

I

(Atos legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2016/1035 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 8 de junho de 2016****relativo à defesa contra a prática de preços lesivos na venda de navios****(codificação)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 207.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 385/96 do Conselho ⁽²⁾ foi alterado de modo substancial ⁽³⁾. Por motivos de clareza e lógica, deverá proceder-se à codificação do referido regulamento.
- (2) As negociações multilaterais conduzidas sob os auspícios da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económicos permitiram a conclusão, em 21 de dezembro de 1994, de um acordo relativo às condições normais de concorrência na indústria da construção e reparação naval comercial (a seguir designado por «acordo de construção naval»).
- (3) No âmbito do acordo de construção naval, foi reconhecido que as características especiais das transações de compra de navios impossibilitavam a aplicação de direitos antidumping e de compensação, tal como previsto no artigo VI do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio, no Acordo sobre as subvenções e medidas de compensação e no Acordo sobre a aplicação do artigo VI do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio de 1994 (a seguir designado por «acordo antidumping de 1994»), anexos ao acordo que institui a Organização Mundial do Comércio. A necessidade de dispor de meios eficazes de defesa contra as vendas de navios a preços inferiores ao seu valor normal que causem prejuízo deu origem à conclusão de um código da prática de preços lesivos na construção naval (a seguir designado por «código IPI»), que, juntamente com os seus princípios gerais, constitui o anexo III do acordo de construção naval.
- (4) O texto do código IPI baseia-se essencialmente no acordo antidumping de 1994, com algumas diferenças justificadas pela natureza específica das transações de compra de navios. Por conseguinte, é adequado transpor os conceitos do código IPI para a legislação da União, na medida do possível com base no texto do Regulamento (EU) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Posição do Parlamento Europeu de 7 de julho de 2015 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 15 de janeiro de 2016.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 385/96 do Conselho, de 29 de janeiro de 1996, relativo à defesa contra a prática de preços lesivos na venda de navios (JO L 56 de 6.3.1996, p. 21).

⁽³⁾ Ver anexo I.

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, relativo à defesa contra as importações objeto de dumping dos países não membros da União Europeia (ver página 21 do presente Jornal Oficial).

- (5) O acordo de construção naval e as disposições legislativas dele decorrentes são extremamente importantes para o direito da União.
- (6) Para manter o equilíbrio dos direitos e obrigações decorrentes do acordo de construção naval, a União deverá adotar medidas contra qualquer navio vendido a preços lesivos, cuja venda a preços inferiores ao seu valor normal cause prejuízo à indústria da União.
- (7) Em relação aos construtores navais das partes contratantes no acordo de construção naval, a venda de um navio só pode ser sujeita a inquérito pela União se o comprador do navio for um comprador da União e desde que não se trate de um navio militar.
- (8) É desejável estabelecer regras claras e precisas para o cálculo do valor normal. Em especial, esse valor deverá, sempre que possível, basear-se numa venda representativa de um navio similar no decurso de operações comerciais correntes no país de exportação. É conveniente definir as circunstâncias em que uma venda no mercado interno pode ser considerada efetuada com prejuízo, e não ser tomada em consideração, e aquelas em que se pode recorrer à venda de um navio similar a um país terceiro ou ao valor normal calculado. É igualmente desejável proceder a uma repartição adequada dos custos, inclusivamente em situações de início de exploração. É igualmente necessário, no cálculo do valor normal, indicar a metodologia a aplicar na determinação dos montantes correspondentes aos encargos de venda, despesas gerais e administrativas, bem como à margem de lucro a incluir nesse valor.
- (9) Para poder aplicar corretamente o novo instrumento de luta contra as práticas de preços lesivos, a Comissão deverá tomar todas as disposições necessárias para verificar, nos grandes conglomerados ou «holdings» de países terceiros, a legitimidade das imputações contabilísticas quando se trate de avaliar a estrutura do preço de custo.
- (10) Na determinação do valor normal para países que não tenham uma economia de mercado, afigura-se prudente estabelecer regras para a escolha adequada do país terceiro com economia de mercado que será utilizado para o efeito e, sempre que não seja possível encontrar um país terceiro adequado, prever a possibilidade de o valor normal ser estabelecido a partir de qualquer outra base razoável.
- (11) É conveniente definir o preço de exportação e especificar os ajustamentos a efetuar nos casos em que se considere necessário voltar a calcular esse preço a partir do primeiro preço verificado no mercado livre.
- (12) Para assegurar uma comparação equitativa entre o preço de exportação e o valor normal, é aconselhável enumerar os fatores, incluindo as sanções contratuais, suscetíveis de afetar os preços e a sua comparabilidade.
- (13) É desejável estabelecer orientações claras e precisas sobre os fatores que podem ser relevantes para a determinação da existência de um prejuízo importante ou de uma ameaça de prejuízo causado por uma venda a preços lesivos. Na demonstração de que o nível de preço da venda em causa é responsável pelo prejuízo sofrido pela indústria da União, é necessário tomar em consideração os efeitos de outros fatores, em especial as condições de mercado vigentes na União.
- (14) É aconselhável definir a expressão «indústria da União» tomando como referência a capacidade de construir um navio similar e determinar que as partes ligadas a exportadores possam ser excluídas dessa indústria, bem como definir o termo «ligado».
- (15) É necessário estabelecer as condições processuais e materiais para a apresentação de uma denúncia de práticas de preços lesivos, incluindo o grau de apoio de que deverá beneficiar por parte da indústria da União, bem como as informações sobre o comprador do navio, a prática de preços lesivos, o prejuízo e o nexo de causalidade que deverão constar dessa denúncia. É igualmente conveniente especificar os procedimentos aplicáveis à rejeição de denúncias ou ao início de processos,
- (16) Quando o comprador do navio vendido a preços lesivos estiver estabelecido no território de outra parte contratante no acordo de construção naval, a denúncia pode igualmente incluir um pedido de inquérito pelas autoridades dessa parte contratante. Sempre que tal se justifique, esse pedido deverá ser transmitido às autoridades da referida parte contratante,
- (17) Se for caso disso, também se pode abrir um inquérito na sequência de uma denúncia escrita das autoridades de uma parte contratante no acordo de construção naval, nos termos do presente regulamento e segundo as condições estabelecidas no acordo de construção naval.

