

31996R0385

L 56/21

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

6.3.1996

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 385/96**z dnia 29 stycznia 1996 r.****w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 113,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wielostronne negocjacje prowadzone pod auspicjami Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju doprowadziły do zawarcia w dniu 21 grudnia 1994 r. Porozumienia dotyczącego normalnych warunków konkurencji w przemyśle budowy i remontów statków handlowych (zwanego dalej „Porozumieniem dotyczącym przemysłu stocznioowego”).

(2) Uznano w ramach Porozumienia dotyczącego przemysłu stocznioowego, że szczególne cechy charakteryzujące transakcje zakupu statków praktycznie uniemożliwiają stosowanie celów wyrównawczych i antydumpingowych na podstawie art. VI Układu ogólnego w sprawie taryf celnych i handlu (GATT) 1994, Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych i Porozumieniem w sprawie wprowadzenia art. VI GATT 1994, załączonego do Porozumienia ustanawiającego Światową Organizację Handlu (WTO); konieczność zastosowania skutecznego środka ochrony przed przynoszącą szkodę sprzedażą statków poniżej ich wartości normalnej doprowadziło do przyjęcia Kodeksu zapobiegania szkodliwym praktykom cenowym w przemyśle stocznioowym, który, wraz z podstawowymi zasadami, stanowi załącznik III do Porozumienia dotyczącego przemysłu stocznioowego (zwanego dalej „kodeksem”).

(3) Treść tego kodeksu opiera się przede wszystkim na Porozumieniu w sprawie wprowadzenia art. VI GATT 1994, lecz oddala się od tego Porozumienia gdy tylko wymagają tego szczególne cechy charakteryzujące transakcje zakupu statków; wskazane jest zatem przełożenie języka kodeksu do prawodawstwa wspólnotowego, w miarę możliwości na podstawie tekstu rozporządzenia (WE) nr 384/96 Rady z dnia 22 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony przed dumpingowym przywozem z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej ⁽³⁾.

(4) Porozumienie dotyczące przemysłu stocznioowego i wynikające z niego przepisy prawne mają ogromne znaczenie dla prawa wspólnotowego.

(5) Aby zachować równowagę praw i obowiązków, jakie ustanawia Porozumienie dotyczące przemysłu stocznioowego, Wspólnota powinna przyjąć środki w stosunku do każdego statku, będącego przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych w przemyśle stocznioowym, którego sprzedaż poniżej wartości normalnej stanowi szkodę dla przemysłu wspólnotowego.

(6) W stosunku do budowniczych statków będących stronami Porozumienia dotyczącego przemysłu stocznioowego, sprzedaż statku może stanowić przedmiot postępowania ze strony Wspólnoty wyłącznie w wypadku gdy nabywca statku jest nabywcą wspólnotowym i pod warunkiem że nie jest to okręt wojenny.

(7) Pożądane jest ustanowienie jasnych i szczegółowych zasad dotyczących obliczania wartości normalnej oraz należy podkreślić przede wszystkim, że wartość ta powinna opierać się, w miarę możliwości, na sprzedaży reprezentatywnej podobnego statku dokonywanej w zwykłym obrocie handlowym w kraj wywozu; ważne jest określenie okoliczności w jakich sprzedaż na rynku krajowym może być uważana za sprzedaż ze stratą i zostać pominięta na rzecz sprzedaży podobnego statku do państwa trzeciego lub ustalenia wartości normalnej konstruowanej; wskazane jest także zagwarantowanie właściwego podziału kosztów, także w sytuacjach rozruchu; konieczne jest również w przypadku konstruowania wartości normalnej wskazanie metody, jaka ma być zastosowana, aby określić wysokość kosztów sprzedaży, kosztów administracyjnych i ogólnych, jak i marżę zysku, jaką należy dodać do tej wartości.

(8) Aby móc właściwie zastosować nowe narzędzie walki ze szkodliwymi praktykami cenowymi, Komisja powinna podjąć wszelkie możliwe kroki dla sprawdzenia w dużych konglomeratach czy holdingach państw trzecich zasadności opłat rachunkowych, przy oszacowaniu struktury kosztów własnych.

(9) W celu określenia wartości normalnej dla państw niemających gospodarki rynkowej, wydaje się słuszne określenie procedury wyboru państwa trzeciego o gospodarce rynkowej, jaki stanie się punktem odniesienia dla tego celu; gdy nie jest możliwe wskazanie właściwego państwa trzeciego, należy określić wartość normalną na innej rozsądnej podstawie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 13 z 18.1.1996, str. 10.

⁽²⁾ Dz.U. C 17 z 22.1.1996.

⁽³⁾ Dz.U. L 56 z 6.3.1996, str. 1.

- (10) Celowe jest zdefiniowanie ceny eksportowej oraz wymiennie tych korekt, które należy uwzględniać w kalkulacjach w przypadku gdy za odpowiednie uznaje się zrekonstruowanie tej ceny na podstawie pierwotnej ceny wolnorynkowej.
- (11) Dla zapewnienia właściwego porównania między ceną eksportową i wartością normalną należy wymienić czynniki, w tym kary wynikające z umów, jakie mogą wpływać na ceny i porównywanie cen.
- (12) Wskazane jest określenie jasnych i szczegółowych kierunków odnoszących się do czynników, jakie mogą przyczynić się do określenia, czy sprzedaż po zaniżonej cenie spowodowała lub może spowodować istotną szkodę; kiedy stara się wykazać, że poziom ceny danej sprzedaży jest odpowiedzialny za szkodę poniesioną przez przemysł wspólnotowy, może być konieczne wzięcie pod uwagę innych czynników i, w szczególności, warunków charakterystycznych dla rynku we Wspólnocie.
- (13) Wskazane jest zdefiniowanie pojęcia „przemysłu wspólnotowego” w odniesieniu do możliwości zbudowania podobnego statku i oszacowania, że strony powiązane z eksporterami mogą zostać wyłączone z tego przemysłu oraz zdefiniowanie pojęcia „powiązany”.
- (14) Konieczne jest określenie warunków materialnych i proceduralnych dla złożenia skargi na szkodliwe praktyki cenowe, podobnie jak zakresu poparcia, jakie powinna ona uzyskać ze strony przemysłu wspólnotowego i określenie informacji dotyczących nabywcy statku, szkodliwych praktyk cenowych, szkody i związku przyczynowego, jakie taka skarga powinna zawierać; wskazane jest również określenie procedur stosowanych przy odrzucaniu skarg lub wszczynaniu postępowań;
- (15) Kiedy nabywca statku, który był przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych znajduje się na terytorium innej strony Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego, skarga może zawierać również wniosek o wszczęcie postępowania przez władze tej strony Porozumienia; wniosek taki powinien być przekazany władzom strony Porozumienia, jeśli działanie takie jest uzasadnione.
- (16) Gdy okaże się to konieczne, postępowanie może być wszczęte na podstawie pisemnej skargi władz strony Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i na warunkach Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego.
- (17) Konieczne jest określenie sposobu, w jaki strony będą powiadamiane o informacjach wymaganych przez władze i zapewnienie im szerokich możliwości przedstawienia wszystkich elementów dowodowych i obrony własnych interesów; wskazane jest także precyzyjne określenie zasad i procedur, jakich należy przestrzegać w czasie postępowania oraz, w szczególności, zasad dotyczących ujawnienia się zainteresowanych stron, przedstawienia ich punktu widzenia, i dostarczenia informacji w ustalonym wcześniej terminie, tak żeby powyższe informacje i opinie mogły zostać wzięte pod uwagę; należy także wskazać warunki, na jakich określona zainteresowana strona może mieć dostęp do informacji dostarczonych przez inne zainteresowane strony i mieć możliwość wypowiedzenia się na ich temat; należałoby również zapewnić współpracę między Państwami Członkowskimi i Komisją w zakresie zbierania informacji.
- (18) Konieczne jest określenie, że zamknięcie postępowania, niezależnie od tego, czy kończy się ono nałożeniem opłaty wyrównującej skutki szkodliwych praktyk cenowych czy nie, będzie mieć miejsce najpóźniej rok od daty wszczęcia postępowania lub daty dostawy statku, zależnie od okoliczności; zarówno postępowania jak i badania powinny zostać zamknięte, jeśli margines szkodliwej ceny jest minimalny.
- (19) Postępowanie może zostać zamknięte, pomimo że nie została nałożona opłata wyrównująca skutki szkodliwych praktyk cenowych, jeśli sprzedaż statku, jaki był przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych jest anulowana ostatecznie i bezwarunkowo lub jeśli inne odpowiadające temu środki zostały przyjęte; należy jednak zwrócić szczególną uwagę na to, by osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia nie zostało zagrożone.
- (20) W drodze decyzji należy nałożyć opłatę wyrównującą skutki szkodliwych praktyk cenowych, równą wysokości marginesu szkodliwej ceny, na budowniczego statku, którego sprzedaż po szkodliwej cenie wyrządziła szkodę w przemyśle wspólnotowym, gdy wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostaną spełnione; dla wydania takiej decyzji należy określić jasne i precyzyjne zasady, w tym także wszystkie środki niezbędne do jej skutecznej realizacji, w szczególności przyjęcie środków zaradczych w wypadku, gdyby budowniczy statku nie uiścił opłaty związanej wyrównującej skutki szkodliwych praktyk cenowych w ustalonym terminie.
- (21) Konieczne jest określenie precyzyjnych zasad dotyczących odmowy prawa załadunku lub rozładunku w portach wspólnotowych wobec statków zbudowanych przez budowniczego statków podlegającego środkom zaradczym.
- (22) Obowiązek uiszczenia opłaty wyrównującej skutki szkodliwych praktyk cenowych wygasa dopiero po całkowitym uiszczeniu tej opłaty pod koniec okresu, w czasie którego przyjęte zostały środki zaradcze.

