

31996R0385

L 56/21

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

6.3.1996

**REGULAMENTUL (CE) NR. 385/96 AL CONSILIULUI
din 29 ianuarie 1996**

privind protecția împotriva practicilor prejudiciabile în materie de prețuri în domeniul construcțiilor navale

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 113,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Parlamentului European ⁽²⁾,

(1) întrucât negocierile multilaterale conduse sub auspiciile Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică au dus la încheierea, la 21 decembrie 1994, a unui Acord asupra condițiilor normale de concurență în industria construcțiilor și reparării navelor comerciale (denumit în continuare „acordul privind construcțiile navale”);

(2) întrucât s-a recunoscut, în cadrul acordului privind construcțiile navale, că particularitățile tranzacțiilor privind achiziția de nave fac imposibilă în practică aplicarea drepturilor compensatorii și antidumping, în conformitate cu articolul VI din Acordul General pentru Tarife și Comerț (GATT) 1994, Acordului privind subvențiile și măsurile compensatorii și Acordului privind aplicarea articolului VI al GATT 1994, anexate Acordului de instituire a Organizației Mondiale a Comerțului; întrucât necesitatea de a prevedea un mijloc eficace de protecție împotriva vânzărilor de nave sub valoarea lor normală care cauzează prejudicii a condus la adoptarea unui Cod al practicilor prejudiciabile în materie de prețuri în domeniul construcțiilor navale care, împreună cu principiile sale de bază, constituie anexa III la acordul privind construcțiile navale (denumit în continuare „codul PPP”);

(3) întrucât textul acestui cod PPP se bazează în mod esențial pe Acordul privind aplicarea articolului VI al GATT 1994, dar se îndepărtează de acesta atunci când acest lucru este justificat de particularitățile tranzacțiilor privind achiziția de nave; întrucât este, prin urmare, potrivit să se transpună limbajul codului PPP în legislația comunitară, în măsura posibilă, pe baza textului Regulamentului (CE) nr. 384/96 al Consiliului din 22 decembrie 1995 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene ⁽³⁾;

(4) având în vedere importanța semnificativă a acordului privind construcțiile navale și a dispozițiilor legale care decurg din aceasta pentru dreptul comunitar;

(5) întrucât, pentru a menține echilibrul drepturilor și obligațiilor stabilite prin acordul privind construcțiile navale, Comunitatea trebuie să ia măsuri împotriva oricărei nave care a făcut obiectul unor practici prejudiciabile în materie de prețuri a cărei vânzare sub valoarea normală cauzează un prejudiciu industriei comunitare;

(6) întrucât, pentru constructorii de nave ai părților semnatare ale acordului privind construcțiile navale, vânzarea unei nave nu poate face obiectul unei anchete din partea Comunității decât în cazul în care cumpărătorul navei este un cumpărător comunitar și cu condiția ca nava să nu fie militară;

(7) întrucât este de dorit să se stabilească norme clare și detaliate privind calcularea valorii normale și întrucât această valoare ar trebui, în special, să se bazeze, în măsura posibilă, pe o vânzare reprezentativă a unei nave similare în cadrul unei operațiuni comerciale normale în țara de export; întrucât este important să se definească circumstanțele în care o vânzare pe piața internă poate fi considerată ca o vânzare în pierdere și îndepărtată în favoarea vânzării unei nave similare într-o țară terță sau a valorii normale construite; întrucât este de dorit să se garanteze o justă repartizare a cheltuielilor, inclusiv în situațiile de demaraj; întrucât este, de asemenea, necesar, pentru construirea valorii normale, să se indice metoda de aplicat pentru a determina valoarea cheltuielilor de vânzare, a cheltuielilor administrative și a altor cheltuieli generale, precum și marja profitului de inclus în această valoare;

(8) întrucât, pentru a putea aplica în mod corect noul instrument de luptă împotriva practicilor prejudiciabile în materie de prețuri, Comisia trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a verifica în marile conglomerate sau *holdingurile* din țările terțe justificarea imputărilor contabile atunci când este vorba de evaluarea structurii costului de producție;

(9) întrucât, în scopul determinării valorii normale pentru țările care nu au o economie de piață, este prudent să se stabilească normele de procedură pentru alegerea țării terțe potrivite cu economie de piață care va servi drept referință în acest scop, și, atunci când nu este posibil să se identifice o țară terță potrivită, să se prevadă că valoarea normală poate fi stabilită pe orice altă bază rezonabilă;

⁽¹⁾ JO C 13, 18.1.1996, p. 10.

⁽²⁾ JO C 17, 22.1.1996.

⁽³⁾ JO L 56, 6.3.1996, p. 1.