- (18) É necessário definir o modo como as partes interessadas serão notificadas das informações exigidas pelas autoridades. Deverão ser concedidas amplas oportunidades às partes interessadas para apresentarem todos os elementos de prova pertinentes e defenderem os seus interesses. É igualmente desejável definir claramente as regras e procedimentos a seguir no inquérito, nomeadamente a obrigação de as partes interessadas se darem a conhecer, apresentarem as suas observações e facultarem as informações nos prazos estabelecidos, se essas observações e informações deverem ser tidas em conta. É também conveniente estabelecer as condições em que uma parte interessada pode ter acesso às informações fornecidas por outras partes interessadas e comentá-las. Deverá igualmente existir uma colaboração entre os Estados-Membros e a Comissão na recolha de informações.
- (19) É necessário prever o encerramento dos processos, independentemente de ser ou não instituído um direito por prática de preços lesivos, num prazo máximo de um ano a contar da data de início do processo ou da data de entrega do navio, consoante o caso.
- (20) É necessário prever o encerramento dos inquéritos ou processos sempre que a margem de preços lesivos seja mínima.
- (21) O inquérito pode ser encerrado sem a instituição de um direito por prática de preços lesivos se a venda do navio a preços lesivos for definitiva e incondicionalmente anulada ou se for aceite uma forma de reparação alternativa e equivalente. No entanto, deverá ser dada especial atenção à necessidade de não comprometer a realização dos objetivos pretendidos com o presente regulamento.
- (22) Deverá ser aplicado, mediante decisão, um direito pela prática de preços lesivos, igual ao valor da margem de preço lesivo, em relação ao construtor naval cuja venda de um navio a preços lesivos tenha causado prejuízo à indústria da União, quando estejam reunidas todas as condições previstas no presente regulamento. Deverão ser previstas regras claras e precisas para a execução dessa decisão, incluindo todas as medidas necessárias à sua aplicação efetiva, em especial as represálias quando o construtor naval não pague o direito pela prática de preços lesivos dentro do prazo aplicável.
- (23) É necessário estabelecer regras precisas para a recusa do direito de carga e descarga nos portos da União a navios construídos por construtores navais sujeitos a medidas de represália.
- (24) A obrigação de pagar o direito pela prática de preços lesivos extingue-se apenas com o respetivo pagamento integral ou no final do período de aplicação das medidas de represália.
- (25) Quaisquer medidas tomadas ao abrigo do presente regulamento não deverão ser contrárias ao interesse da União.
- (26) As medidas a adotar pela União por força do presente regulamento deverão ser rápidas e eficazes.
- (27) É conveniente prever visitas de verificação para confirmar as informações fornecidas sobre os preços lesivos e o prejuízo, embora a sua realização deva depender do facto de serem recebidas respostas adequadas aos questionários.
- (28) É necessário prever, em relação às partes que não colaborem de forma satisfatória, a possibilidade de utilizar outras informações para estabelecer as conclusões, podendo essas informações implicar um tratamento menos favorável para as partes em questão do que aquele que teriam se tivessem colaborado.
- (29) Deverá prever-se o tratamento de informações confidenciais a fim de evitar a divulgação de segredos comerciais.
- (30) É necessário dispor no sentido de que os factos e considerações essenciais sejam divulgados às partes suscetíveis de beneficiar desse tratamento e que a divulgação tenha lugar, tendo devidamente em conta o processo de tomada de decisão na União, num prazo que permita às partes defenderem os seus interesses.
- (31) A aplicação dos procedimentos previstos no presente regulamento exige condições uniformes para a adoção de medidas necessárias à sua aplicação, nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as normas e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Princípios e definições

1. Pode ser aplicado um direito por prática de preços lesivos ao construtor de qualquer navio vendido a preços lesivos, cuja venda a outro comprador, que não seja um comprador do país de origem do navio, cause prejuízo.
2. Considera-se que um navio tem um preço lesivo se o preço de exportação do navio vendido for inferior ao preço comparável de um navio similar vendido a um comprador do país de exportação, em condições comerciais correntes.
3. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 - a) «Navio», qualquer embarcação marítima com um sistema de autopropulsão de peso igual ou superior a 100 toneladas brutas utilizado para o transporte de mercadorias ou pessoas ou para a prestação de um serviço especializado (por exemplo, quebra-gelos e dragas) e rebocadores de potência igual ou superior a 365 KW;
 - b) «Navio similar», qualquer navio do mesmo tipo, utilizado para os mesmos fins e aproximadamente com as mesmas dimensões e características próximas das do navio em apreço;
 - c) «Mesma categoria geral de navio», qualquer navio do mesmo tipo, utilizado para os mesmos fins, mas com dimensões substancialmente diferentes;
 - d) «Venda», o ato pelo qual se constitui ou transfere um direito de propriedade de um navio, exceto um direito de propriedade constituído ou adquirido apenas com o objetivo de constituir uma garantia para um empréstimo comercial corrente;
 - e) «Direito de propriedade», qualquer direito contratual ou outro que permita ao seu titular ou titulares retirarem benefícios da exploração do navio de uma forma substancialmente comparável àquela em que um proprietário pode beneficiar da exploração do navio. Para determinar se essa comparabilidade substancial existe, são nomeadamente tidos em conta os seguintes fatores:
 - i) condições e circunstâncias da transação,
 - ii) práticas comerciais no setor,
 - iii) se o navio objeto da transação está integrado nas explorações do beneficiário ou beneficiários, e
 - iv) se, na prática, é provável que o beneficiário ou beneficiários desses direitos retirem os benefícios e assumam os riscos decorrentes da exploração do navio durante uma parte significativa do seu período de vida;
 - f) «Comprador», qualquer pessoa ou sociedade que adquira um direito de propriedade, incluindo através de locação financeira ou de um contrato de afretamento a longo prazo do navio em regime de casco nu, em conjugação com a transferência originária do construtor naval, direta ou indiretamente, incluindo uma pessoa ou sociedade que seja proprietária ou controle um comprador ou que lhe dê instruções. Uma pessoa ou sociedade tem a propriedade de um comprador quando tiver uma participação superior a 50 % nesse comprador. Um comprador é controlado por uma pessoa ou sociedade quando essa pessoa ou sociedade estiver numa situação legal ou operacional que lhe permita limitar ou dirigir o comprador, o que se presume a partir de uma participação de 25 %. Se se demonstrar a propriedade de um comprador, presume-se a inexistência de um controlo separado desse comprador exceto prova em contrário. Pode existir mais do que um comprador de um navio;
 - g) «Sociedade», qualquer sociedade de direito civil ou comercial, incluindo as sociedades cooperativas e outras pessoas coletivas de direito público ou privado, mesmo as que não prossigam fins lucrativos;
 - h) «Parte contratante», qualquer país terceiro que seja parte no acordo de construção naval.

Artigo 2.º

Determinação da prática de preços lesivos

A. Valor normal

1. O valor normal baseia-se geralmente nos preços pagos ou a pagar, em operações comerciais correntes, por um navio similar por um comprador independente no país de exportação.

2. Os preços praticados entre as partes que pareçam estar associadas ou ter um acordo de compensação só podem ser considerados praticados em operações comerciais correntes e utilizados para o estabelecimento do valor normal, se se determinar que não são afetados por essa relação.

3. Quando não forem efetuadas vendas de navios similares em operações comerciais correntes, ou sempre que, em virtude de uma situação especial do mercado, essas vendas não permitam uma comparação adequada, o valor normal do navio similar é calculado com base no preço de exportação de um navio similar, em operações comerciais correntes, para um país terceiro adequado, desde que esse preço seja representativo. Se essas vendas a um país terceiro adequado não existirem ou não permitirem uma comparação adequada, o valor normal do navio similar é calculado com base no custo de produção no país de origem, acrescido de um montante razoável para os custos de venda, administrativos e gerais, bem como para os lucros.

4. As vendas de navios similares no mercado interno do país de exportação, ou as vendas de exportação para um país terceiro, a preços inferiores aos custos unitários de produção (fixos e variáveis), acrescidos dos custos de venda, administrativos e gerais, só podem ser consideradas como não tendo sido efetuadas em operações comerciais correntes em virtude do preço, e só podem não ser tidas em conta na determinação do valor normal se se determinar que foram efetuadas a preços que não permitem cobrir todos os custos dentro de um prazo razoável, que normalmente deverá ser de cinco anos.

5. Os custos são normalmente calculados com base na escrita do construtor naval sujeito a inquérito, desde que esta esteja em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites no país em causa e se se provar que os mesmos têm devidamente em conta os custos associados à produção e à venda do navio considerado.