- (23) Żaden ze środków przyjmowanych na mocy niniejszego rozporządzenia nie może być sprzeczny z interesem Wspólnoty.
- (24) Działając na podstawie niniejszego rozporządzenia Wspólnota powinna być świadoma konieczności przeprowadzania szybkich i skutecznych działań.
- (25) Niezbędne jest określenie, że powinno się regularnie zasięgać opinii Komitetu Doradczego na pewnych etapach dochodzenia; komitet ten złożony będzie z przedstawicieli Państw Członkowskich oraz przedstawiciela Komisji w charakterze przewodniczącego.
- (26) Należy założyć, że konieczne mogą być wizyty weryfikacyjne, mające na celu kontrolę dostarczanych informacji dotyczących szkodliwych praktyk cenowych i szkody, wizyty takie zależeć będą od jakości odpowiedzi otrzymanych w kwestionariuszach.
- (27) W stosunku do stron, które nie współpracują w sposób satysfakcjonujący, konieczne jest założenie, że inne informacje mogą być używane do poczynienia ustaleń i że te informacje mogą być mniej korzystne dla danych stron, aniżeli w wypadku, gdyby podjęły one współpracę.
- (28) Należy przewidzieć przepisy dotyczące postępowania z informacjami poufnymi w sposób zabezpieczający przed ujawnieniem tajemnic handlowych.
- (29) Niezbędne jest, aby strony mające prawo bycia objętymi takim postępowaniem były właściwie informowane o najważniejszych działaniach i przepisach, oraz żeby taka informacja docierała, uwzględniając proces decyzyjny we Wspólnocie, w terminie umożliwiającym stronom obronę własnych interesów,
- PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:
3. Do celów niniejszego rozporządzenia:
- a) „statek” oznacza każdy statek morski o napędzie automatycznym o pojemności równej lub większej niż 100 ton brutto, używany do transportu towarów lub osób albo w celach specjalnych (np. lodołamacze i pogłębiarki), jak też każdy holownik o mocy równej lub większej od 365 kW;
 - b) „podobny statek” oznacza statek tego samego typu, przeznaczony do tych samych celów i mający w przybliżeniu podobne rozmiary co rozważany statek i mający zbliżone cechy charakterystyczne;
 - c) „taka sama kategoria ogólna statku” oznacza statek tego samego typu, który przeznaczony jest do tych samych celów, lecz o odmiennych rozmiarach;
 - d) „sprzedaż” oznacza akt nadający lub przekazujący prawo własności do statku, z wyjątkiem praw własności, jakie zostały nadane lub nabyte wyłącznie w celu gwarancji zwykłej pożyczki handlowej;
 - e) „prawo własności” odnosi się do każdego z umownych i własnościowych praw umożliwiających beneficjentowi lub beneficjentom takich praw czerpanie zysków z eksploatacji statku w sposób całkowicie porównywalny do eksploatacji przynoszącej zyski właścicielowi statku. W celu określenia, czy taka dokładna porównywalność istnieje, trzeba wziąć pod uwagę m.in. następujące elementy:
 - i) warunki i okoliczności transakcji;
 - ii) obowiązujące w sektorze praktyki handlowe;
 - iii) czy statek będący przedmiotem transakcji jest włączony do działalności beneficjenta lub beneficjentów, i
 - iv) czy w rzeczywistości prawdopodobne jest, że beneficjent lub beneficjenci takich praw czerpią zyski i podejmują ryzyka związane z eksploatacją statku podczas znacznej części okresu życia statku;
 - f) termin „nabywca” oznacza każdą osobę lub spółkę, która uzyskuje prawo własności za pośrednictwem umowy dzierżawy lub umowy długoterminowego czarteru statku bez załogi, przy okazji oryginalnego transferu dokonanego przez budowniczego statku, pośrednio lub bezpośrednio, w tym osoba lub spółka, która posiada lub kontroluje nabywcę lub daje wskazówki nabywcy. Osoba lub spółka posiada nabywcę, gdy ma udziały wynoszące ponad 50 % jego kapitału. Osoba lub spółka kontroluje nabywcę, gdy jest prawnie lub faktycznie w stanie wywierać presję lub wpływać na nabywcę, co może mieć miejsce w wypadku gdy udział kapitału wynosi 25 %. Jeżeli własność nabywcy jest ustalona, zakłada się, że nie ma – chyba że są dowody sytuacji przeciwnej – wyraźnej kontroli spółki. Może być więcej niż jeden nabywca statku;

Artykuł 1

Zasady i definicje

1. Opłata wyrównująca skutki szkodliwych praktyk cenowych może zostać nałożona na budowniczego statku, który był przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych, którego sprzedaż innemu nabywcy niż nabywca z państwa, z jakiego pochodzi statek wyrządza szkodę.

2. Statek powinien być uważany za stanowiący przedmiot szkodliwych praktyk cenowych, gdy cena eksportowa sprzedanego statku jest niższa od ceny porównywalnej, stosowanej w zwykłym obrocie handlowym przy sprzedaży podobnego statku nabywcy z państwa wywozu.

- g) termin „spółka” oznacza każdą spółkę lub jednostkę prawa cywilnego lub handlowego, włączając spółdzielnie i inne osoby prawne w znaczeniu prawa publicznego czy prywatnego, w tym te, które nie są nastawione na przyniesienie docho-
du;
- h) wyrażenie „Umawiająca się Strona” oznacza każde trzecie państwo stroną Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego.

Artykuł 2

Ustalanie szkodliwych praktyk cenowych

A. Wartość normalna

1. Wartość normalna opiera się zwykle na cenie zapłaconej lub należnej od niezależnego nabywcy w państwie wywozu w zwykłym obrocie handlowym za podobny statek.
2. Ceny proponowane przez strony, które wydają się być zrzeszone lub które zawarły ze sobą porozumienie wyrównawcze, mogą być uważane za ceny proponowane w zwykłym obrocie handlowym i być stosowane dla ustalenia wartości normalnej tylko wtedy, gdy ustalone jest, że ceny te nie uległy zmianie w wyniku relacji między stronami.
3. Gdy żadna sprzedaż podobnych statków nie miała miejsca w zwykłym obrocie handlowym lub gdy ze względu na szczególną sytuację rynkową, sprzedaż taka nie pozwala na właściwe porównanie, wartość normalna statku obliczana jest na podstawie ceny podobnego statku, stosowanej w zwykłym obrocie handlowym, gdy jest on wywożony do danego państwa trzeciego, pod warunkiem że cena ta jest reprezentatywna. Jeśli sprzedaż do danego trzeciego państwa nie ma miejsca lub jeśli nie pozwala na właściwe porównanie, to wartość normalna podobnego statku obliczana jest na podstawie kosztów produkcji w państwie pochodzenia, po czym jest ona zwiększana o rozsądną kwotę za koszty sprzedaży, koszty administracyjne i ogólne, jak i marżę zysku.
4. Sprzedaż podobnych statków na rynku krajowym państwa wywozu lub sprzedaż do państwa trzeciego po cenie niższej niż jednostkowe koszty produkcji (stałe lub zmienne), zwiększone o koszty sprzedaży, koszty administracyjne i ogólne będą mogły być uważane jako nieodbywająca się w zwykłym obrocie handlowym ze względu na ich cenę i mogą nie być brane pod uwagę przy określeniu ich zwykłej wartości normalnej tylko wtedy, gdy zostanie określone, że sprzedaż taka odbywa się po cenach, które nie pozwalają pokryć wszystkich kosztów w rozsądnym terminie, wynoszącym zwykle pięć lat.
5. Koszty obliczane są zwykle na podstawie dokumentów rachunkowych budowniczego statku, którego dotyczy postępowanie, pod warunkiem że dokumenty te prowadzone są zgodnie z ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości danego państwa i że zostało stwierdzone, że dokumenty te odzwierciedlają w sposób rozsądny koszty związane z produkcją i sprzedażą rozważanego statku.