- (10) întrucât este convenabil să se definească prețul de export și să se enumere ajustările care sunt necesare în cazul în care se estimează că este cazul să se reconstruiască un asemenea preț plecând de la primul preț de pe piața liberă;
- (11) întrucât, pentru a asigura o comparație echitabilă între prețul de export și valoarea normală, este recomandabil să se enumere factorii, inclusiv penalitățile contractuale, susceptibile de a afecta prețurile și comparabilitatea lor;
- (12) întrucât este de dorit să se stabilească orientări clare și detaliate în ceea ce privește factorii care pot contribui să se determine dacă vânzarea la un preț prejudiciabil a cauzat sau riscă să cauzeze un prejudiciu important; întrucât, atunci când se depun eforturi pentru a se demonstra că nivelul prețului vânzării respective este responsabil pentru prejudiciul suferit de către o industrie comunitară, ar trebui să se țină cont de efectele altor factori și, în special, de condițiile de piață existente în Comunitate;
- (13) întrucât este oportun să se definească noțiunea de „industrie comunitară” prin referire la capacitatea de a construi o navă similară și să se prevadă că părțile care au legături cu exportatorii pot fi excluse din această industrie și să se definească noțiunea de „legătură”;
- (14) întrucât este necesar să se stabilească condițiile de fond și de procedură pentru depunerea unei plângeri împotriva unei practici prejudiciabile în materie de prețuri, ca și importanța susținerii de care aceasta trebuie să beneficieze din partea industriei comunitare și să se precizeze informațiile despre cumpărătorul navei, despre practica prejudiciabilă în materie de prețuri, despre prejudiciu și legătura de cauzalitate pe care o asemenea plângere trebuie să le conțină; întrucât este, de asemenea, indicat să se precizeze procedurile aplicabile respingerii plângerilor sau deschiderii procedurilor;
- (15) întrucât, atunci când cumpărătorul navei care a făcut obiectul unei practici prejudiciabile în materie de prețuri este stabilit pe teritoriul unei alte părți contractante a acordului privind construcțiile navale, o plângere poate implica, de asemenea, o cerere de deschidere a unei anchete de către autoritățile acestei părți contractante; întrucât o asemenea cerere trebuie să fie transmisă autorităților părții contractante, atunci când acest lucru este justificat;
- (16) întrucât, după caz, o anchetă poate, de asemenea, să fie deschisă pe baza unei plângeri scrise din partea autorităților unei părți contractante a acordului privind construcțiile navale, în conformitate cu prezentul regulament și în condițiile acordului privind construcțiile navale;
- (17) întrucât este necesar să se stabilească în ce mod părților interesate li se vor comunica informațiile pe care autoritățile le pretind și să li se ofere ample posibilități de a prezenta toate mijloacele de probă pertinente și de a-și apăra interesele; întrucât este, de asemenea, de dorit să se definească în mod clar normele și procedurile de urmat în cursul anchetei și să se prevadă, în special, că părțile interesate trebuie să își manifeste intenția, să-și prezinte punctul de vedere și să furnizeze informații la termenele stabilite pentru a se putea ține cont de acestea; întrucât se cuvine, de asemenea, să se indice condițiile în care o parte interesată poate avea acces la informațiile furnizate de către alte părți interesate și să le comenteze; întrucât ar trebui, de asemenea, să se instaureze o cooperare între statele membre și Comisie în ceea ce privește colectarea informațiilor;
- (18) întrucât este necesar să se prevadă că închiderea anchetei, indiferent dacă s-a impus sau nu o taxă pentru prețul prejudiciabil, va interveni cel târziu la un an de la data deschiderii anchetei sau livrării vasului, după caz; întrucât anchetele sau procedurile trebuie să fie închise atunci când marja practicii prejudiciabile în materie de prețuri este *de minimis*;
- (19) întrucât ancheta poate fi închisă fără să se impună o taxă pentru prețul prejudiciabil atunci când vânzarea navei făcând obiectul unei practici prejudiciabile în materie de prețuri este anulată definitiv și fără condiție sau atunci când este acceptată o altă măsură echivalentă; întrucât ar trebui totuși să se acorde o atenție specială necesității de a evita compromiterea scopului urmărit de prezentul regulament;
- (20) întrucât o taxă pentru prețul prejudiciabil egală cu valoarea marjei prețului prejudiciabil trebuie să fie impusă prin decizie constructorului a cărei vânzare la un preț prejudiciabil a unei nave a cauzat un prejudiciu industriei comunitare, atunci când toate condițiile prevăzute de prezentul regulament sunt îndeplinite; întrucât trebuie să fie prevăzute norme precise și detaliate pentru punerea în aplicare a unei asemenea decizii, inclusiv toate măsurile necesare pentru executarea sa efectivă, în special adoptarea de contramăsuri în cazul în care constructorul nu achită taxa pentru prețul prejudiciabil la termenul prevăzut;
- (21) întrucât este necesar să se prevadă norme precise în ceea ce privește refuzul de încărcare și de descărcare în porturile comunitare pentru navele construite de constructorul supus unor contramăsuri;
- (22) întrucât obligația de a plăti taxa pentru prețul prejudiciabil nu expiră decât atunci când această taxă a fost achitată integral sau la sfârșitul perioadei în cursul căreia sunt aplicate contramăsurile;

- (23) întrucât orice măsură luată în baza prezentului regulament nu trebuie să fie contrară interesului Comunității;
- (24) întrucât, în aplicarea prezentului regulament, Comunitatea trebuie să fie conștientă de necesitatea unei acțiuni rapide și eficiente;
- (25) întrucât este necesar să se prevadă că un comitet consultativ va trebui să fie consultat în mod regulat în anumite stadii ale anchetei; întrucât acest comitet va fi compus din reprezentanți ai statelor membre și dintr-un reprezentant al Comisiei în calitate de președinte;
- (26) întrucât este important să se prevadă vizite pentru a verifica informațiile furnizate referitoare la prețul prejudiciabil și la prejudiciu, înțelegându-se că aceste vizite trebuie să depindă de calitatea răspunsurilor la chestionarele primite;
- (27) întrucât este necesar să se prevadă că, referitor la părțile care nu cooperează în mod satisfăcător, pot fi utilizate alte informații pentru stabilirea concluziilor și aceste informații pot fi mai puțin favorabile respectivelor părți decât în cazul în care ele ar fi cooperat;
- (28) întrucât trebuie adoptate dispoziții în ceea ce privește tratamentul informațiilor confidențiale astfel încât să se prevină divulgarea secretelor de afaceri;
- (29) întrucât este indispensabil ca părțile care au dreptul la un asemenea tratament să fie informate corect asupra faptelor și considerațiilor esențiale și ca această informare să aibă loc, ținându-se cont de procesul de decizie din Comunitate, într-un termen care să permită părților să-și apere interesele,
- ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Principii și definiții