São tomados em consideração os elementos de prova apresentados sobre a devida repartição dos custos, desde que seja demonstrado que essa repartição foi a tradicionalmente utilizada. Na falta de um método mais adequado, é dada preferência à repartição dos custos com base no volume de negócios. A menos que tenham sido tomados em consideração na repartição prevista no presente parágrafo, os custos são devidamente ajustados de modo a ter em conta os elementos extraordinários dos custos que beneficiem a produção futura e/ou atual ou as circunstâncias em que os custos sejam afetados por atividades numa fase de arranque.

6. Os montantes dos custos de venda, administrativos e gerais, bem como dos lucros, baseiam-se em dados concretos relativos à produção e às vendas de navios similares, em condições comerciais correntes, pelo construtor naval sujeito a inquérito. Quando esses montantes não puderem ser determinados nesta base, podem ser utilizados os seguintes elementos:

- a) a média ponderada dos montantes efetivamente determinados em relação a outros construtores navais do país de origem no que respeita à produção e às vendas de navios similares no mercado interno desse país;
- b) os montantes efetivamente aplicáveis à produção e às vendas, em condições comerciais correntes, da mesma categoria geral de navios em relação ao construtor naval em causa no mercado interno do país de origem;
- c) qualquer outro método razoável, desde que o montante correspondente ao lucro assim determinado não exceda o lucro normalmente obtido por outros construtores navais nas vendas de navios da mesma categoria geral no mercado interno do país de origem.

Além disso, o lucro acrescido na determinação do valor calculado deve, em todos os casos, basear-se no lucro médio realizado durante um período de tempo razoável, normalmente de seis meses, tanto antes como após a venda sujeita a inquérito e refletir um lucro razoável dessa venda. Ao efetuar esse cálculo, é eliminada qualquer distorção que se demonstre conduzir a um lucro não razoável na venda.

7. Dado o longo período de tempo que medeia entre a celebração do contrato e a entrega dos navios, o valor normal não inclui os custos reais que o construtor naval prove resultarem de motivos de força maior e que excedam significativamente os aumentos de custos que o construtor naval poderia razoavelmente prever e ter em conta no momento em que foram definidas as condições da venda.

8. No caso de vendas provenientes de países que não têm uma economia de mercado, em especial daquelas a que é aplicável o Regulamento (UE) 2015/755 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, o valor normal é determinado com base no preço ou no valor calculado num país terceiro com economia de mercado ou no preço desse país terceiro para outros países, incluindo países da União, ou, sempre que tal não seja possível, a partir de qualquer outra base razoável, incluindo o preço efetivamente pago ou a pagar na União por um navio similar, devidamente ajustado, se necessário, a fim de incluir uma margem de lucro razoável.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) 2015/755 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo ao regime comum aplicável às importações de certos países terceiros (JO L 123 de 19.5.2015, p. 33).

É escolhido, de um modo razoável, um país terceiro de economia de mercado adequado, tomando-se devidamente em consideração quaisquer informações fiáveis disponíveis aquando da seleção. Os prazos são igualmente tomados em consideração.

As partes em causa no inquérito são informadas, logo após o respetivo início, do país terceiro de economia de mercado que se pretende utilizar e podem apresentar as suas observações num prazo de dez dias.

B. Preço de exportação

9. O preço de exportação é o preço efetivamente pago ou a pagar pelo navio em causa.

10. Quando não houver preço de exportação ou se verificar que esse preço não é fiável em virtude de uma associação ou de um acordo de compensação entre o construtor naval e o comprador ou uma terceira parte, o preço de exportação pode ser calculado com base no preço a que o navio é revendido pela primeira vez a um comprador independente ou, se o navio não for revendido a um comprador independente ou não for revendido no mesmo estado em que foi inicialmente vendido, noutra base razoável.

Nestes casos, procede-se a um ajustamento em relação a todos os custos, verificados entre a venda inicial e a revenda, incluindo direitos e impostos, bem como em relação aos lucros obtidos, a fim de se estabelecer um preço de exportação fiável.

Os custos a ajustar incluem os normalmente suportados pelo comprador, mas pagos por qualquer parte, tanto dentro como fora da União, que se verifique estar associada ou ter um acordo de compensação com o construtor naval ou o comprador, incluindo: o transporte habitual, seguro, movimentação, carga e custos acessórios; direitos aduaneiros e outros a pagar no país de importação decorrentes da aquisição do navio; uma margem razoável para custos de venda, administrativos e gerais, bem como para lucros.

C. Comparação

11. O preço de exportação e o valor normal são comparados de modo equitativo. Esta comparação é efetuada no mesmo estádio comercial e relativamente a vendas efetuadas em datas tão próximas quanto possível, que são normalmente as vendas efetuadas no prazo de três meses anteriores ou seguintes à venda sujeita a inquérito ou, na falta de tais vendas, qualquer prazo adequado. Devem ser tomadas em consideração, em cada caso, em função das respetivas particularidades, as diferenças que afetam a comparabilidade dos preços, incluindo as diferenças nas condições e modalidades de venda, as sanções contratuais, a fiscalidade, o estádio comercial, as quantidades, as características físicas e quaisquer outras diferenças que se demonstre afetarem igualmente a comparabilidade de preços. Sempre que, nos casos referidos no n.º 10, a comparabilidade de preços tiver sido afetada, o valor normal é estabelecido num estádio comercial equivalente ao estádio comercial do preço de exportação calculado ou são tidos em conta os elementos necessários tal como previsto no presente número. Deve evitar-se uma duplicação de ajustamentos, em especial no que se refere a descontos e sanções contratuais. Quando a comparação de preços exigir uma conversão de divisas, esta é efetuada utilizando a taxa de câmbio em vigor à data da venda, exceto quando uma venda de divisas estrangeiras nos mercados a termo esteja diretamente ligada à exportação em causa, em cujo caso é utilizada a taxa de câmbio praticada na venda a termo. Para efeitos da presente disposição, a data de venda é a data em que são definidas as condições fundamentais da venda, normalmente a data do contrato. Contudo, se as condições fundamentais da venda forem significativamente alteradas numa outra data, a taxa de câmbio aplicável é a da data da alteração. Nesse caso, devem ser efetuados os ajustamentos adequados para ter em conta qualquer efeito indesejável na margem de preço lesivo unicamente devido a flutuações da taxa de câmbio entre a data de venda inicial e a data da alteração.

D. Margem de preços lesivos

12. Sob reserva das disposições aplicáveis à comparação equitativa, a existência de margens de preços lesivos é normalmente estabelecida com base numa comparação entre um valor normal médio ponderado e uma média ponderada dos preços de todas as vendas ou com base numa comparação entre os valores normais individuais e os preços de exportação individuais, numa base transação a transação. Contudo, um valor normal determinado com base numa média ponderada pode ser comparado com os preços de todas as vendas individuais, se existir uma estrutura dos preços de exportação que difira significativamente consoante o comprador, a região ou o período e se os métodos especificados no primeiro período não refletirem a dimensão efetiva dos preços lesivos praticados.

13. A margem de preços lesivos corresponde ao montante da diferença entre o valor normal e o preço de exportação. Quando as margens de preços lesivos variarem, pode ser estabelecida uma média ponderada da margem de preços lesivos.