że ten rodzaj podziału był stale stosowany w przeszłości. W braku lepszej metody preferuje się system podziału kosztów oparty na obrotach. O ile nie zostało to wcześniej uwzględnione przy podziale kosztów, określonych w niniejszym ustępie, koszty są dopasowywane we właściwy sposób w zależności od elementów nieodnawialnych kosztów, z których korzysta przyszła produkcja i/lub obecna oraz okoliczności, w jakich koszty uległy zmianom w wyniku operacji rozruchu.

6. Kwoty odpowiadające kosztom sprzedaży, kosztom administracyjnym i ogólnym, jak i zyskom, opierają się na danych rzeczywistych dotyczących produkcji i sprzedaży, w zwykłym obrocie handlowym, podobnych statków, przez budowniczego statków, którego dotyczy postępowanie. Gdy powyższe wielkości nie mogą zostać w ten sposób określone, mogą wówczas zostać określone na podstawie:

- a) średniej ważonej kwot rzeczywistych, jakie inni budowniczowie statków z państwa pochodzenia statku wydali lub otrzymali za budowę i sprzedaż podobnych statków na rynku wewnętrznym tego kraju;
- b) kwot rzeczywistych, stosowanych w produkcji i sprzedaży w zwykłym obrocie handlowym, tej samej kategorii statków wobec danego budowniczego statków na rynku krajowym kraju pochodzenia;
- c) każdej innej rozsądnej metody, pod warunkiem że kwota odpowiadająca zyskowi w ten sposób określone nie przekracza zysku osiągniętego normalnie przez innych budowniczych statków ze sprzedaży statków tej samej ogólnej kategorii na rynku krajowym państwa pochodzenia statku.

Ponadto zysk dodany do wartości konstruowanej obliczany jest, we wszystkich przypadkach, na podstawie średniego zysku zrealizowanego w rozsądnym okresie, który nie powinien zwykle przekroczyć sześciu miesięcy zarówno przed, jak i po sprzedaży, jaka stanowi przedmiot postępowania i powinien przedstawiać rozsądny zysk w chwili danej sprzedaży. Dla tego rachunku powinny być wyeliminowane wszelkie zniekształcenia, które mogłyby doprowadzić do uzyskania nierozsądnego zysku w chwili sprzedaży.

7. Ze względu na okres jaki upływa od dnia umowy do chwili dostarczenia statków, wartość normalna nie powinna zawierać kosztów rzeczywistych, co do których budowniczemu statkowi dowiedzie, że wynikają one z siły wyższej i są wyraźnie wyższe od wzrostu kosztów, które budowniczemu statkowi mógł przewidzieć i uwzględnić w chwili, gdy zostały ustalone istotne warunki sprzedaży.

8. W wypadku sprzedaży dokonanej przez państwa o gospodarce nierynkowej i w szczególności przez państwa, do których odnosi się rozporządzenie (WE) nr 519/94 Rady z dnia 7 marca 1994 r. w sprawie wspólnych reguł przywozu z niektórych państw trzecich i uchylającego rozporządzenia (EWG) nr 1765/82, (EWG) nr 1766/82 oraz (EWG) nr 3420/83 ⁽¹⁾, wartość normalna

Brane są pod uwagę dostarczone elementy dowodowe dotyczące właściwego podziału kosztów, pod warunkiem że stwierdzi się,

(1) Dz.U. L 67 z 10.3.1994, str. 89. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 839/95 (Dz.U. L 85 z 19.4.1995, str. 9).

określana jest na podstawie ceny lub wartości skonstruowanej w państwie trzecim o gospodarce rynkowej, ceny stosowanej w danym państwie trzecim wobec innych państw, z uwzględnieniem Wspólnoty lub, gdy nie jest to możliwe, na każdej innej rozsądnej podstawie, z uwzględnieniem ceny faktycznie zapłaconej, lub należnej we Wspólnocie za podobny statek, właściwie skorygowane, tak aby uwzględniały rozsądną marżę zysku.

Dane państwo trzecie o gospodarce rynkowej jest wybierane w rozsądny sposób, biorąc pod uwagę wszystkie rzetelne informacje dostępne w chwili wyboru. Uwzględnia się również terminy.

Strony postępowania informowane są niezwłocznie po jego wszczęciu w wybranym państwie trzecim o gospodarce rynkowej i dysponują okresem dziesięciu dni, aby przedstawić swoje uwagi.

B. Cena eksportowa

9. Cena eksportowa jest to cena faktycznie zapłacona lub należna za rozważany statek.

10. Kiedy nie ma ceny eksportowej lub gdy okazuje się, że cena eksportowa nie jest wiarygodna ze względu na fakt istnienia stowarzyszenia lub porozumienia wyrównawczego między budowniczym statków i nabywcą lub osobą trzecią, cena eksportowa może być skonstruowana na podstawie ceny, za którą statek jest odsprzedany po raz pierwszy niezależnemu nabywcy lub, jeśli statek nie jest odsprzedany w stanie, w którym został sprzedany pierwotnie, na każdej innej rozsądnej podstawie.

W takich wypadkach dokonywane są poprawki, mające na celu uwzględnienie wszystkich kosztów, w tym opłat i podatków, poniesionych w okresie między początkową sprzedażą i ponowną sprzedażą a marżą zysku, w celu ustalenia wiarygodnej ceny eksportowej.

Koszty, z tytułu których dokonuje się korekt, obejmują koszty normalnie ponoszone przez nabywcę, lecz zapłacone przez każdą stronę działającą we Wspólnocie albo poza jej obrębem, która wydaje się być stowarzyszona z budowniczym statków lub nabywcą lub też co do której podejrzewa się, że zawarła z budowniczym statków lub tym nabywcą porozumienie wyrównawcze, w szczególności następujące elementy: zwykły transport, ubezpieczenie, utrzymanie, rozładunek i koszty dodatkowe; należności celne i inne podatki, jakie należy uiścić w państwie przywozu z racji zakupu statku, jak i rozsądny margines kosztów sprzedaży, kosztów administracyjnych i ogólnych oraz zysk.

C. Porównanie

11. Dokonuje się uczciwego porównania ceny eksportowej i wartości normalnej. Porównanie to ma miejsce na tym samym poziomie obrotu i dla sprzedaży dokonywanej w jak najbardziej

zbliżonych okresach, chodzi najczęściej o sprzedaż dokonywaną w okresie trzech miesięcy poprzedzających sprzedaż lub następujących po sprzedaży stanowiącej przedmiot postępowania lub, w wypadku braku takiej sprzedaży, we właściwie określonym terminie. Uwzględnia się w każdym wypadku, w zależności od cech charakterystycznych, różnice wpływające na porównywalność cen, włączając różnice dotyczące okoliczności i warunków sprzedaży, kar wynikających z umowy, podatków, poziomu obrotu, liczby i cech fizycznych, a także wszystkich innych różnic, o których wiadomo, że wpływają na porównywalność cen. Kiedy w wypadkach określonych w ust. 10 porównywalność cen została naruszona, wartość normalna ustalana jest na poziomie obrotu porównywalnym do poziomu obrotu skonstruowanej ceny eksportowej lub bierze się należyte pod uwagę elementy, które mogą być wzięte pod uwagę zgodnie z niniejszym ustępem. Należy unikać podwójnego dokonywania korekt, w szczególności w wypadku różnic dotyczących rabatów i kar wynikających z umowy. W przypadku gdy porównywanie cen wymaga wymiany waluty, wymiana ta jest dokonywana z zastosowaniem obowiązującego kursu walutowego w dniu sprzedaży, z wyjątkiem sytuacji, gdy sprzedaż waluty obcej podczas terminowych transakcji giełdowych jest bezpośrednio związana z daną sprzedażą na wywóz. Używany jest wówczas wskaźnik wymiany stosowany przy terminowych transakcjach sprzedaży. Do celów niniejszych przepisów za datę sprzedaży uważa się dzień, w którym ustalone zostały istotne warunki sprzedaży, czyli z reguły dzień zawarcia umowy. Jednakże jeżeli istotne warunki sprzedaży zostały w znaczny sposób zmienione w innej dacie, należy zastosować kurs walutowy obowiązujący w dniu takiej zmiany. W takim przypadku należy dokonać odpowiednich korekt, uwzględniających wpływ, jaki na margines szkodliwej ceny mogłyby wywrzeć zmiany kursu walutowego między dniem sprzedaży i dniem, w którym dokonano wyżej opisanej modyfikacji warunków umowy.