- (1) O taxă pentru un preț prejudiciabil poate fi impusă constructorului unei nave care face obiectul unei practici prejudiciabile în materie de prețuri, a cărui vânzare unui cumpărător care nu provine din țara de origine a navei cauzează un prejudiciu.
- (2) O navă trebuie să fie considerată ca făcând obiectul unei practici prejudiciabile în materie de prețuri atunci când prețul de export al navei vândute este inferior prețului comparabil, practicat în timpul unei operațiuni comerciale normale, pentru nava similară vândută unui cumpărător din țara de export.
- (3) În sensul prezentului regulament:
- (a) prin termenul „navă” se înțelege orice navă maritimă autopropulsată, de cel puțin 100 de tone registru brut, utilizată pentru transportul de mărfuri sau de persoane sau pentru a asigura un serviciu specializat (de exemplu, spărgătoare de gheață și drage), precum și orice remorcher de peste 365 kW;
- (b) prin expresia „navă similară” se înțelege o navă de același tip, destinată aceleiași utilizări și având aproximativ aceleași dimensiuni ca și nava considerată și având caracteristici foarte asemănătoare;
- (c) expresia „aceeași categorie generală de navă” desemnează o navă de același tip și destinată aceleiași utilizări, dar de dimensiuni semnificativ diferite;
- (d) noțiunea de „vânzare” desemnează actul care conferă sau transferă un drept de proprietate asupra unei nave, cu excepția drepturilor de proprietate care sunt conferite sau dobândite în scopul unic de a servi drept garanție pentru un împrumut comercial normal;
- (e) prin expresia „drept de proprietate” se înțelege orice drept contractual sau drept de proprietate care permite beneficiarului (beneficiarilor) unor asemenea drepturi să profite de exploatarea unei nave într-un mod substanțial comparabil celui de care poate profita un proprietar. Pentru a determina dacă această comparabilitate substanțială există, se va ține cont, printre altele, de următoarele elemente:
- (i) condițiile și circumstanțele tranzacției;
 - (ii) practicile comerciale în vigoare în sector;
 - (iii) dacă nava, obiect al tranzacției, este integrată activităților beneficiarului (beneficiarilor) și
 - (iv) dacă în practică este probabil ca beneficiarul (beneficiarii) unor asemenea drepturi să profite și să își asume riscurile corespunzătoare exploatarea navei, într-o proporție apreciabilă din durata funcționării sale;
- (f) termenul „cumpărător” desemnează orice persoană sau orice societate care dobândește un drept de proprietate, inclusiv printr-un contract de închiriere sau printr-un contract de navlosire navă nudă pe termen lung, cu ocazia transferului inițial efectuat de către constructorul naval, direct sau indirect, inclusiv orice persoană sau societate care posedă sau controlează un cumpărător sau dă instrucțiuni cumpărătorului. O persoană sau societate posedă un cumpărător atunci când ea deține o cotă de participație de peste 50 % din capitalul acesteia. O persoană sau societate controlează un cumpărător atunci când ea este, din punct de vedere juridic sau practic, în măsură să exercite o constrângere sau o influență asupra cumpărătorului, ceea ce se presupune că are loc atunci când participarea la capital atinge 25 %. Atunci când proprietatea unui cumpărător este stabilită, se presupune, în cazul în care nu se dovedește contrariul, că nu există un control separat al societății. Este posibil să existe mai mult de un cumpărător pentru o navă;

- (g) prin termenul „societate” se înțelege orice societate sau întreprindere din dreptul civil sau comercial, inclusiv societățile cooperative și alte persoane juridice guvernate de dreptul public sau privat, inclusiv cele care nu urmăresc un scop lucrativ;
- (h) prin expresia „parte contractantă” se înțelege orice țară terță parte la acordul privind construcțiile navale.

Articolul 2

Stabilirea existenței unui preț prejudiciabil

A. Valoarea normală

(1) Valoarea normală se bazează în mod normal pe prețul plătit sau de plătit, în timpul unei operațiuni comerciale normale, pentru o navă similară, de un cumpărător independent în țara de export.

(2) Prețurile practicate între părți care par a fi asociate sau a fi încheiate între ele un acord de compensație nu pot fi considerate drept prețuri practicate în timpul operațiunilor comerciale normale și nu pot fi utilizate pentru a stabili valoarea normală decât în cazul în care s-a stabilit că aceste prețuri nu sunt afectate de această relație.

(3) Atunci când nici o vânzare de nave similare nu are loc în timpul operațiunilor comerciale normale sau atunci când, datorită situației particulare a pieței, asemenea vânzări nu permit o comparare valabilă, valoarea normală a navei similare este calculată pe baza prețului unei nave similare, practicat în timpul operațiunilor comerciale normale, atunci când aceasta este exportată spre o terță țară corespunzătoare, cu condiția ca acest preț să fie reprezentativ. În cazul în care aceste vânzări spre o terță țară nu există sau nu permit o comparare valabilă, valoarea normală a navei similare este calculată pe baza costului de producție din țara de origine, majorat cu o sumă corespunzătoare cheltuielilor de vânzare, administrative și altor cheltuieli generale, precum și cu marja de profit.

(4) Nu se poate considera că vânzările navelor similare pe piața internă a țării de export sau vânzările spre o țară terță la prețuri inferioare costurilor de producție unitare (fixe și variabile), majorate cu cheltuielile de vânzare, administrative și alte cheltuieli generale, nu au loc în timpul operațiunilor comerciale normale datorită prețului lor și că acestea nu pot fi îndepărtate de la stabilirea valorii normale decât în cazul în care este stabilit că asemenea vânzări sunt efectuate la prețuri care nu permit acoperirea tuturor costurilor într-un termen rezonabil, acesta din urmă fiind în mod normal estimat la cinci ani.

(5) În mod normal, costurile se calculează pe baza documentelor contabile ale constructorului care face obiectul anchetei, cu condiția ca aceste documente să fie ținute în conformitate cu principiile contabile general acceptate din țara respectivă și cu condiția să se demonstreze că aceste documente reflectă în mod rezonabil costurile legate de producția și de vânzarea navei respective.

Se ține cont de mijloacele de probă prezentate privind corecta repartizare a costurilor, cu condiția demonstrării că acest tip de repartizare a fost utilizat în mod constant în trecut. În absența unei metode mai adecvate, se preferă un sistem de repartizare a costurilor bazat pe cifra de afaceri. În afara cazului în care s-a ținut deja cont de acest lucru la repartizarea costurilor vizată de prezentul alineat, costurile sunt ajustate într-un mod corespunzător, în funcție de elementele neregenerabile ale costurilor de care beneficiază producția viitoare și/sau în funcție de circumstanțele în care costurile au fost afectate de operațiuni de demaraj.