Artigo 3.º

Determinação da existência de prejuízo

1. Nos termos do presente regulamento, e salvo disposição em contrário, entende-se por «prejuízo», um prejuízo importante para a indústria da União, uma ameaça de prejuízo importante para a indústria da União ou um atraso importante no funcionamento dessa indústria, interpretado nos termos do presente artigo.
2. A determinação da existência de prejuízo baseia-se em elementos de prova concretos e implica um exame objetivo:
 - a) do efeito da venda a preços inferiores ao valor normal nos preços dos navios similares no mercado da União; e
 - b) do consequente impacto dessa venda na indústria da União.
3. No que respeita ao efeito das vendas a preços inferiores ao valor normal nos preços do mercado, deve verificar-se se houve uma subcotação significativa dos preços resultante da venda a preços inferiores ao valor normal em comparação com o preço de navios similares da indústria da União, ou se essa venda provocou uma depreciação significativa dos preços ou impediu aumentos significativos de preços que, de outro modo, se teriam verificado. A verificação de um ou mais destes fatores não constitui necessariamente uma indicação determinante.
4. Quando as vendas de navios de diversos países forem simultaneamente sujeitas a inquéritos sobre práticas de preços lesivos, os efeitos dessas vendas apenas serão avaliados cumulativamente se se determinar que:
 - a) a margem de preços lesivos estabelecida em relação às compras de cada país é superior ao limite mínimo, tal como definido no artigo 7.º, n.º 3; e
 - b) é adequada uma avaliação cumulativa dos efeitos das vendas, tendo em conta as condições de concorrência entre navios vendidos ao comprador por construtores navais que não são da União e as condições de concorrência entre esses navios e os navios da União similares.
5. O exame do impacto das vendas a preços inferiores ao valor normal na indústria da União em causa inclui uma avaliação de todos os fatores e índices económicos pertinentes que influenciem o estado dessa indústria, nomeadamente o facto de a indústria se encontrar ainda num processo de recuperação dos efeitos de práticas de dumping, de preços lesivos ou de concessão de subvenções ocorridas no passado; a amplitude da margem efetiva de preços lesivos; a diminuição efetiva e provável das vendas, os lucros, a produção, a parte de mercado, a produtividade, a rentabilidade e a utilização da capacidade instalada; fatores que afetam os preços da União; os efeitos negativos, efetivos e potenciais, sobre o cash flow, as existências, o emprego, os salários, o crescimento e a capacidade de obtenção de financiamentos ou investimentos. Esta lista não é exaustiva, não podendo qualquer destes elementos considerados isoladamente ou em conjunto constituir necessariamente uma indicação determinante.
6. É necessário demonstrar, através de todos os elementos de prova pertinentes apresentados nos termos do n.º 2, que a venda a preços inferiores ao valor normal causa ou causou um prejuízo na aceção do presente regulamento. Concretamente, esse facto implica a demonstração de que os níveis de preços identificados nos termos do n.º 3 têm impacto na indústria da União tal como previsto no n.º 5 e de que esse impacto pode ser classificada como importante.
7. Também outros fatores conhecidos, que não a venda a preços inferiores ao valor normal, que simultaneamente estejam a causar um prejuízo à indústria da União são examinados a fim de garantir que o prejuízo por eles causado não seja atribuído à venda a preços inferiores ao valor normal nos termos do n.º 6. Os fatores eventualmente relevantes para o efeito compreendem, nomeadamente, o volume e os preços das vendas de construtores navais de outros países que não o país de exportação realizadas a preços não inferiores ao valor normal; a contração da procura ou alterações nos padrões de consumo; as práticas comerciais restritivas dos produtores de países terceiros e da União e a concorrência entre eles; a evolução tecnológica; bem como os resultados de exportação e a produtividade da indústria da União.
8. O efeito das vendas a preços inferiores ao valor normal é avaliado em relação à produção da indústria da União de navios similares quando existam dados disponíveis que permitam uma identificação separada dessa produção com base em critérios como o processo de produção e as vendas e lucros dos produtores. Se essa identificação separada da produção não for possível, os efeitos das vendas a preços inferiores ao valor normal serão avaliados através do exame da produção do grupo ou tipo de navios mais restrito em que se inclua o navio similar, relativamente ao qual se possam obter as informações necessárias.

9. A determinação da existência de uma ameaça de prejuízo importante baseia-se em factos e não apenas em alegações, conjecturas ou possibilidades remotas. A alteração das circunstâncias suscetível de criar uma situação em que uma venda a preços inferiores ao valor normal causasse prejuízo deve ser claramente prevista e iminente.

Para determinar a existência de uma ameaça de prejuízo importante, deverão ser tomados em consideração os fatores como:

- a) a existência de capacidade suficiente livremente disponível por parte do construtor naval, ou um aumento iminente ou considerável dessa capacidade, indicando a probabilidade de um aumento substancial das vendas a preços inferiores ao valor normal, tendo em conta a existência de outros mercados de exportação suscetíveis de absorver quaisquer exportações suplementares;
- b) a possibilidade de os navios estarem a ser exportados a preços que causem uma depreciação significativa dos preços ou impeçam aumentos dos preços que, de outro modo, se teriam verificado, e a probabilidade de conduzirem a um aumento das compras de outros países.

Nenhum dos fatores acima referidos pode por si só constituir necessariamente uma indicação determinante, mas, em presença de todos os fatores considerados, deve concluir-se que estão iminentes outras vendas a preços inferiores ao valor normal, do que resultará um prejuízo importante se não forem adotadas medidas de proteção.

Artigo 4.º

Definição de indústria da União

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por «indústria da União» o conjunto dos produtores da União com capacidade para construir um navio similar com os seus meios atuais ou cujos meios possam ser adaptados para o efeito em tempo útil de modo a construir um navio similar, ou aqueles cuja capacidade conjunta para construir um navio similar constitua uma parte importante, na aceção do artigo 5.º, n.º 6, da capacidade total da União de construção de um navio similar. No entanto, quando os produtores estiverem ligados ao construtor naval, aos exportadores ou aos compradores, ou forem eles próprios compradores do navio alegadamente vendido a preços lesivos, pode entender-se por «indústria da União», os restantes produtores.

2. Para efeitos do n.º 1, apenas se considera que os produtores estão ligados ao construtor naval, aos exportadores ou compradores se:

- a) um deles controlar direta ou indiretamente o outro;
- b) ambos forem direta ou indiretamente controlados por um terceiro; ou
- c) ambos controlarem direta ou indiretamente um terceiro, desde que haja motivos para crer ou suspeitar que dessa relação possa resultar um comportamento diferente do produtor em causa relativamente ao dos produtores não ligados.

Para efeitos do presente número, considera-se que uma parte controla outra quando a primeira estiver, juridicamente ou de facto, em posição de exercer sobre a segunda um poder de autoridade ou de orientação.

3. O disposto no artigo 3.º, n.º 8, é aplicável ao presente artigo.

Artigo 5.º

Início do processo

1. Salvo o disposto no n.º 8, será iniciado um inquérito destinado a determinar a existência, amplitude e efeitos de uma alegada prática de preços lesivos mediante denúncia escrita apresentada por qualquer pessoa singular ou coletiva, bem como por qualquer associação sem personalidade jurídica que atue em nome da indústria da União.

A denúncia pode ser dirigida à Comissão ou a um Estado-Membro que a transmitirá à Comissão. A Comissão enviará aos Estados-Membros uma cópia de todas as denúncias que receber. Considera-se que a denúncia foi apresentada no primeiro dia útil seguinte à data em que foi entregue por correio registado na Comissão ou em que esta emitiu um aviso de receção.

Quando, na falta de denúncia, um Estado-Membro estiver na posse de elementos de prova suficientes da prática de preços lesivos e de um prejuízo daí resultante para a indústria da União, comunica-os imediatamente à Comissão.