D. Margines szkodliwej ceny

12. Z zastrzeżeniem właściwych przepisów regulujących uczciwe porównanie, istnienie marginesu szkodliwej ceny jest ustalane na podstawie porównania średniej ważonej wartości normalnej ze średnią ważoną cen wszystkich sprzedaży lub przez porównanie indywidualnych wartości normalnych i indywidualnych cen eksportowych, transakcja po transakcji. Jednakże wartość normalna ustalana jako średnia ważona może być porównana z cenami wszystkich indywidualnych sprzedaży, jeśli układ cen eksportowych różni się w zasadniczy sposób między poszczególnymi nabywcami, regionami lub okresami i jeśli metody określone w pierwszej części niniejszego ustępu nie pozwalają na pełne odzwierciedlenie stosowanych szkodliwych praktyk cenowych.

13. Margines szkodliwej ceny jest kwotą, o którą wartość normalna przekracza cenę eksportową. Kiedy marginesy szkodliwych cen zmieniają się, wtedy można ustalić średni ważony margines szkodliwej ceny.

Artykuł 3

Ustalanie szkody

1. Zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, pojęcie „szkody” oznacza, o ile nie jest postanowione inaczej, istotną szkodę wyrządzoną przemysłowi wspólnotowemu, zagrożenie wyrządzeniem istotnej szkody przemysłowi wspólnotowemu lub opóźnienie w utworzeniu się przemysłu wspólnotowego i jest interpretowane zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.

2. Określenie szkody oparte jest na pozytywnych elementach dowodowych i obejmuje obiektywną analizę: a) skutku, jaki sprzedaż po cenie niższej od wartości normalnej wywiera na ceny podobnych statków na rynku wspólnotowym, i b) wpływu tej sprzedaży na przemysł wspólnotowy.

3. W odniesieniu do skutków sprzedaży na cenę niższą od wartości normalnej na ceny bierze się pod uwagę to czy wystąpiło znaczne podcięcie cenowe w odniesieniu do cen podobnych statków przemysłu wspólnotowego, wywołane przez sprzedaż po cenach niższych od wartości normalnej i czy sprzedaż ta w inny sposób nie powoduje na znacznym poziomie efektu obniżających się cen na lub w znacznym poziomie nie wstrzymuje wzrostu cen, który mogłyby wystąpić. Czynniki te, uwzględnione razem lub pojedynczo, nie mają charakteru determinującego.

4. Kiedy sprzedaż statków pochodzących z więcej niż jednego państwa stanowi równocześnie przedmiot postępowania w sprawie przeciwdziałania szkodliwym praktykom cenowym, skutki takiej sprzedaży ocenia się łącznie tylko jeśli: a) margines szkodliwej ceny ustalony dla nabywców z wszystkich krajów jest większy niż minimalny margines określony w art. 7 ust. 3, i jeśli b) ocena łączna sprzedaży jest właściwa, uwzględniając warunki konkurencji między statkami sprzedawanymi nabywcami i przez budowniczych statków z państw trzecich oraz warunki konkurencji między tymi statkami i podobnymi statkami wspólnotowymi.

5. Badanie wpływu sprzedaży za cenę niższą od wartości normalnej na rozważany przemysł wspólnotowy obejmuje ocenę wszystkich istotnych czynników i wskaźników ekonomicznych mających wpływ na sytuację przemysłu, między innymi: fakt, że przemysł nie podniósł się jeszcze ze szkód poniesionych wskutek dumpingu, szkodliwych praktyk cenowych i subsydiów, wielkość obecnego marginesu szkodliwych cen, rzeczywisty i przypuszczalny spadek sprzedaży, zysków, produkcji, udziału w rynku, wydajności, zwrotu z inwestycji, wykorzystania zdolności produkcyjnych; czynniki wpływające na ceny wspólnotowe; rzeczywisty i przypuszczalny negatywny wpływ na przepływ środków pieniężnych, zapasy, zatrudnienie, płace, wzrost, zdolność do pozyskiwania kapitału lub inwestycji. Powyższy katalog nie jest zamknięty, żaden z wymienionych czynników lub kilka z nich łącznie nie mają też znaczenia determinującego.

6. Należy wykazać przy pomocy wszystkich dostępnych środków dowodowych przedstawionych w związku z ust. 2, że sprzedaż po cenie niższej niż wartość normalna spowodowała lub powoduje szkodę w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. Wiąże się to w szczególności z wykazaniem, że poziomy cen określone zgodnie z ust. 3 wywierają na przemysł wspólnotowy wpływ określony w ust. 5 i że wpływ ten można określić jako istotny.

7. Znane czynniki inne niż sprzedaż po cenie niższej od wartości normalnej, które jednocześnie wyrządzają szkodę przemysłowi wspólnotowemu należy również zbadać, aby upewnić się, że szkoda wywołana przez te czynniki nie została przypisana sprzedaży po cenie niższej niż wartość normalna w rozumieniu ust. 6. Do czynników, które z tego względu mogą być wzięte pod uwagę, zalicza się wielkość sprzedaży i ceny sprzedaży nienizsze od wartości normalnej stosowane przez budowniczych statków z krajów innych niż kraj wywozu, spadek popytu lub zmiana struktury konsumpcji, restrykcyjne praktyki handlowe i konkurencja ze strony innych wspólnotowych budowniczych statków i pochodzących z państw trzecich, rozwój technologii i działalność wywozowa oraz wydajność przemysłu wspólnotowego.

8. Skutki sprzedaży po cenach niższych od wartości normalnej są oceniane w powiązaniu z dokonywaną przez przemysł wspólnotowy produkcją podobnych statków, kiedy dostępne dane pozwalają na identyfikację tej produkcji na podstawie kryteriów takich jak proces produkcyjny i osiągnięte przez producenta sprzedaż i zysk. Jeśli taka odrębna identyfikacja produkcji nie jest możliwa, skutki sprzedaży po cenie niższej oceniane są poprzez badanie najwęższej ogólnej kategorii statków obejmującej podobny statek, dla którego można uzyskać wszystkie konieczne informacje.

9. Określenie zagrożenia wyrządzenia istotnej szkody opiera się na stwierdzonym stanie faktycznym nie zaś tylko na domniemaniach, przypuszczeniach i podejrzeniach. Zmiana okoliczności, mogąca spowodować sytuację, w której sprzedaż po cenie niższej niż wartość normalna doprowadziłaby do powstania szkody, musi być nieunikniona i dawać się przewidzieć w jasny sposób.

Przy ocenie istnienia zagrożenia wyrządzenia istotnej szkody należy zwrócić uwagę między innymi na następujące czynniki:

a) wystarczające i pozostające w dyspozycji budowniczego statków zdolności produkcyjne lub znaczny i nieunikniony wzrost takich zdolności wskazujący na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu sprzedaży po cenach niższych niż wartość normalna, oceniane przy uwzględnieniu dostępności innych rynków wywozu, które mogłyby wchłonąć nadmiar wywozu; i

b) fakt, że statki wywożone są po cenach, które mogłyby doprowadzić do znacznego obniżenia cen lub w znacznym stopniu

wstrzymać wzrost cen i wywołać wzrost zamówień w innych krajach.

Żaden z czynników wyliczonych powyżej nie ma sam jeden charakteru determinującego, lecz wszystkie czynniki ocenione jednocześnie muszą wskazywać, że dodatkowa sprzedaż po cenach niższych od wartości normalnej jest nieunikniona i że wyrządzona zostanie istotna szkoda, jeśli nie zostaną przyjęte środki ochronne.

Artykuł 4

Definicja przemysłu wspólnotowego

1. Do celów niniejszego rozporządzenia pojęcie „przemysł wspólnotowy” jest interpretowane jako odnoszące się do producentów wspólnotowych zdolnych do wybudowania podobnego statku, przy użyciu posiadanych przez siebie urządzeń lub których urządzenia mogą być w dowolnym czasie zaadoptowane do budowy podobnych statków, lub ci z nich, których zdolności produkcyjne wybudowania podobnego statku łącznie stanowią większą część, tak jak ją określono w art. 5 ust. 6, wspólnotowych zdolności produkcyjnych łącznie.