(6) Valorile corespunzătoare cheltuielilor de vânzare, administrative și altor cheltuieli generale, precum și profiturilor, se bazează pe datele reale privind producția și vânzările, în timpul operațiunilor comerciale normale, a navelor similare de către constructorul care face obiectul anchetei. Atunci când aceste valori nu pot fi astfel stabilite, ele pot fi determinate pe baza:

- (a) mediei ponderate a sumelor reale pe care ceilalți constructori din țara de origine le-au cheltuit sau obținut pentru construcția și vânzarea de nave similare pe piața internă a acestei țări;
- (b) sumelor reale pe care constructorul naval în cauză le-a cheltuit sau obținut, în timpul operațiunilor comerciale normale, pentru construcția și vânzarea, pe piața internă a țării de origine, a aceleiași categorii generale de nave;
- (c) oricărei alte metode rezonabile, cu condiția ca suma corespunzătoare profitului astfel stabilit să nu depășească profitul realizat în mod normal de alți constructori în cazul vânzărilor de nave din aceeași categorie generală pe piața internă a țării de origine.

În plus, profitul adăugat valorii construcției este calculat, în toate cazurile, pe baza profitului mediu realizat în timpul unei perioade rezonabile care, în mod normal, nu trebuie să depășească șase luni de la data și după data vânzării care face obiectul anchetei și trebuie să reprezinte un profit rezonabil în momentul vânzării în cauză. Pentru acest calcul, se elimină orice denaturare care ar conduce la un profit nerezonabil în momentul vânzării.

(7) Ținându-se cont de durata perioadei dintre data contractului și cea a livrării navelor, valoarea normală nu trebuie să includă costurile efective despre care constructorul naval demonstrează că se datorează unui caz de forță majoră și că sunt în mod sensibil superioare creșterii costurilor pe care constructorul naval ar fi putut să le anticipateze în mod rezonabil și să le ia în considerare la momentul la care s-au fixat condițiile esențiale ale vânzării.

(8) În cazul vânzărilor efectuate de țări care nu au o economie de piață și, în special, de cele cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 519/94 al Consiliului din 7 martie 1994 privind regimul comun aplicabil importurilor din anumite țări terțe și de abrogare a regulamentelor (CEE) nr. 1765/82, (CEE) nr. 1766/82 și (CEE) nr. 3420/83 ⁽¹⁾, valoarea normală este stabilită pe baza prețului

⁽¹⁾ JO L 67, 10.3.1994, p. 89, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 839/95 (JO L 85, 19.4.1995, p. 9).

sau valori construite într-o țară terță cu economie de piață, a prețului practicat dintr-o asemenea țară terță către alte țări, inclusiv Comunitatea, sau, atunci când acest lucru nu este posibil, pe orice altă bază rezonabilă, inclusiv prețul efectiv plătit sau de plătit în Comunitate pentru nava similară, ajustat în mod corespunzător, după caz, pentru a include o marjă de profit rezonabilă.

O țară terță cu economie de piață adecvată este aleasă într-un mod rezonabil, ținându-se cont de toate informațiile fiabile disponibile la momentul alegerii. Se ține cont, de asemenea, de termene.

Părțile anchetei sunt rapid informate după deschiderea acesteia cu privire la țara terță cu economie de piață avută în vedere și dispun de zece zile pentru prezentarea comentariilor lor.

B. Prețul de export

(9) Prețul de export este prețul plătit în mod real sau de plătit pentru nava respectivă.

(10) Atunci când nu există preț de export sau atunci când reiese că prețul de export nu este fiabil din cauza existenței unei asociații sau unui acord de compensație între constructor și cumpărător sau un terț, prețul de export poate fi stabilit pe baza prețului la care nava este revândută pentru prima dată unui cumpărător independent sau, în cazul în care nava nu este revândută unui cumpărător independent sau nu este revândută în starea în care a fost vândută inițial, pe orice altă bază rezonabilă.

În asemenea cazuri, se efectuează ajustări pentru a se ține cont de toate cheltuielile, inclusiv drepturi și taxe, intervenite între vânzarea inițială și revânzare și de marja de profit, pentru a stabili un preț de export fiabil.

Costurile în baza cărora se operează o ajustare le includ pe cele suportate în mod normal de către un cumpărător, dar plătite de orice parte care își desfășoară activitățile în interiorul sau exteriorul Comunității și pare să fie asociată constructorului sau cumpărătorului sau să fi încheiat un acord de compensație cu acest constructor sau cumpărător și, mai ales, includ următoarele elemente: transport obișnuit, asigurare, manipulare, descărcare și costuri accesorii; drepturi vamale și alte taxe care trebuie plătite în țara importatoare ca urmare a achiziționării navei, precum și o marjă rezonabilă pentru cheltuielile de vânzare, cheltuielile administrative și alte cheltuieli generale și pentru profit.

C. Comparație

(11) Se procedează la o comparație echitabilă între prețul de export și valoarea normală. Această comparație se face la același

stadiu comercial și pentru vânzări efectuate la date cât mai apropiate posibil, adică vânzări realizate în termen de trei luni înainte sau după vânzarea care face obiectul anchetei sau, în absența unor asemenea vânzări, într-o perioadă potrivită. În fiecare caz se ține cont, după particularitățile sale, de diferențele care afectează comparabilitatea prețurilor, inclusiv diferențele referitoare la condițiile de vânzare, la penalitățile contractuale, la fiscalitate, la stadiul comercial, la cantitățile și caracteristicile fizice și de toate celelalte diferențe despre care s-a demonstrat, de asemenea, că afectează comparabilitatea prețurilor. Atunci când, în cazurile vizate la alineatul (10), a fost afectată comparabilitatea prețurilor, valoarea normală se stabilește la un stadiu comercial echivalent stadiului comercial al prețului de export calculat sau se ține cont în mod corespunzător de elementele din prezentul alineat care pot fi luate în considerare. Se va evita repetarea ajustărilor, în special atunci când este vorba de diferențele referitoare la rabaturi și la penalitățile contractuale. Atunci când compararea prețurilor necesită o conversiune de monedă, această conversiune trebuie să fie operată prin utilizarea ratei de schimb în vigoare la data vânzării, exceptând situația în care, atunci când o vânzare de monedă străină pe piața tranzacțiilor la termen este direct legată de vânzarea la export respectivă, se utilizează rata de schimb practică pentru vânzarea la termen. În sensul prezentei dispoziții, data vânzării este cea la care s-au fixat condițiile esențiale ale vânzării, adică în mod normal data contractului. Totuși, în cazul în care condițiile de bază ale vânzării sunt în mod sensibil modificate la o altă dată, rata de schimb de luat în considerare este rata în vigoare la data modificării. Într-un asemenea caz, ajustările necesare sunt efectuate pentru a ține cont de orice efect nerezonabil asupra marjei prețului prejudiciabil, care ar fi datorat numai variațiilor ratei de schimb între prima dată a vânzării și data la care a intervenit modificarea.