2. Uma denúncia nos termos do n.º 1 é apresentada, o mais tardar, no prazo:

- a) de seis meses, a contar da data em que o autor da denúncia teve ou deveria ter tido conhecimento da venda do navio, quando:
 - i) o autor da denúncia foi convidado a apresentar uma proposta para o contrato em causa no âmbito de um amplo concurso limitado ou de qualquer outro processo de apresentação de propostas,
 - ii) o autor da denúncia efetivamente apresentou uma proposta, e
 - iii) a proposta do autor da denúncia respeitava substancialmente as condições específicas do convite;
- b) de nove meses, a contar da data em que o autor da denúncia teve ou deveria ter tido conhecimento da venda do navio, na falta de um convite para apresentação de propostas, desde que, num prazo não superior a seis meses a contar daquela data, tenha sido notificada à Comissão ou a um Estado-Membro a intenção de apresentar a denúncia contendo as informações de que o autor da denúncia normalmente dispõe para a transação em causa.

Em caso algum, pode a denúncia ser apresentada num prazo superior a seis meses a contar da data de entrega do navio.

Considera-se que o autor da denúncia teve ou deveria ter tido conhecimento da venda do navio desde a data de publicação da notícia da celebração do contrato, bem como de informações gerais sobre o navio na imprensa comercial internacional.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por amplo concurso limitado, um concurso em que o comprador dirige um convite à apresentação de propostas a, pelo menos, todos os construtores navais que se sabe terem capacidade para construir o navio em questão.

3. Uma denúncia apresentada nos termos do n.º 1 deve incluir elementos de prova:

- a) da prática de preços lesivos;
- b) da existência de prejuízo;
- c) do nexo de causalidade entre a venda a preços lesivos e o alegado prejuízo; e
- d) i) de que, no caso de o navio ter sido vendido através de um amplo concurso limitado, o autor da denúncia foi convidado a apresentar uma proposta para o contrato em causa, o fez efetivamente, e a proposta do autor da denúncia respeitou substancialmente as especificações do convite (isto é, data de entrega e requisitos técnicos), ou
- ii) de que, no caso de o navio ter sido vendido através de qualquer outro processo de apresentação de propostas, o autor da denúncia foi convidado a apresentar uma proposta para o contrato em questão, o fez efetivamente e a mesma respeitou substancialmente as especificações do convite, ou
- iii) de que, na falta de um convite para apresentação de propostas fora do âmbito de um amplo concurso limitado, o autor da denúncia tem capacidade para construir o navio em causa e, se teve ou deveria ter tido conhecimento da compra proposta, envidou esforços comprovados no sentido de celebrar um contrato de compra e venda com o comprador compatível com as especificações do convite em questão. Considera-se que o autor da denúncia teve conhecimento da proposta de compra se se demonstrar que uma parte importante do setor em questão envidou esforços junto desse comprador no sentido de celebrar um contrato de compra e venda do navio em questão, ou se se demonstrar que os corretores, entidades financiadoras, sociedades de classificação, fretadores, associações comerciais ou outras entidades normalmente envolvidas em transações de construção naval com as quais o autor da denúncia teve contactos regulares ou negócios dispunham de informações gerais sobre a compra proposta.

4. A denúncia contém as informações que possam razoavelmente ser do conhecimento do autor da denúncia relativamente aos seguintes aspetos:
- a) a identidade do autor da denúncia e descrição do volume e do valor da produção da União de navios similares pelo autor da denúncia. Quando for apresentada uma denúncia por escrito em nome da indústria da União, o autor da denúncia deve identificar a indústria da União em nome da qual a denúncia é apresentada através de uma lista de todos os produtores da União conhecidos com capacidade para construir navios similares e, na medida do possível, de uma descrição do volume e do valor da produção da União de navios similares representada por estes produtores;
 - b) uma descrição completa do navio vendido a um preço alegadamente lesivo, o nome do país ou países de origem ou de exportação em causa, a identidade de cada exportador ou produtor estrangeiro conhecido e a identidade do comprador do navio em questão;
 - c) os preços a que esses navios são vendidos nos mercados internos do país ou países de origem ou de exportação (ou, eventualmente, os preços a que esses navios são vendidos, do país ou países de origem ou de exportação para um país ou países terceiros, ou o valor calculado do navio) e os preços de exportação ou, eventualmente, sobre os preços a que esses navios são revendidos pela primeira vez a um comprador independente;
 - d) os efeitos da venda a preços lesivos nos preços do navio similar no mercado da União e a consequente repercussão da venda na indústria da União, conforme provado por elementos e índices pertinentes que influenciem a situação da indústria da União, como os enumerados no artigo 3.º, n.ºs 3 e 5.
5. A Comissão examina, na medida do possível, a exatidão e a pertinência dos elementos de prova apresentados na denúncia para determinar se existem ou não elementos de prova suficientes que justifiquem o início de um inquérito.
6. Só será iniciado um inquérito nos termos do n.º 1 se se determinar, com base num exame do grau de apoio ou de oposição à denúncia apresentada pelos produtores da União com capacidade para construir navios similares, que a denúncia foi apresentada pela indústria da União ou em seu nome. Considera-se que a denúncia foi apresentada pela indústria da União ou em seu nome, se for apoiada por produtores da União cuja capacidade conjunta de construção de navios similares represente mais de 50 % da capacidade total de construção de navios similares construídos pela parte da indústria da União que manifestou o seu apoio ou a sua oposição à denúncia. Contudo, não será iniciado qualquer inquérito quando os produtores da União que apoiem expressamente a denúncia representarem menos de 25 % da capacidade total dos produtores da União capazes de construir navios similares.
7. As autoridades evitam tornar público o pedido de início de um inquérito, a menos que tenha sido tomada uma decisão de lhe dar início. Contudo, antes de iniciar um inquérito, é notificado o governo do país de exportação em causa.
8. Se, em circunstâncias especiais, a Comissão decidir iniciar um inquérito sem que tenha sido recebida uma denúncia escrita nesse sentido apresentada pela indústria da União ou em seu nome, fá-lo com base em elementos de prova suficientes da prática de preços lesivos, da existência de prejuízo, de um nexo de causalidade e de que um membro da indústria da União que alegadamente sofreu um prejuízo preenchia os requisitos referidos no n.º 3, alínea d), para justificar o início de um inquérito.
- Se for caso disso, pode também ser iniciado um inquérito na sequência da apresentação de uma denúncia escrita pelas autoridades de uma parte contratante. Essa denúncia deve ser apoiada por elementos de prova suficientes que demonstrem que um navio está a ser ou foi vendido a um preço lesivo e que a alegada venda a um comprador da União a um preço inferior ao valor normal causa ou causou um prejuízo à indústria nacional da parte contratante em questão.
9. Os elementos de prova da existência de preços lesivos e de prejuízo são examinados simultaneamente para se decidir se se deve ou não dar início a um inquérito. Uma denúncia é rejeitada sempre que não existam elementos de prova suficientes da prática de preços lesivos ou da existência de um prejuízo que justifiquem a continuação do processo.
10. A denúncia pode ser retirada antes do início do inquérito, considerando-se, neste caso, que não foi apresentada.
11. Sempre que se afigurar evidente que existem elementos de prova suficientes para justificar o início de um processo, a Comissão dá início ao mesmo no prazo de 45 dias a contar da data de receção da denúncia, ou, se o processo for iniciado por força do n.º 8, num prazo não superior a seis meses a contar da data em que foi ou deveria ter sido conhecida a venda do navio, e publica um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*. Quando tiverem sido apresentados elementos de prova insuficientes, o autor da denúncia é informado do facto no prazo de 45 dias a contar da data em que é apresentada a denúncia à Comissão. A Comissão informa os Estados-Membros assim que tiver determinado que é necessário iniciar tal processo.

