albekezdés
6. cikk, (7) bekezdés, második mondat	6. cikk, (7) bekezdés, második albekezdés
6. cikk, (8) és (9) bekezdés	6. cikk, (8) és (9) bekezdés
7–11. cikk	7–11. cikk

385/96/EK rendelet	Ez a rendelet
12. cikk, (1) bekezdés, első mondat	12. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés
12. cikk, (1) bekezdés, második mondat	12. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés
12. cikk, (1) bekezdés, harmadik mondat	12. cikk, (1) bekezdés, harmadik albekezdés
12. cikk, (2)–(6) bekezdés	12. cikk, (2)–(6) bekezdés
13. cikk	13. cikk
14. cikk, (1) és (2) bekezdés	14. cikk, (1) és (2) bekezdés
14. cikk, (3) bekezdés, első, második és harmadik mondat	14. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés
14. cikk, (3) bekezdés, negyedik mondat	14. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés
14. cikk, (4) bekezdés	14. cikk, (4) bekezdés
14a. cikk	15. cikk
15. cikk	16. cikk
—	17. cikk
16. cikk	18. cikk
—	I. melléklet
—	II. melléklet