2. Do celów ust. 1 producentów uważa się za powiązanych z budowniczymi statków, eksporterem lub nabywcą tylko jeśli: a) jeden z nich bezpośrednio lub pośrednio kontroluje drugiego lub b) jeżeli obaj, bezpośrednio lub pośrednio, są kontrolowani przez osobę trzecią lub c) jeżeli razem, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują osobę trzecią, pod warunkiem że istnieją podstawy by sądzić lub podejrzewać, że ze względu na to powiązanie rozważany producent będzie zachowywać się inaczej niż producenci niepowiązani. Do celów niniejszego ustępu Stronę uważa się za kontrolowaną przez drugą, jeżeli ta druga Strona może prawnie lub faktycznie wywierać nacisk lub wpływać na pierwszą.

3. Do niniejszego artykułu stosuje się przepisy art. 3 ust. 8.

Artykuł 5

Wszczęcie postępowania

1. Z zastrzeżeniem przepisów ust. 8, postępowanie mające na celu ustalenie istnienia, stopnia i skutków zarzucanych nieuczciwych praktyk cenowych wszczynane jest w wyniku złożenia pisemnej skargi przez osobę fizyczną, prawną lub inną jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej działające w imieniu przemysłu wspólnotowego.

Skarga może być kierowana do Komisji lub do Państwa Członkowskiego, które przekazuje ją Komisji. Komisja zsyła Państwom

Członkowskim kopie wszystkich skarg, które do niej wpływają. Skargę uważa się za złożoną w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jej doręczenia do Komisji listem poleconym lub dniu wystawienia potwierdzenia odbioru przez Komisję.

W przypadku gdy nie złożono żadnej skargi, a Państwo Członkowskie dysponuje wystarczającymi dowodami na stosowanie nieuczciwych praktyk cenowych i wynikającą z nich szkodę, Państwo to niezwłocznie powiadamia o tych dowodach Komisję.

2. Skargę opisaną w ust. 1 składa się nie później niż:

a) sześć miesięcy od chwili, w której składający skargę dowiedział się lub powinien był powziąć wiadomość o sprzedaży statku,

— w przypadku gdy składający skargę został zaproszony do złożenia swej oferty w trybie przetargu otwartego lub jakiegokolwiek innej procedury przetargowej,

— składający skargę złożył ofertę, oraz

— oferta składającego skargę odpowiadała istotnym warunkom zamówienia;

b) dziewięć miesięcy od chwili, w której dowiedział się lub powinien był powziąć wiadomość o sprzedaży statku w przypadku gdy przetarg nie miał miejsca, pod warunkiem że Komisja lub jedno z Państw Członkowskich zostały powiadomione o zamiarze złożenia wniosku, zawierającego informację, którymi może dysponować składający skargę w celu zidentyfikowania określonej transakcji, w ciągu sześciu miesięcy liczonych od określonego momentu.

W żadnym wypadku skarga nie może być złożona po upływie sześciu miesięcy od daty dostarczenia statku.

Można uznać, że wnoszący skargę wiedział o sprzedaży, od kiedy wiadomość o zawarciu umowy i ogólne informacje o statku zostały opublikowane w międzynarodowej prasie branżowej.

Do celów niniejszego artykułu przez przetarg otwarty rozumie się procedurę, w której potencjalny kupujący zwraca do składania ofert przynajmniej wszystkich znanych sobie budowniczych statków, których uważa za będących w stanie wybudować określony statek.

3. Skarga w rozumieniu ust. 1 powinna przedstawiać dowody:

a) stosowania nieuczciwych praktyk cenowych;

b) szkody;

c) istnienia związku przyczynowego między stosowanymi nieuczciwymi praktykami cenowymi i zarzucaną szkodą; i

- d) i) jeśli sprzedaż statku nastąpiła w trybie przetargu otwartego, dowód tego, że składający skargę został zaproszony do złożenia swej oferty w tym przetargu, że faktycznie złożył on swoją ofertę i że oferta ta odpowiadała w zasadniczy sposób warunkom zamówienia (termin dostawy i specyfikacje techniczne),
- ii) jeśli sprzedaż statku nastąpiła w trybie innej procedury przetargowej, dowód tego, że składający skargę był zaproszony do złożenia oferty w tym przetargu, że faktycznie złożył on swoją ofertę i że odpowiadała ona w zasadniczy sposób warunkom zamówienia,
- iii) jeśli nie przeprowadzono procedury przetargowej innej niż przetarg otwarty, dowód tego że składający skargę był w stanie wybudować określony statek i, jeśli wiedział lub powinien był wiedzieć o proponowanej transakcji, podjął wyraźne wysiłki w celu zawarcia umowy z nabywcą statku, zgodnie z warunkami zamówienia. Można uznać, że składający skargę wiedział o proponowanej transakcji, jeśli zostanie dowiedzione, że większa część rozważanego przemysłu podjęła wysiłki w celu zawarcia z nabywcą umowy sprzedaży określonego statku lub, że ogólne informacje dotyczące proponowanej transakcji były udostępniane przez maklerów, instytucje finansowe, towarzystwa klasyfikacyjne, czarterujących, towarzystwa branżowe lub inne podmioty biorące zwykle udział w transakcjach związanych z budową statków, z którymi składający skargę pozostawał w stałych stosunkach handlowych lub z którymi utrzymywał stały kontakt.
4. Skarga powinna zawierać informacje będące w dyspozycji składającego skargę i dotyczące:
- a) tożsamości składającego skargę i wielkości oraz wartości dokonywanej przez niego produkcji podobnego statku. W przypadku złożenia pisemnej skargi w imieniu przemysłu wspólnotowego składający skargę powinien określić przemysł, w imieniu którego skarga jest składana poprzez załączenie wykazu wszystkich znanych producentów wspólnotowych będących w stanie wybudować podobny statek oraz, w miarę możliwości, określenie wielkości i wartości produkcji wspólnotowej podobnego statku, jaką reprezentują ci budownicowie statków;
- b) kompletny opis statku, wobec którego postawiono zarzut, że stanowi przedmiot nieuczciwych praktyk cenowych, nazwę kraju lub krajów pochodzenia i wywozu rozważanego statku. Dane identyfikacyjne każdego znanego eksportera lub zagranicznego producenta i dane identyfikacyjne nabywcy określonego statku;
- c) informacje o cenach, po jakich takie statki są sprzedawane na rynku krajowym w kraju lub krajach pochodzenia lub wywozu (lub informacje o cenach stosowanych przy sprzedaży takich statków z kraju lub krajów pochodzenia lub wywozu do państwa lub państw trzecich lub o skonstruowanej wartości statku) i informacje o cenach eksportowych lub, jeśli jest to stosowne, o cenach po jakich taki statek jest po raz pierwszy sprzedawany niezależnemu nabywcy;
- d) informacje o wpływie, jaki stosowanie nieuczciwych praktyk cenowych wywiera na ceny podobnych statków na rynku wspólnotowym i wpływie sprzedaży na przemysł wspólnotowy, opisanym przy pomocy czynników i wskaźników, mających znaczenie dla stanu przemysłu wspólnotowego, wyliczonych w art. 3 ust. 3 i 5.
5. Komisja w miarę możliwości bada dokładność i prawidłowość dowodów wskazanych w skardze w celu dokonania oceny, czy dostarczone dowody są wystarczające do wszczęcia postępowania.
6. Postępowanie na podstawie ust. 1 wszczyna się jedynie wtedy, gdy stwierdzono w oparciu o badanie stopnia poparcia lub sprzeciwu ze strony producentów wspólnotowych będących w stanie wybudować podobny statek, że skarga składana jest przez lub w imieniu przemysłu wspólnotowego. Skargę uważa się za złożoną przez przemysł wspólnotowy lub w jego imieniu, jeżeli ma ona poparcie producentów wspólnotowych, których zdolności produkcyjne wybudowania podobnego statku stanowią co najmniej 50 % całkowitej zdolności produkcyjnej wybudowania podobnego statku przemysłu wspólnotowego wyrażającego swoje poparcie lub sprzeciw wobec wniesienia skargi. Jednakże postępowanie nie wszczyna się, jeśli producenci wspólnotowi wyrażający zdecydowane poparcie dla skargi reprezentują mniej niż 25 % całkowitej zdolności produkcyjnej producentów wspólnotowych będących w stanie wybudować podobny statek.
7. Władze unikają upublicznienia skargi, chyba że podjęta zostanie decyzja o wszczęciu postępowania. Jednakże przed przystąpieniem do wszczęcia postępowania zawiadamia się rząd kraju wywozu.
8. Jeśli w szczególnych okolicznościach zadecydowano o wszczęciu postępowania, pomimo, że pisemna skarga nie została złożona w tym celu przez lub w imieniu przemysłu wspólnotowego, decyzja taka jest podejmowana na podstawie wystarczających dowodów na stosowanie nieuczciwych praktyk cenowych, szkody, istnienia związku przyczynowego i tego, że członek poszkodowanego przemysłu wspólnotowego spełnia wymienione w ust. 3 lit. d) kryteria odnoszące się do uzasadnienia wszczęcia takiego postępowania.
- Jeśli jest to stosowne, postępowanie może być również wszczęte w wyniku złożenia pisemnej skargi przez władze jednej z