12. O aviso de início de um processo anuncia o início de um inquérito, indica o nome e o país do construtor naval e do comprador ou dos compradores, bem como uma descrição do navio em causa, fornece um resumo das informações recebidas e dispõe que todas as informações pertinentes devem ser comunicadas à Comissão.

O aviso fixa os prazos em que as partes interessadas podem dar-se a conhecer, apresentar as suas observações por escrito e comunicar informações, para que as mesmas possam ser tomadas em consideração no decurso do inquérito. O anúncio fixa igualmente o prazo em que as partes interessadas podem pedir para ser ouvidas pela Comissão, nos termos do artigo 6.º, n.º 5.

13. A Comissão avisa do início do processo o exportador, o comprador ou os compradores do navio e as associações representativas de importadores, exportadores ou compradores desses navios conhecidos como interessados, bem como os representantes do país cujo navio é sujeito a inquérito e os autores da denúncia, e, tendo devidamente em conta a proteção das informações confidenciais, fornece ao exportador e às autoridades do país de exportação, o texto integral da denúncia escrita apresentada nos termos do n.º 1, e faculta-o, mediante pedido, às outras partes interessadas.

Artigo 6.º

Inquérito

1. Após o início do processo, a Comissão, em colaboração com os Estados-Membros, e, se for caso disso, com as autoridades de países terceiros, dá início a um inquérito a nível da União. O inquérito incide sobre a prática de preços lesivos e o prejuízo, que são investigados simultaneamente.

2. As partes dispõem de um prazo mínimo de 30 dias para responderem aos questionários utilizados no âmbito de um inquérito de preços lesivos. O prazo concedido aos exportadores é contado a partir da data da receção do questionário, o qual, para o efeito, se considera recebido uma semana após a data em que foi enviado ao exportador ou entregue ao representante diplomático adequado do país de exportação. Pode ser concedida uma prorrogação do prazo de 30 dias, tendo devidamente em conta o prazo fixado para o inquérito, desde que a parte em causa apresente uma razão válida para essa prorrogação relacionada com circunstâncias especiais que lhe digam respeito.

3. A Comissão pode solicitar informações às autoridades de países terceiros, se for caso disso, bem como aos Estados-Membros, que tomam todas as medidas necessárias para satisfazer os pedidos da Comissão.

Os Estados-Membros comunicam à Comissão as informações solicitadas, bem como o resultado do conjunto das verificações, dos controlos ou dos inquéritos efetuados.

Quando essas informações se revestirem de interesse geral ou a sua transmissão tiver sido solicitada por um Estado-Membro, a Comissão transmite-as aos Estados-Membros, desde que não sejam confidenciais, sendo neste caso transmitido um resumo não confidencial.

4. A Comissão pode solicitar às autoridades de países terceiros, se for caso disso, bem como aos Estados-Membros, que efetuem todas as verificações e inspeções necessárias, nomeadamente junto dos produtores da União, bem como inquéritos em países terceiros, desde que as empresas em causa deem o seu acordo e que o governo do país em questão, oficialmente notificado, a tal não se oponha.

Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para satisfazer os pedidos da Comissão.

Os funcionários da Comissão podem, a pedido desta ou de um Estado-Membro, prestar assistência aos funcionários dos Estados-Membros no exercício das suas funções. Do mesmo modo, os funcionários da Comissão podem prestar assistência aos funcionários das autoridades de países terceiros no exercício das suas funções, mediante acordo entre a Comissão e essas autoridades.

5. As partes interessadas que se tenham dado a conhecer nos termos do artigo 5.º, n.º 12, são ouvidas se, no prazo fixado no aviso publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*, apresentarem um pedido escrito nesse sentido que demonstre que são partes interessadas suscetíveis de ser afetadas pelo resultado do processo, e que existem razões específicas para serem ouvidas.

6. Ao construtor naval, ao comprador ou aos compradores, aos representantes do governo do país de exportação, aos autores da denúncia e a outras partes interessadas que se tenham dado a conhecer nos termos do artigo 5.º, n.º 12, é concedida a possibilidade de, a pedido, se encontrarem com as partes que tenham interesses contrários, para que possam ser apresentadas observações diferentes e contra-argumentação.

Ao conceder-lhes essa possibilidade deve ser tida em conta a necessidade de preservar o caráter confidencial das informações e a conveniência das partes.

As partes não têm obrigação de assistir às reuniões, não podendo a ausência de uma parte prejudicá-la no processo.

As informações fornecidas oralmente, nos termos do presente número, são tomadas em consideração desde que sejam posteriormente confirmadas por escrito.

7. Os autores da denúncia, o construtor naval, o comprador ou os compradores e as outras partes interessadas, que se tenham dado a conhecer nos termos do artigo 5.º, n.º 12, bem como os representantes do país de exportação, podem, mediante pedido escrito, verificar todas as informações fornecidas por qualquer parte num inquérito, desde que não sejam documentos internos preparados pelas autoridades da União ou dos Estados-Membros, sejam relevantes para a defesa dos seus interesses, não sejam confidenciais nos termos do artigo 13.º e sejam utilizadas no inquérito.

As referidas partes podem responder a essas informações e os seus comentários devem ser tidos em conta na medida em que estiverem devidamente fundamentados na resposta.

8. Exceto nas circunstâncias previstas no artigo 12.º, a exatidão das informações fornecidas pelas partes interessadas, nas quais se baseiam as conclusões, é analisada na medida do possível.

9. Em relação aos processos que envolvam uma comparação entre preços e em que tinha sido entregue um navio similar, o inquérito é concluído no prazo máximo de um ano a contar da data de início do processo.

Quanto aos processos em que esteja a ser construído um navio similar, o inquérito é concluído no prazo máximo de um ano a contar da data de entrega desse mesmo navio.

Os inquéritos que envolvam um valor calculado são concluídos no prazo de um ano a contar do seu início ou no prazo de um ano a contar da entrega do navio, se esta última for posterior.

Esses prazos são suspensos sempre que for aplicável o artigo 16.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Encerramento do processo sem adoção de medidas; criação e cobrança de direitos pela prática de preços lesivos

1. O processo pode ser encerrado sempre que a denúncia seja retirada.

2. Quando for desnecessária a adoção de medidas, o inquérito ou os processos são encerrados. A Comissão encerra o inquérito pelo procedimento de exame referido no artigo 10.º, n.º 2.

3. O processo será imediatamente encerrado sempre que se determinar que a margem de preços lesivos é inferior a 2 %, expressa em percentagem do preço de exportação.

4. Quando os factos definitivamente estabelecidos mostrarem a existência de preços lesivos e de um prejuízo daí decorrente, a Comissão aplica ao construtor naval um direito pela prática de preços lesivos, pelo procedimento de exame referido no artigo 10.º, n.º 2. O montante desse direito é igual à margem do preço lesivo determinada. Depois de ter informado os Estados-Membros, a Comissão adota as medidas necessárias para executar a sua decisão, em especial a cobrança do direito pela prática de preços lesivos.

5. O construtor naval paga o direito pela prática de preços lesivos no prazo de 180 dias a contar da notificação da aplicação do direito, que, para o efeito, se considera recebida uma semana a contar da data em que lhe foi enviada. A Comissão pode conceder ao construtor naval uma prorrogação razoável do prazo, se este demonstrar que o pagamento desse direito, no prazo de 180 dias, implica a sua insolvência ou é incompatível com uma reorganização sob controlo judicial, acrescentando neste caso juros sobre qualquer montante devido, a uma taxa igual à do rendimento no mercado secundário de obrigações a médio prazo em euros na bolsa de valores do Luxemburgo majorada de 50 pontos de base.