D. Marja de preț prejudiciabil

(12) Sub rezerva dispozițiilor relevante care guvernează comparația echitabilă, existența marjelor de prețuri prejudiciabile este în mod normal stabilită pe baza unei comparații a unei valori normale medii ponderate cu media ponderată a prețurilor tuturor vânzărilor sau printr-o comparație a valorilor normale individuale cu prețurile de export individuale, în fiecare tranzacție. Totuși, o valoare normală stabilită pe baza unei medii ponderate poate fi comparată cu prețurile tuturor vânzărilor individuale, în cazul în care configurația prețurilor de export diferă în mod sensibil între diferiții cumpărători, regiuni sau perioade și în cazul în care metodele specificate în prima frază a prezentului alineat nu ar permite reflectarea mărimii reale a prețului prejudiciabil practicat.

(13) Marja prețului prejudiciabil este suma prin care valoarea normală depășește prețul de export. Atunci când marjele prețurilor prejudiciabile variază, poate fi stabilită o marjă medie ponderată a prețului prejudiciabil.

Articolul 3

Stabilirea existenței unui prejudiciu

(1) În sensul prezentului regulament, termenul „prejudiciu” se referă, în cazul în care nu există dispoziții contrare, la un prejudiciu important cauzat industriei comunitare, amenințarea unui prejudiciu important pentru industria comunitară sau o întârziere semnificativă în crearea unei industrii comunitare și se interpretează în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.

(2) Stabilirea existenței unui prejudiciu se bazează pe probe pozitive și implică o examinare obiectivă: (a) a efectului vânzării la un preț inferior valorii normale a prețurilor navelor similare pe piața Comunității și (b) a incidenței acestei vânzări asupra industriei comunitare.

(3) În ceea ce privește efectul vânzării la un preț inferior valorii normale a prețurilor, se va examina dacă a existat, pentru vânzarea efectuată la un preț inferior valorii normale, o subcotare importantă a prețului față de prețul navelor similare ale industriei comunitare sau dacă această vânzare are, în mod diferit, ca efect să deprecieze semnificativ prețurile sau să împiedice într-o măsură importantă creșterile de preț care, fără acest lucru, s-ar fi produs. Unul singur sau mai mulți dintre acești factori nu reprezintă în mod necesar un factor de decizie determinant.

(4) Atunci când vânzările de nave provenite din mai multe țări fac simultan obiectul anchetelor asupra practicilor prejudiciabile în materie de prețuri, efectele acestor vânzări nu pot face obiectul unei evaluări cumulative decât: (a) atunci când marja prețului prejudiciabil stabilită în legătură cu achizițiile provenite din fiecare țară este superioară nivelului *de minimis*, în sensul articolului 7 alineatul (3) și (b) atunci când este potrivită o evaluare cumulativă a efectelor vânzărilor, ținându-se cont de condițiile de concurență dintre navele vândute cumpărătorului de constructori care nu aparțin Comunității și de condițiile de concurență dintre aceste nave și navele comunitare similare.

(5) Analiza impactului vânzării la un preț inferior valorii normale asupra industriei comunitare în cauză implică o evaluare a tuturor factorilor și indicilor economici relevanți care influențează situația acestei industrii, incluzând faptul că o industrie nu a depășit încă în întregime efectele practicilor anterioare de dumping, prețurile prejudiciabile sau subvenționate, amploarea marjei efective a prețului prejudiciabil, diminuarea efectivă și potențială a vânzărilor, a profiturilor, a producției, a cotei de piață, a productivității, a randamentului investițiilor sau utilizării capacităților; factorii care influențează prețurile în Comunitate, efectele negative, efective și potențiale asupra fluxului de lichidități, stocurilor, ocupării forței de muncă, salariilor, creșterii economice, capacității de a mobiliza capitalurile sau investițiile. Această listă nu este exhaustivă și unul sau mai mulți dintre acești factori nu constituie în mod necesar un factor de decizie determinant.

(6) Trebuie să se demonstreze, cu ajutorul tuturor probelor pertinente prezentate în coroborare cu alineatul (2), că vânzarea la un preț inferior valorii normale cauzează sau a cauzat un prejudiciu, în sensul prezentului regulament. În concret, acest lucru implică demonstrarea că nivelurile prețurilor vizate la alineatul (3) au un impact asupra industriei comunitare, în sensul alineatului (5), și că acest impact poate fi considerat important.

(7) Factorii cunoscuți, alții decât vânzarea la un preț inferior valorii normale, care, în același moment, cauzează un prejudiciu industriei comunitare sunt, de asemenea, examinați, astfel încât prejudiciul cauzat de acești alți factori să nu fie atribuit vânzării la un preț inferior valorii normale, în sensul alineatului (6). Factorii care pot fi luați în considerare din acest punct de vedere includ, printre altele, volumul și prețurile vânzărilor efectuate la prețuri care nu sunt inferioare valorii normale, de către constructorii din alte țări decât țara de export, diminuarea cererii sau modificările configurației consumului, practicile comerciale restrictive ale constructorilor din țări terțe și comunitare și concurența dintre acești constructori, evoluția tehnicilor, precum și rezultatele la export și productivitatea industriei comunitare.