Umawiających się Stron. Taka skarga musi mieć poparcie w wystarczających dowodach na to, że statek jest lub był przedmiotem nieuczciwych praktyk cenowych i że jego sprzedaż wspólnotowemu nabywcy po cenie niższej od wartości normalnej wyrządza lub wyrządziła szkodę przemysłowi krajowemu danej Umawiającej się Strony.

9. Dowody stosowania nieuczciwych praktyk cenowych i szkody ocenia się jednocześnie w decyzji o wszczęciu lub odmowie wszczęcia postępowania. Skargę odrzuca się, jeśli nie istnieją wystarczające dowody stosowania nieuczciwych praktyk cenowych lub szkody, które mogłyby uzasadnić wszczęcie postępowania.

10. Skarga może być wycofana przed wszczęciem postępowania, w którym to przypadku uznaje się ją za niezłożoną.

11. Bez uszczerbku dla art. 15 ust. 2, jeśli po dokonaniu konsultacji okazuje się, że istnieją wystarczające dowody uzasadniające wszczęcie postępowania, Komisja wszczyna je w ciągu czterdziestu pięciu dni od daty złożenia skargi lub, w przypadku wszczęcia postępowania zgodnie z ust. 8, w ciągu sześciu miesięcy od kiedy powzięto wiadomość o sprzedaży lub od kiedy sprzedaż ta powinna być wiadoma, i publikuje zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*. Jeśli przedstawione dowody uznaje się za niewystarczające, składającego skargę powiadamia się o tej decyzji w ciągu 45 dni od daty złożenia skargi.

12. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania otwiera postępowanie, wskazuje nazwę i kraj stoczni, kupującego lub kupujących, a także opis przedmiotowego statku i streszczenie otrzymanych informacji, jak również wskazanie, że wszelkie użyteczne informacje mają być przekazywane Komisji; zawiadomienie określa terminy, w których zainteresowane strony mogą się ujawnić, przedstawić swoje uwagi na piśmie i dostarczyć informacje, jeżeli takie uwagi i informacje mają być rozważone w trakcie postępowania; określa również terminy, w których zainteresowane strony mogą składać wnioski o wysłuchanie przez Komisję, zgodnie z art. 6 ust. 5.

13. Komisja zawiadamia eksportera, nabywcę(-ów) statku i stowarzyszenia reprezentujące producentów, eksporterów i nabywców takich statków, o których wie, że są zainteresowani sprawą, a także przedstawicieli kraju, którego statek stanowi przedmiot postępowania i składających skargę o wszczęciu postępowania i, dbając o ochronę informacji poufnych, dostarcza pełny tekst pisemnej skargi, otrzymanej na podstawie ust. 1 eksporterowi, władzom kraju wywozu i, na ich wniosek, innym zainteresowanym stronom.

Artykuł 6

Postępowanie

1. Po wszczęciu postępowania Komisja, działając we współpracy z Państwami Członkowskimi i, jeśli jest to stosowne, z władzami państw trzecich, rozpoczyna badanie na poziomie wspólnotowym. Postępowanie obejmuje jednocześnie badanie nieuczciwych praktyk cenowych i szkody.

2. Adresatom kwestionariuszy używanych w trakcie postępowania dotyczącego nieuczciwych praktyk cenowych daje się co najmniej trzydzieści dni na udzielenie odpowiedzi. Bieg terminu dla eksporterów liczony jest od daty otrzymania kwestionariusza, który dla tego celu uznany jest za doręczony po upływie siedmiu dni od jego wysłania eksporterowi lub przekazania przedstawicielowi dyplomatycznemu kraju wywozu. Trzydziestodniowy termin może być przedłużony, jednakże przy uwzględnieniu czasu przeznaczanego na postępowanie i pod warunkiem że strona wskaże należyte uzasadnienie polegające na wskazaniu szczególnych okoliczności uzasadniających takie przedłużenie.

3. Komisja może zwrócić się do władz państw trzecich, jeśli jest to stosowne, a także do Państw Członkowskich, o dostarczenie informacji i Państwa Członkowskie podejmują wszystkie niezbędne kroki prowadzące do rozpatrzenia takich wniosków. Państwa Członkowskie przesyłają Komisji wymagane informacje wraz z wynikami przeprowadzonych inspekcji, kontroli i badań. W przypadku gdy informacje te dotyczą interesu ogólnego lub kiedy Państwo Członkowskie wystąpiło o ich przekazanie, Komisja przekazuje je Państwu Członkowskim, pod warunkiem że nie mają one charakteru poufnego. W takim przypadku przekazuje się jedynie niemające poufnego charakteru streszczenie.

4. Komisja może zwrócić się do państw trzecich, jeśli jest to stosowne, a także do Państw Członkowskich, o przeprowadzenie niezbędnych kontroli i inspekcji, w szczególności obejmujących producentów wspólnotowych i przeprowadzenie badań w państwach trzecich, pod warunkiem że przedmiotowe przedsiębiorstwa wyraziły na nie zgodę, a rząd danego kraju, oficjalnie powiadomiony, nie zgłosił sprzeciwu. Państwa Członkowskie podejmują wszystkie niezbędne kroki prowadzące do rozpatrzenia takich wniosków. Urzędnicy Komisji mogą, jeżeli Komisja lub Państwa Członkowskie o to wystąpią, pomagać urzędnikom Państw Członkowskich w wykonywaniu ich obowiązków. Podobnie urzędnicy Komisji mogą pomagać władzom państw trzecich w wykonywaniu ich obowiązków, jeśli Komisja i władze wyrażą na to zgodę.

5. Wysłuchuje się zainteresowanych stron, które ujawniły się zgodnie z art. 5 ust. 12 i w terminie określonym

w zawiadomieniu opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* złożyły pisemny wniosek o wysłuchanie, wykazując, że są rzeczywiście zainteresowaną stroną i że wyniki postępowania mogą ich dotyczyć a także to, że istnieją szczególne powody, dla których powinny zostać wysłuchane.

6. Budowniczemu statku, nabywcy, przedstawicielom rządu kraju wywozu, składającym skargę jak i innym zainteresowanym stronom, które ujawniły się zgodnie z art. 5 ust. 12, umożliwia się, na wniosek, spotkanie ze stronami o przeciwnych interesach w celu dokonania konfrontacji i umożliwienia przedstawienia własnych argumentów. Konfrontacja jest przeprowadzana z uwzględnieniem konieczności ochrony informacji poufnych i w sposób dogodny dla stron. Strony nie są zobowiązane do uczestniczenia w konfrontacji, a uchylenie się od niej nie może działać na niekorzyść strony. Ustne informacje dostarczone na mocy niniejszego ustępu brane są pod uwagę, jeśli zostały następnie potwierdzone na piśmie.

7. Składający skargę, budowniczy statku, nabywca(-y) i inne zainteresowane strony, które ujawniły się zgodnie z art. 5 ust. 12, a także przedstawiciele kraju wywozu mogą na pisemny wniosek zapoznać się z informacjami udostępnionymi do celów postępowania przez inne strony, z wyjątkiem dokumentów wewnętrznych przygotowywanych przez władze Wspólnoty lub jej Państw Członkowskich i o tyle, o ile informacje te dotyczą ich sprawy, nie są poufne w rozumieniu art. 13 i są wykorzystywane w postępowaniu. Strony takie mogą zgłosić swoje uwagi do uzyskanych informacji, które należy wziąć pod uwagę, jeżeli odpowiedź zawiera wystarczające uzasadnienie.