Artigo 8.º

Formas de reparação alternativas

O inquérito pode ser encerrado sem a aplicação de um direito pela prática de preços lesivos se o construtor naval anular definitiva e incondicionalmente a venda do navio a preços lesivos ou satisfizer uma forma de reparação alternativa aceite pela Comissão.

Uma venda considera-se anulada apenas quando todas as relações contratuais entre as partes interessadas na venda em questão se tiverem extinguido, todos os montantes relacionados com a venda tiverem sido reembolsados e todos os direitos sobre o navio em causa ou sobre partes do mesmo tiverem sido restituídos ao construtor naval.

Artigo 9.º

Medidas de represália — negação dos direitos de carga e descarga

1. Se o construtor naval em causa não pagar o direito pela prática de preços lesivos aplicado ao abrigo do artigo 7.º, a Comissão aplica medidas de represália sob a forma de negação de direitos de carga e descarga aos navios construídos pelo construtor naval em questão.

A Comissão informa os Estados-Membros assim que surgirem motivos para aplicar as medidas de represália referidas no primeiro parágrafo.

2. A decisão que aplica as medidas de represália entra em vigor 30 dias após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* e é revogada após o pagamento integral do direito pela prática de preços lesivos pelo construtor naval. A medida de represália abrange todos os navios objeto de contrato durante um período de quatro anos a contar da data da entrada em vigor da decisão. Cada navio será sujeito à medida de represália por um período de quatro anos a contar da sua entrega. Esses prazos só podem ser reduzidos na sequência e de acordo com o resultado de um processo internacional de resolução de litígios relativo à medida de represália aplicada.

Os navios sujeitos à negação de direitos de carga e descarga são especificados numa decisão a adotar pela Comissão e a publicar no *Jornal Oficial da União Europeia*.

3. As autoridades aduaneiras dos Estados-Membros não autorizam operações de carga e descarga nos portos da União a navios sujeitos à negação de direitos de carga e descarga.

*Artigo 10.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo Regulamento (EU) 2016/1036. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 11.º***Visitas de verificação**

1. Sempre que o considere adequado, a Comissão efetua visitas a fim de examinar a escrita dos exportadores, construtores navais, comerciantes, agentes, produtores, comerciais, associações e organizações comerciais com o objetivo de verificar as informações comunicadas sobre os preços lesivos e o prejuízo. Caso não seja recebida uma resposta adequada em tempo útil, a Comissão pode optar por não realizar uma visita de verificação.
2. Se necessário, a Comissão pode proceder a inquéritos em países terceiros, desde que tenha obtido o acordo das empresas em causa e que os representantes do governo do país em questão, uma vez notificados, não se tenham oposto ao inquérito. Logo que o acordo das empresas em causa seja obtido, a Comissão notifica as autoridades do país de exportação do nome e endereço das empresas a visitar, bem como das datas acordadas.
3. As empresas em causa são informadas da natureza das informações a controlar durante as visitas de verificação, bem como de quaisquer outras informações a fornecer durante essas visitas, o que, no entanto, não obsta a que durante as mesmas sejam solicitados outros dados pormenorizados em função das informações obtidas.
4. Nos inquéritos efetuados nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3, a Comissão é assistida por funcionários dos Estados-Membros que o tenham solicitado.

*Artigo 12.º***Não colaboração**

1. Quando uma parte interessada recusar o acesso às informações necessárias, não as facultar nos prazos previstos no presente regulamento, ou impedir de forma significativa o inquérito, podem ser estabelecidas conclusões preliminares ou finais, positivas ou negativas, com base nos dados disponíveis.

Quando se verificar que uma parte interessada comunicou informações falsas ou erróneas, essas informações não são tidas em conta e podem ser utilizados os dados disponíveis.

As partes interessadas são informadas das consequências da não colaboração.

2. A falta de uma resposta informatizada não é considerada não colaboração se a parte interessada demonstrar que a comunicação da resposta pela forma solicitada implicaria uma sobrecarga excessiva ou um custo adicional desnecessário.
3. Ainda que as informações fornecidas por uma parte interessada não sejam ideais em todos os aspetos, as mesmas não devem ser ignoradas, desde que as eventuais deficiências não dificultem indevidamente a obtenção de conclusões suficientemente exatas, que as informações tenham sido transmitidas devida e atempadamente e sejam verificáveis, e que a parte interessada tenha procedido da melhor forma dentro das suas possibilidades.

4. Se os elementos de prova ou as informações não forem aceites, a parte que as forneceu é imediatamente informada das razões que levaram à sua rejeição e tem a possibilidade de fornecer explicações complementares no prazo fixado. Se as explicações não forem consideradas satisfatórias, as razões da rejeição desses elementos de prova ou das informações devem ser divulgadas e constar das conclusões publicadas.
5. Se as determinações, incluindo as que se referem ao valor normal, se basearem no disposto no n.º 1, nomeadamente nas informações apresentadas na denúncia, as mesmas são, sempre que possível e atendendo ao prazo fixado para o inquérito, confrontadas com as informações disponíveis provenientes de outras fontes independentes disponíveis, tais como listas de preços publicadas, estatísticas oficiais de vendas e estatísticas aduaneiras ou informações obtidas junto de outras partes interessadas no decurso do inquérito.
6. Se uma parte interessada não colaborar ou se o fizer apenas parcialmente, retendo desse modo informações pertinentes, o resultado do inquérito poderá ser menos favorável para essa parte do que se tivesse efetivamente colaborado.

Artigo 13.º

Confidencialidade

1. Qualquer informação de carácter confidencial (por exemplo, cuja divulgação possa conferir uma vantagem concorrencial a um concorrente ou ter efeitos manifestamente desfavoráveis para a pessoa que a forneceu ou para aquela junto da qual foi obtida) ou fornecida a título confidencial pelas partes num inquérito é, se devidamente justificada, tratada como tal pelas autoridades.
2. É exigida a apresentação de resumos não confidenciais às partes interessadas que forneçam informações confidenciais. Estes resumos devem ser suficientemente pormenorizados para permitir compreender adequadamente o fundo das informações comunicadas a título confidencial. Em circunstâncias excecionais, as referidas partes podem indicar que estas informações não são suscetíveis de ser resumidas. Nessas circunstâncias excecionais, são expostas as razões pelas quais não pode ser fornecido um resumo.
3. Se se considerar que um pedido de tratamento confidencial não se justifica e se a pessoa que forneceu as informações não deseja torná-las públicas nem autorizar a sua divulgação, em termos gerais ou sob a forma de resumo, essas informações podem não ser tomadas em consideração, a menos que, de fontes adequadas, possa ser satisfatoriamente demonstrada a sua exatidão. Os pedidos de confidencialidade não são rejeitados arbitrariamente.
4. O presente artigo não impede a divulgação de informações de carácter geral pelas autoridades da União, nomeadamente dos motivos em que se fundamentam as decisões tomadas por força do presente regulamento, nem a divulgação dos elementos de prova em que as autoridades da União se basearam na medida do necessário para justificar tais motivos no âmbito de processos judiciais. Tal divulgação tem em conta o legítimo interesse das partes em causa em não revelar os seus segredos de negócios.
5. A Comissão e os Estados-Membros, bem como os respetivos funcionários, não divulgam informações recebidas ao abrigo do presente regulamento relativamente às quais tenha sido solicitado o tratamento confidencial pela parte que as forneceu, sem autorização expressa dessa parte. O intercâmbio de informações entre a Comissão e os Estados-Membros ou quaisquer documentos internos elaborados pelas autoridades da União ou dos seus Estados-Membros não são divulgados, exceto se tal for especificamente previsto no presente regulamento.
6. As informações recebidas nos termos do presente regulamento são unicamente utilizadas para os fins para que foram solicitadas.