(8) Efectul vânzării la un preț inferior valorii normale este evaluat în raport de construcția comunitară de nave similare atunci când datele disponibile permit identificarea acestei construcții pe baza unor criterii cum ar fi procedeele de construcție, vânzările și profiturile constructorilor. În cazul în care nu se poate identifica separat această construcție, efectele vânzării la un preț inferior valorii normale sunt evaluate prin examinarea construcției grupului sau gamei de nave cele mai restrânse, care includ nava similară, pentru care pot fi furnizate informațiile necesare.

(9) Stabilirea existenței amenințării unui prejudiciu important se bazează pe fapte și nu numai pe presupuneri, speculații sau posibilități îndepărtate. Schimbarea circumstanțelor care ar da naștere unei situații în care vânzarea la un preț inferior valorii normale ar cauza un prejudiciu trebuie să fie în mod clar previzibilă și iminentă.

Pentru a determina existența amenințării unui prejudiciu important se cuvine examinarea, printre altele, a unor factori cum ar fi:

- (a) capacitatea suficientă și liber disponibilă a constructorului sau creșterea iminentă și substanțială a capacității constructorului, care denotă probabilitatea unei creșteri substanțiale a vânzărilor la prețuri inferioare valorii normale, ținându-se cont de existența altor piețe de export care ar putea absorbi exporturile adiționale și
- (b) exporturile de nave la prețuri care ar putea să deprecieze semnificativ prețurile sau să împiedice în mod substanțial

creșterile acestor prețuri și care ar mări probabil cererea de noi achiziții din alte țări.

Nici unul dintre acești factori nu constituie în mod necesar un factor de decizie determinant, dar totalitatea factorilor considerați trebuie să ducă la concluzia că alte vânzări la un preț inferior valorii normale sunt iminente și că se va produce un prejudiciu important în cazul în care nu vor fi luate măsuri de protecție.

Articolul 4

Definirea industriei comunitare

(1) În sensul prezentului regulament, prin „industrie comunitară” se înțelege ansamblul constructorilor comunitari capabili să construiască o navă similară cu instalațiile lor actuale sau să adapteze aceste instalații în timpul dorit pentru a construi o navă similară sau aceia dintre ei ale căror capacități de construcție a unei nave similare reprezintă o proporție majoră, în sensul articolului 5 alineatul (6), din capacitatea comunitară totală de construcție a unei nave similare. Totuși, atunci când unii constructori au legături cu constructorul în cauză, cu exportatorii sau cu cumpărătorii sau sunt ei înșiși cumpărătorii navei vândute la un preț pretins prejudiciabil, expresia „industrie comunitară” poate fi interpretată ca desemnând restul constructorilor.

(2) În sensul alineatului (1), constructorii nu sunt considerați a avea legături cu constructorul în cauză, cu exportatorii sau cu cumpărătorii decât: (a) în cazul în care unul dintre ei, în mod direct sau indirect, îl controlează pe celălalt sau (b) în cazul în care amândoi, în mod direct sau indirect, sunt controlați de un terț sau (c) în cazul în care, împreună, în mod direct sau indirect, controlează un terț, cu condiția să existe motive de a crede sau a se bănuși că aceste legături determină un comportament diferit al constructorului respectiv față de acela al constructorilor care nu au legături. În sensul prezentului alineat, se consideră că unul îl controlează pe celălalt atunci când primul este în măsură, din punct de vedere juridic sau practic, să exercite o constrângere sau o influență asupra celui de-al doilea.

(3) Dispozițiile articolului 3 alineatul (8) se aplică prezentului articol.

Articolul 5

Deschiderea procedurii

(1) Sub rezerva dispozițiilor alineatului (8), o anchetă care vizează determinarea existenței, gradului și efectului oricărui preț prejudiciabil invocat este deschisă la plângerea prezentată în scris de orice persoană fizică sau juridică sau de orice asociație fără personalitate juridică care acționează în numele industriei comunitare.

Plângerea poate fi adresată Comisiei sau unui stat membru care o transmite acesteia. Comisia trimite statelor membre o copie a oricărei plângeri pe care o primește. Plângerea este considerată ca fiind depusă în prima zi lucrătoare care urmează celei a primirii sale de către Comisie prin scrisoare recomandată sau care urmează celei a eliberării unei confirmări de primire de către Comisie.

Atunci când, în absența plângerii, un stat membru posedă probe suficiente referitoare la un preț prejudiciabil și la un prejudiciu rezultat pentru industria comunitară, acesta le comunică imediat Comisiei.

(2) Plângerea, în sensul alineatului (1), trebuie să fie depusă:

(a) în cel mult șase luni de la data la care reclamantul a luat cunoștință sau ar fi trebuit să ia cunoștință despre vânzarea navei:

- atunci când reclamantul a fost invitat să depună o ofertă pentru contractul respectiv în cadrul unei licitații deschise sau în cadrul oricărei alte proceduri de atribuire;
- atunci când reclamantul a depus efectiv o ofertă și
- atunci când această ofertă a reclamantului răspunde în esență condițiilor cerute;

(b) în cel mult nouă luni de la data la care reclamantul avea sau ar fi trebuit să aibă cunoștință despre vânzarea navei în absența unei invitații de a depune o ofertă, cu condiția ca intenția de a depune o cerere, care să includă informațiile de care reclamantul poate dispune în mod rezonabil pentru a identifica tranzacția respectivă, să fi fost notificată în cel târziu șase luni de la data indicată Comisiei sau statului membru.

În nici un caz nu se depune o plângere mai târziu de șase luni de la data livrării navei.

Reclamantul poate fi considerat că a avut cunoștință de vânzarea unei nave de la data la care încheierea contractului și informații foarte generale referitoare la navă au fost făcute publice în presa de specialitate internațională.

În sensul prezentului articol, prin „licitație deschisă” se înțelege o operațiune în care potențialul cumpărător îi invită pe toți constructorii navali cunoscuți de el ca fiind în măsură să construiască nava în cauză să depună oferte.