8. Dokładność dostarczonych przez strony informacji, na których opierają się ustalenia poczynione w postępowaniu powinna być w miarę możliwości zbadana, z wyjątkiem okoliczności przewidzianych w art. 12.

9. W przypadku postępowania wymagającego porównania cen, jeśli podobny statek został dostarczony, postępowanie jest zakończone nie później niż po upływie roku od jego wszczęcia.

W przypadku postępowania, w którym podobny statek jest w trakcie budowy, postępowanie jest zakończone nie później niż po upływie roku od daty dostarczenia tego podobnego statku.

Postępowanie, w którym odwołano się do ceny konstruowanej jest zakończone w ciągu jednego roku od jego wszczęcia lub jednego roku od dnia dostarczenia statku, w zależności od tego, który z tych terminów jest późniejszy.

Terminy te ulegają zawieszeniu w takim zakresie, w jakim stosuje się art. 15 ust. 2.

Artykuł 7

Zakończenie postępowania bez przyjęcia środków, nałożenie i pobieranie opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych

1. Postępowanie może być zakończone w przypadku wycofania skargi.

2. Postępowanie kończy się, jeśli po konsultacji nałożenie środków nie wydaje się konieczne, a Komitet Doradczy nie zgłosi sprzeciwu. W pozostałych przypadkach Komisja przedkłada niezwłocznie Radzie sprawozdanie o wynikach przeprowadzonych konsultacji załączając wniosek o zakończenie postępowania. Postępowanie uznaje się za zakończone, jeżeli w ciągu miesiąca Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, nie zadecyduje inaczej.

3. Postępowanie jest niezwłocznie kończone, jeżeli stwierdzony margines szkodliwej ceny nie przekracza 2 % ceny eksportowej.

4. Jeśli z ostatecznych ustaleń wynika, że stosowano nieuczciwe praktyki cenowe, które doprowadziły do wyrządzenia szkody, na budowniczego statku nakładana jest przez Radę, stanowiącą zwykłą większością na wniosek Komisji i po konsultacji z Komitetem Doradczym, opłata wyrównująca skutki szkodliwych praktyk cenowych. Wysokość opłaty wyrównującej równa jest ustalonemu marginesowi szkodliwej ceny. Rada podejmuje decyzję nie później niż w ciągu trzydziestu dni roboczych następujących po otrzymaniu wniosku Komisji. Komisja przyjmuje konieczne środki w celu wykonania decyzji Rady, w szczególności w zakresie pobierania opłaty.

5. Budowniczy statku uiszcza opłatę wyrównującą skutki szkodliwych praktyk cenowych w ciągu stu osiemdziesięciu dni od dnia powiadomienia go o nałożeniu opłaty, przy czym zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie tygodnia od jego wysłania do budowniczego statku. Komisja może rozsądnie przedłużyć termin uiszczenia opłaty, jeżeli budowniczy statku wykaże, że uiszczenie opłaty w ciągu stu osiemdziesięciu dni spowodowałoby jego niewypłacalność lub byłoby niezgodne z reorganizacją pod nadzorem sądowym, w którym to przypadku nalicza się od każdej niezapłaconej części opłaty odsetki, których stopa równa się dochodowi ze średnioterminowych obligacji w ecu na rynku wtórnym na giełdzie w Luksemburgu plus 50 punktów bazowych.

Artykuł 8

Środki równoważne

Po zasięgnięciu opinii Komitetu Doradczego postępowanie może zostać zakończone bez nałożenia opłaty wyrównującej, jeśli

budowniczy statku ostatecznie i nieodwołalnie unieważni sprzedaż statku będącego przedmiotem nieuczciwych praktyk cenowych lub zastosuje inny równoważny środek zaakceptowany przez Komisję.

Sprzedaż uznaje się za unieważnioną dopiero wtedy, gdy wszelkie stosunki umowne między stronami danej umowy sprzedaży zostały zakończone, wszelkie należności wypłacone w związku z tą sprzedażą – zwrócone, a wszystkie prawa ustanowione na przedmiotowym statku lub jego częściach – przeniesione z powrotem na budowniczego statku.

Artykuł 9

Środki zaradcze – odmowa prawa załadunku i rozładunku

1. Jeśli budowniczy statku nie wnosi opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych nałożonych na mocy art. 7, Komisja po konsultacji z Komitetem Doradczym nakłada środki zaradcze w formie odmowy prawa załadunku i rozładunku w stosunku do statków wybudowanych przez tego budowniczego.

2. Decyzja nakładająca środki zaradcze wchodzi w życie trzydzieści dni po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* i jest uchylana po całkowitym uiszczeniu opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych przez budowniczego statku. Środek zaradczy stosuje się do wszystkich statków zamówionych w ciągu czterech lat od wejścia w życie decyzji. Środki zaradcze stosuje się wobec każdego statku w okresie czterech lat od jego dostarczenia. Terminy te mogą być skrócone tylko w wyniku i zgodnie z rezultatem międzynarodowej procedury rozstrzygania sporów dotyczącej nałożonych środków zaradczych.

Statki objęte odmową prawa do załadunku i rozładunku są wymienione w decyzji Komisji publikowanej w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

3. Organy celne Państw Członkowskich nie wydają zezwoleń na załadunek i rozładunek statków objętych odmową prawa do załadunku i rozładunku.

Artykuł 10

Konsultacje

1. Konsultacje przewidziane w niniejszym rozporządzeniu odbywają się w ramach Komitetu Doradczego, który składa się z przedstawicieli każdego z Państw Członkowskich oraz przedstawiciela Komisji jako przewodniczącego. Konsultacje przeprowadzane są niezwłocznie po otrzymaniu wniosku Państwa Członkowskiego lub z inicjatywy Komisji i w każdym przypadku odbywają się w czasie pozwalającym na dotrzymanie terminów określonych niniejszym rozporządzeniem.

2. Komitet zbiera się na wezwanie przewodniczącego. Jak najszybciej dostarcza on Państwu Członkowskiemu wszelkich istotnych informacji.

3. Jeśli jest to konieczne, konsultacje mogą odbywać się jedynie w formie pisemnej; w takim przypadku Komisja powiadamia Państwa Członkowskie i określa termin, w którym mogą one przedstawić swoje stanowisko lub wystąpić o przeprowadzenie konsultacji ustnych, które organizuje przewodniczący, pod warunkiem że będą się one odbywać w czasie pozwalającym na dotrzymanie terminów określonych niniejszym rozporządzeniem.

4. Konsultacje dotyczą w szczególności:

- a) stosowania nieuczciwych praktyk cenowych i metod przyjętych dla ustalenia marginesu szkodliwej ceny;
- b) istnienia i rozmiarów szkody;
- c) związku przyczynowego między stosowaniem nieuczciwych praktyk cenowych i szkodą;
- d) środków, których zastosowanie w danych okolicznościach jest właściwe w celu zapobieżenia nieuczciwym praktykom cenowym i sposobów zastosowania tych środków.

Artykuł 11

Wizyty weryfikacyjne

1. Kiedy uzna to za stosowne, Komisja przeprowadza wizyty w celu zbadania dokumentacji eksporterów, budowniczych statków, pośredników handlowych, agentów, producentów, organizacji i stowarzyszeń branżowych oraz weryfikuje dostarczone informacje dotyczące nieuczciwych praktyk cenowych i szkody. Wizyta weryfikacyjna nie może zostać przeprowadzona w przypadku gdy odpowiednie informacje nie zostaną dostarczone na czas.

2. W razie potrzeby Komisja może przeprowadzić postępowanie w państwach trzecich, pod warunkiem że uzyska zgodę przedmiotowych przedsiębiorstw, a należycie poinformowani przedstawiciele rządu danego państwa nie sprzeciwia się postępowaniu. Niezwłocznie po otrzymaniu zgody przedmiotowych przedsiębiorstw Komisja powiadamia władze kraju wywozu o nazwach i adresach przedsiębiorstw, w których przeprowadzane są wizyty weryfikacyjne i o uzgodnionych datach.

3. Przedsiębiorstwa informowane są o charakterze informacji, które są weryfikowane podczas wizyt weryfikacyjnych i o wszelkich innych informacjach, które powinny być dostarczone w trakcie takiej wizyty, co nie stoi na przeszkodzie domaganiu się dodatkowych szczegółów, których przedstawienie okaże się konieczne w świetle uzyskanych informacji.

4. Podczas weryfikacji przeprowadzanych na mocy ust. 1, 2 i 3 Komisji towarzyszą urzędnicy Państw Członkowskich, które zwrócić się o to.