Artigo 14.º

Divulgação

1. Os autores da denúncia, o construtor naval, o exportador, o comprador ou os compradores do navio e as suas associações representativas e os representantes do país de exportação podem requerer a divulgação das informações sobre os factos e considerações essenciais, com base nos quais se tenciona recomendar a constituição de um direito pela prática de preços lesivos ou o encerramento de um inquérito ou processo sem a constituição desse direito.

2. Os pedidos de divulgação final, tal como definidos no n.º 1, são dirigidos por escrito à Comissão e recebidos no prazo por ela fixado.

3. A divulgação final é efetuada por escrito. Realiza-se no mais curto prazo possível, tendo devidamente em conta a necessidade de proteger as informações confidenciais, normalmente, o mais tardar, um mês antes da decisão definitiva. Quando a Comissão não puder divulgar determinados factos ou considerações nesse momento, estes são divulgados posteriormente, no mais curto prazo possível.

A divulgação não prejudica qualquer decisão posterior que possa vir a ser tomada pela Comissão. No entanto, quando essa decisão se basear em factos e considerações diferentes, estes são divulgados no mais curto prazo possível.

4. As observações apresentadas após a divulgação só são tomadas em consideração se forem recebidas no prazo fixado pela Comissão para cada caso, que será de, pelo menos, dez dias, tendo devidamente em conta a urgência da questão.

Artigo 15.º

Relatório

A Comissão inclui informações sobre a aplicação do presente regulamento no seu relatório anual sobre a aplicação e execução de medidas de defesa comercial que apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho nos termos do artigo 23.º do Regulamento (UE) 2016/1036.

Artigo 16.º

Disposições finais

1. O presente regulamento não prejudica a aplicação de:

- a) regras especiais previstas em acordos celebrados entre a União e países terceiros;
- b) medidas especiais, desde que não sejam contrárias às obrigações decorrentes do acordo de construção naval.

2. Não pode ser realizado qualquer inquérito ao abrigo do presente regulamento nem aplicada ou mantida qualquer medida quando tal for contrário às obrigações da União decorrentes do acordo de construção naval ou de qualquer outro acordo internacional aplicável.

O presente regulamento não obsta ao cumprimento das obrigações da União decorrentes das disposições do acordo de construção naval em matéria de resolução de litígios.

Artigo 17.º

Revogação

O Regulamento (CE) n.º 385/96 é revogado.

As referências ao regulamento revogado devem entender-se como referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência que consta do anexo II.

*Artigo 18.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir da data de entrada em vigor do acordo de construção naval ⁽¹⁾.

O presente regulamento não é aplicável aos navios objeto de contratos antes da data de entrada em vigor do acordo de construção naval, exceto no que se refere aos navios que foram objeto de contratos após 21 de dezembro de 1994, com um prazo de entrega superior a cinco anos a contar da data do contrato. Esses navios são abrangidos pelo presente regulamento, a menos que o construtor naval demonstre que o prazo alargado de entrega se deveu a razões comerciais normais e não teve como objetivo evitar a aplicação do presente regulamento.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 8 de junho de 2016.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

A.G. KOENDERS

⁽¹⁾ A data de entrada em vigor do acordo de construção naval será publicada na série L do *Jornal Oficial da União Europeia*.

ANEXO I

REGULAMENTO REVOGADO COM A RESPETIVA ALTERAÇÃO

Regulamento (CE) n.º 385/96 do Conselho

(JO L 56 de 6.3.1996, p. 21)

Regulamento (UE) n.º 37/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho

Apenas o ponto 5 do anexo

(JO L 18 de 21.1.2014, p. 1)

ANEXO II

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 385/96	Presente regulamento
Artigos 1.º a 4.º	Artigos 1.º a 4.º
Artigo 5.º, n.º 1	Artigo 5.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, parte introdutória	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, parte introdutória
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), parte introdutória	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), parte introdutória
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), primeiro travessão	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea i)
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), segundo travessão	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea ii)
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), terceiro travessão	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a), subalínea iii)
Artigo 5.º, n.º 2, segundo, terceiro e quarto parágrafos	Artigo 5.º, n.º 2, segundo, terceiro e quarto parágrafos
Artigo 5.º, n.ºs 3 a 10	Artigo 5.º, n.ºs 3 a 10
Artigo 5.º, n.º 11, primeiro parágrafo	Artigo 5.º, n.º 11, primeira e segunda frases
Artigo 5.º, n.º 11, segundo parágrafo	Artigo 5.º, n.º 11, terceira frase
Artigo 5.º, n.º 12, primeira frase	Artigo 5.º, n.º 12, primeiro parágrafo
Artigo 5.º, n.º 12, segunda e terceira frases	Artigo 5.º, n.º 12, segundo parágrafo
Artigo 6.º, n.º 1 e 2	Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 6.º, n.º 3, primeira frase	Artigo 6.º, n.º 3, primeiro parágrafo
Artigo 6.º, n.º 3, segunda frase	Artigo 6.º, n.º 3, segundo parágrafo
Artigo 6.º, n.º 4, primeira frase	Artigo 6.º, n.º 4, primeiro parágrafo
Artigo 6.º, n.º 4, segunda frase	Artigo 6.º, n.º 4, segundo parágrafo
Artigo 6.º, n.º 4, terceira e quarta frases	Artigo 6.º, n.º 4, terceiro parágrafo
Regulamento (CE) n.º 385/96	Presente regulamento
Artigo 6.º, n.º 5	Artigo 6.º, n.º 5
Artigo 6.º, n.º 6, primeira frase	Artigo 6.º, n.º 6, primeiro parágrafo
Artigo 6.º, n.º 6, segunda frase	Artigo 6.º, n.º 6, segundo parágrafo
Artigo 6.º, n.º 6, terceira frase	Artigo 6.º, n.º 6, terceiro parágrafo
Artigo 6.º, n.º 6, quarta frase	Artigo 6.º, n.º 6, quarto parágrafo
Artigo 6.º, n.º 7, primeira frase	Artigo 6.º, n.º 7, primeiro parágrafo
Artigo 6.º, n.º 7, segunda frase	Artigo 6.º, n.º 7, segundo parágrafo
Artigo 6.º, n.ºs 8 e 9	Artigo 6.º, n.ºs 8 e 9
Artigos 7.º a 11.º	Artigos 7.º a 11.º

Regulamento (CE) n.º 385/96	Presente regulamento
Artigo 12.º, n.º 1, primeira frase	Artigo 12.º, n.º 1, primeiro parágrafo
Artigo 12.º, n.º 1, segunda frase	Artigo 12.º, n.º 1, segundo parágrafo
Artigo 12.º, n.º 1, terceira frase	Artigo 12.º, n.º 1, terceiro parágrafo
Artigo 12.º, n.ºs 2 a 6	Artigo 12.º, n.ºs 2 a 6
Artigo 13.º	Artigo 13.º
Artigo 14.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 14.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 14.º, n.º 3, primeira, segunda e terceira frases	Artigo 14.º, n.º 3, primeiro parágrafo
Artigo 14.º, n.º 3, quarta frase	Artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo
Artigo 14.º, n.º 4	Artigo 14.º, n.º 4
Artigo 14.º-A	Artigo 15.º
Artigo 15.º	Artigo 16.º
—	Artigo 17.º
Artigo 16.º	Artigo 18.º
—	Anexo I
—	Anexo II