(3) Plângerea, în sensul alineatului (1), trebuie să demonstreze:

- (a) existența unui preț prejudiciabil;
- (b) existența unui prejudiciu;
- (c) existența unei legături de cauzalitate între vânzarea la un preț prejudiciabil și prejudiciul invocat și

- (d) (i) faptul că, în cazul în care pentru nava vândută a avut loc licitație deschisă, reclamantul a fost invitat să depună o ofertă pentru contractul respectiv, că acesta a depus efectiv o ofertă și că aceasta răspundea într-o mare măsură condițiilor cerute (data livrării și specificațiile tehnice) sau
- (ii) faptul că, în cazul în care nava a fost vândută printr-o altă procedură de atribuire și reclamantul a fost invitat să depună o ofertă pentru contractul respectiv, acesta a depus efectiv o ofertă și că aceasta răspundea în esență condițiilor cerute sau
- (iii) faptul că, în absența unei invitații de a depune o ofertă altfel decât în cadrul unei licitații deschise, reclamantul era capabil să construiască nava în cauză și, în cazul în care ar fi avut sau ar fi trebuit să aibă cunoștință despre achiziția respectivă, ar fi făcut eforturi manifeste pentru a încheia o vânzare cu cumpărătorul, în conformitate cu specificațiile din oferta în cauză. Reclamantul poate fi considerat că a avut cunoștință de achiziția respectivă în cazul în care se dovedește că majoritatea membrilor industriei respective au făcut eforturi pe lângă acest cumpărător pentru a încheia contractul de vânzare a navei în cauză sau că informații generale despre vânzarea respectivă puteau fi obținute de la brokeri, instituții financiare, societăți de clasificare, navlositori, asociații profesionale sau alte entități care intervin în mod normal în operațiunile de construcție navală, cu care reclamantul avea în mod regulat contacte sau relații de afaceri.
- (4) Plângerea trebuie să conțină informațiile care pot fi în mod rezonabil la dispoziția reclamantului cu privire la următoarele:
- (a) identitatea reclamantului și o descriere a volumului și a valorii producției comunitare a navei similare, făcută de reclamant. Atunci când o plângere este prezentată în scris în numele industriei comunitare, ea precizează industria în numele căreia este prezentată, cuprinzând o listă a tuturor constructorilor comunitari cunoscuți ca fiind capabili să construiască nava similară și, în măsura în care este posibil, o descriere a volumului și a valorii construcției comunitare a navei similare pe care acești constructori o reprezintă;
- (b) o descriere completă a navei despre care s-a prezumat că face obiectul unui preț prejudiciabil, numele țării sau țărilor de origine sau de export în cauză, identitatea fiecărui exportator sau constructor străin cunoscut și identitatea cumpărătorului navei în cauză;
- (c) informații despre prețurile la care aceste nave sunt vândute pe piața internă a țării sau a țărilor de origine sau de export (sau, după caz, informații despre prețurile la care o asemenea navă este vândută din țara sau țările de origine sau de export uneia sau mai multor țări terțe sau despre valoarea construită a navei) și informații despre prețurile de export sau, după caz, despre prețul la care o asemenea navă este revândută pentru prima dată unui cumpărător independent;
- (d) informații despre efectul vânzării la un preț prejudiciabil asupra prețului navei similare pe piața Comunității și impactul vânzării asupra industriei comunitare, demonstrat de factori și indici relevanți care influențează situația acestei industrii, cum ar fi cei enumerați la articolul 3 alineatele (3) și (5).
- (5) Comisia examinează, în măsura posibilă, exactitatea și relevanța mijloacelor de probă furnizate în plângere pentru a stabili dacă există suficiente probe pentru a justifica deschiderea unei anchete.
- (6) O anchetă nu este deschisă, în temeiul alineatului (1), decât în cazul în care s-a determinat, pe baza unei examinări a gradului de sprijin sau de opoziție față de plângere exprimat de către constructorii comunitari capabili să construiască nava similară, că plângerea a fost prezentată de către industria comunitară sau în numele său. Plângerea este considerată ca fiind depusă de către industria comunitară sau în numele său în cazul în care este susținută de către constructorii comunitari a căror capacitate colectivă de construcție a navei similare constituie peste 50 % din capacitatea totală de construcție a industriei comunitare pentru o navă similară, industrie care își exprimă susținerea sau opoziția față de plângere. Totuși, ancheta nu va fi deschisă atunci când constructorii comunitari care susțin în mod expres plângerea reprezintă mai puțin de 25 % din capacitatea totală a constructorilor comunitari capabili să construiască nava similară.
- (7) Autoritățile evită, cu excepția cazului în care s-a luat o decizie pentru deschiderea unei anchete, să facă publică plângerea care cere deschiderea unei anchete. Totuși, înainte de a proceda la deschiderea unei anchete, guvernul țării de export în cauză este informat despre acest lucru.
- (8) În cazul în care, în circumstanțe speciale, autoritățile decid să deschidă o anchetă fără să fie sesizate în acest scop de o plângere prezentată în scris de către industria comunitară sau în numele său, ele nu acționează decât în cazul în care posedă probe suficiente despre existența unui preț prejudiciabil, a unui prejudiciu și a unei legături de cauzalitate și în cazul în care s-a demonstrat că un membru al industriei comunitare presupus a fi victima unui prejudiciu reunește criteriile vizate la alineatul (3) litera (d) din prezentul articol pentru a justifica deschiderea unei anchete.
- Atunci când este cazul, se poate deschide o anchetă și pe baza unei plângeri în scris din partea autorităților unei părți

contractante. O asemenea plângere trebuie să se întemeieze pe probe suficiente care să demonstreze că o navă este sau a fost vândută la un preț prejudiciabil și că pretinsa vânzare către un cumpărător comunitar la un preț inferior valorii normale cauzează sau a cauzat un prejudiciu industriei naționale a părții contractante respective.

(9) Probele privind prețul prejudiciabil și prejudiciul sunt examinate simultan pentru a decide dacă va fi sau nu deschisă o anchetă. Plângerea este respinsă atunci când probele privind prețul prejudiciabil sau prejudiciul sunt insuficiente pentru continuarea cazului.