Artykuł 12

Brak współpracy

1. W przypadku gdy zainteresowana strona odmawia dostępu do lub w inny sposób nie dostarcza niezbędnych informacji w terminach przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu lub wyraźnie przeszkadza w prowadzeniu postępowania, tymczasowe i ostateczne ustalenia afirmujące lub negujące mogą zostać oparte na dostępnych danych. Jeśli okaże się, że informacje dostarczone przez zainteresowaną stronę są fałszywe lub wprowadzające w błąd, informacji tych nie uwzględnia się i można odwołać się do dostępnych danych. Zainteresowane strony powiadamia się o skutkach braku współpracy.

2. Niedostarczenie informacji w formie skomputeryzowanej nie jest traktowane jako odmowa współpracy, pod warunkiem że zainteresowana strona wykaże, że przedstawienie informacji w wymaganej formie wiązałoby się dla niej z nieuzasadnionymi wysokimi kosztami lub byłoby dla niej zbyt dużym obciążeniem.

3. W przypadku gdy informacje przedstawione przez zainteresowaną stronę nie są pod wszystkimi względami kompletne, należy je uwzględnić, pod warunkiem że braki te nie stanowią przeszkody w poczynieniu możliwie dokładnych ustaleń, informacje zostały przedstawione w odpowiednim czasie i dają się sprawdzić, a strona działała najlepiej jak mogła.

4. Jeśli dowody lub informacje zostaną odrzucone, stronę, która je przedstawiła należy o tym niezwłocznie poinformować i zapewnić jej możliwość przedstawienia dalszych wyjaśnień w określonym czasie. Jeśli wyjaśnienia zostaną ocenione jako niewystarczające, uzasadnienie odrzucenia dowodów i informacji zamieszcza się w publicznie dostępnych ustaleniach.

5. Jeśli wnioski, także dotyczące wartości normalnej, zostały sformułowane na podstawie przepisów ust. 1, w tym na podstawie informacji zawartych w skardze, należy, w miarę możliwości i przy uwzględnieniu czasu przeznaczanego na postępowanie, zweryfikować te dane, poprzez odniesienie do informacji dostępnych z innych niezależnych źródeł, takich jak opublikowane cenniki, oficjalne statystyki zysków ze sprzedaży i z ceł lub informacje dostarczone przez inne strony w trakcie postępowania.

6. Jeśli zainteresowana strona nie podejmuje współpracy lub podejmuje ją jedynie częściowo, tak że istotne informacje nie zostaną przez to ujawnione, skutki, jakie ta strona poniesie, mogą być mniej korzystne, niż gdyby podjęła ona współpracę.

Artykuł 13

Poufność informacji

1. Wszelkie informacje o charakterze poufnym (np. dlatego, że jej ujawnienie byłoby bardzo korzystne dla konkurencji lub mogłoby być bardzo niekorzystne dla osoby, która tych informacji udzieliła lub osoby, od której je uzyskała) lub które zostały przekazane poufnie przez strony postępowania, traktowane są przez władze jako takie, o ile przedstawiono wystarczające uzasadnienie.

2. Zainteresowane strony, które dostarczają informacji poufnych, przedstawiają również ich streszczenie niemające poufnego charakteru. Streszczenia te są wystarczająco szczegółowe, tak aby umożliwić zrozumienie istoty informacji dostarczonych poufnie. W szczególnych okolicznościach strona może wskazać, że dane informacje nie podlegają streszczeniu. W tych szczególnych okolicznościach musi zostać przedstawione uzasadnienie wskazujące powody, dla których informacji nie można streścić.

3. Jeśli wniosek o zachowanie poufności uznany jest za nieuzasadniony i jeśli osoba, która dostarczyła dane informacje nie życzy sobie ich ujawnienia ani nie chce wyrazić zgody na ich ujawnienie w sposób ogólny lub w postaci streszczonej, informacji takich można nie uwzględnić, chyba że właściwe źródła wskażą, iż są one prawidłowe. Wniosków o zachowanie poufności nie odrzuca się w sposób arbitralny.

4. Niniejszy artykuł nie stanowi przeszkody w ujawnieniu przez władze Wspólnoty ogólnych informacji, w szczególności przesłanek, na podstawie których podjęto decyzję wydaną na mocy niniejszego rozporządzenia ani w ujawnieniu dowodów, na których władze Wspólnoty oparły się w zakresie niezbędnym dla wyjaśnienia tych przesłanek w trakcie procedury sądowej. Ujawnienie takie musi uwzględniać uzasadniony interes, jaki strony mają w ochronie swojej tajemnicy handlowej.

5. Rada, Komisja i Państwa Członkowskie lub ich funkcjonariusze nie ujawniają informacji, w stosunku do których osoba, która ich dostarczyła, złożyła wniosek o zachowanie poufności, bez wyraźnej zgody tej osoby. Nie ujawnia się również, chyba że niniejsze rozporządzenie przewiduje inaczej, informacji, które wymieniają między sobą Komisja i Państwa Członkowskie ani innych informacji odnoszących się do konsultacji przeprowadzanych zgodnie z art. 10 lub wewnętrznych dokumentów przygotowywanych przez władze Wspólnoty lub Państwa Członkowskich.

6. Informacje uzyskane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wykorzystywane są wyłącznie w tych celach, do których wnioskowano o ich dostarczenie.

Artykuł 14

Ujawnianie informacji stronom

1. Składający skargę, budowniczy statku, eksporter, nabywca(-y) statku i reprezentujące ich stowarzyszenia oraz przedstawiciele kraju wywozu mogą wystąpić o ujawnienie szczegółów stanowiących uzasadnienie dla najważniejszych faktów i okoliczności, na podstawie których zamierza się zalecić nałożenie opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych lub zakończenie badania lub postępowania bez nakładania tej opłaty.

2. Wnioski o ujawnienie ostatecznych ustaleń, określonych w ust. 1, adresowane są do Komisji w formie pisemnej i w określonych przez nią terminach.

3. Ostateczne ustalenia ujawniane są na piśmie. Dokonuje się tego, przy należyтым uwzględnieniu potrzeby ochrony informacji poufnych, jak najszybciej i zwykle nie później niż na jeden miesiąc przed wydaniem ostatecznej decyzji lub przekazaniem przez Komisję wniosku w sprawie ostatecznej decyzji na mocy art. 7. Jeśli Komisja nie jest w stanie ujawnić określonych faktów i okoliczności w tym czasie, ujawniane są one jak najszybciej w późniejszym czasie. Ujawnienie ustaleń nie stanowi przeszkody dla podjęcia przez Komisję lub Radę dalszych decyzji i jeśli decyzje te opierają się na innych faktach i okolicznościach, powinny być one jak najszybciej ujawnione.

4. Uwagi zgłoszone po ujawnieniu informacji uwzględnia się tylko wtedy, gdy zostały przedstawione w terminie, który Komisja ustala dla każdego przypadku, mając na uwadze pilność sprawy. Termin ten nie powinien być krótszy niż 10 dni.

Artykuł 15

Przepisy końcowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie stanowi przeszkody w stosowaniu:

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 stycznia 1996 r.

a) specjalnych zasad określonych w porozumieniach zawartych między Wspólnotą i państwami trzecimi;

b) szczególnych środków, pod warunkiem że nie pozostają one w sprzeczności ze zobowiązaniami wynikającymi z Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego.

2. Nie przeprowadza się postępowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ani nie nakłada lub podtrzymuje środków, jeżeli powyższe środki byłyby sprzeczne ze zobowiązaniami Wspólnoty wynikającymi z Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego lub z jakiegokolwiek innej odpowiedniej umowy międzynarodowej.

Żaden z przepisów niniejszego rozporządzenia nie stanowi przeszkody w wywiązywaniu się przez Komisję z jej zobowiązań nałożonych przepisami Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego odnoszącymi się do rozstrzygania sporów.

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia wejścia w życie Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego⁽¹⁾.

Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do statków, które stanowią przedmiot umowy zawartej przed wejściem w życie Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego, z wyjątkiem statków stanowiących przedmiot Umowy zawartej po dniu 21 grudnia 1994 r. i które mają być dostarczone ponad pięć lat po dacie zawarcia Umowy. Statki te podlegają regulacji niniejszego rozporządzenia, chyba że budowniczy statku nie będzie w stanie udowodnić, że przełożenie daty dostawy spowodowane byłoby zwykłymi przyczynami handlowymi i że jego celem nie było uniknięcie zastosowania niniejszego rozporządzenia.

W imieniu Rady

S. AGNELLI

Przewodniczący

⁽¹⁾ Data wejścia w życie Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* serii L.