(10) Plângerea poate fi retrasă înaintea deschiderii anchetei, caz în care se consideră că nu a fost depusă.

(11) Fără a aduce atingere articolului 15 alineatul (2), atunci când, în urma consultărilor, reiese că există suficiente probe pentru a justifica deschiderea unei proceduri, Comisia trebuie să deschidă această procedură în termen de patruzeci și cinci de zile de la data depunerii plângerii sau, în cazul deschiderii unei anchete în conformitate cu alineatul (8), în cel mult șase luni de la data la care vânzarea navei a fost cunoscută sau ar fi trebuit să fie cunoscută și trebuie să publice un avis în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*. Atunci când probele prezentate sunt insuficiente, reclamantul trebuie, la sfârșitul consultărilor, să fie anunțat de acest lucru în termen de patruzeci și cinci de zile de la data la care plângerea a fost depusă la Comisie.

(12) Avizul de deschidere a procedurii anunță deschiderea unei anchete, indică numele și țara constructorului și a cumpărătorului (cumpărătorilor), precum și o descriere a navei în cauză, furnizează un rezumat al informațiilor primite și prevede că orice informație utilă trebuie să fie comunicată Comisiei; el fixează termenul în care părțile interesate pot să își manifeste intenția, să-și prezinte punctul de vedere în scris și să prezinte informații, în cazul în care aceste puncte de vedere și informații trebuie să fie luate în considerare în cursul anchetei; de asemenea, el precizează termenul în care părțile interesate pot cere să fie audiate de către Comisie, în conformitate cu articolul 6 alineatul (5).

(13) Comisia avizează exportatorul, cumpărătorul sau cumpărătorii navei și asociațiile reprezentative ale constructorilor, exportatorilor sau cumpărătorilor cunoscuți vizați, precum și pe reprezentanții țării din care provine nava care face obiectul anchetei și pe reclamanți despre deschiderea procedurii și, asigurând protejarea informațiilor confidențiale, furnizează textul integral al plângerii scrise primite în temeiul alineatului (1) exportatorului și autorităților țării de export și, la cerere, celorlalte părți interesate.

Articolul 6

Ancheta

(1) Ca urmare a deschiderii procedurii, Comisia, în cooperare cu statele membre și, după caz, cu autoritățile țării terțe, începe ancheta la nivel comunitar. Această anchetă privește simultan prețul prejudiciabil și prejudiciul.

(2) Destinatarii chestionarelor utilizate într-o anchetă privind prețul prejudiciabil dispun de cel puțin treizeci de zile pentru a înainta un răspuns. Termenul pentru exportatori începe de la data primirii chestionarului, care se consideră că a fost primit în termen de șapte zile de la data la care a fost trimis exportatorului sau transmis reprezentantului diplomatic corespunzător al țării de export. Poate fi acordată o prelungire a termenului de treizeci de zile, ținându-se cont de termenul fixat pentru anchetă și cu condiția ca partea respectivă să justifice în mod adecvat existența unor circumstanțe particulare, pentru a beneficia de o asemenea prelungire.

(3) Comisia poate cere autorităților țării terțe, dacă este cazul, precum și statelor membre, să-i furnizeze informații, caz în care statele membre iau toate măsurile necesare pentru a da curs acestor cereri. Ele comunică Comisiei informațiile cerute, ca și rezultatul tuturor verificărilor, controalelor sau anchetelor efectuate. Atunci când aceste informații prezintă un interes general sau atunci când transmiterea lor a fost cerută de către un stat membru, Comisia le transmite statelor membre, cu condiția ca acestea să nu aibă un caracter confidențial, caz în care ea transmite un rezumat neconfidențial.

(4) Comisia poate cere autorităților țării terțe, dacă este cazul, precum și statelor membre, să efectueze toate verificările și toate controalele necesare, în special în cazul constructorilor comunitari și să efectueze anchete în țările terțe, cu condiția acordului întreprinderilor în cauză și în absența opoziției din partea guvernului țării respective, înștiințat în mod oficial. Statele membre iau toate dispozițiile necesare pentru a da curs cererilor Comisiei. Agenții ai Comisiei pot, la cererea acesteia sau a unui stat membru, să-i asiste pe agenții statelor membre în exercitarea funcțiilor lor. De asemenea, agenții ai Comisiei îi pot asista pe agenții autorităților țărilor terțe în exercitarea funcțiilor lor în cazul în care Comisia și aceste autorități convin de comun acord asupra acestui lucru.

(5) Părțile interesate care și-au manifestat intenția în conformitate cu articolul 5 alineatul (12) sunt audiate în cazul în care, în

termenul fixat în avizul publicat în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*, ele au făcut o cerere în scris în acest scop demonstrând că sunt efectiv părți interesate pe care rezultatul procedurii le poate afecta și că există motive particulare pentru a fi audiate.

(6) La cererea lor, li se oferă constructorului, cumpărătorului (cumpărătorilor), reprezentanților guvernului țării de export, reclamanților și altor părți interesate, care și-au manifestat intenția în conformitate cu articolul 5 alineatul (12), posibilitatea de a se întâlni cu părțile care au interese contrare pentru a-și putea confrunta tezele opuse și eventualele obiecții. Atunci când se oferă astfel de posibilități, trebuie să se țină cont de necesitatea protecției caracterului confidențial al informațiilor și al conveniențelor dintre părți. Nici o parte nu este obligată să asiste la o întâlnire și absența unei părți nu aduce prejudicii cauzei sale. Informațiile furnizate oral în temeiul prezentului alineat sunt luate în considerare în măsura în care ele sunt confirmate ulterior în scris.

(7) Reclamanții, constructorul, cumpărătorul sau cumpărătorii și celelalte părți interesate, care și-au manifestat intenția în conformitate cu articolul 5 alineatul (12), precum și reprezentanții țării de export pot, în urma unei cereri scrise, să ia cunoștință de toate informațiile furnizate de orice parte implicată în anchetă, cu excepția documentelor interne elaborate de către autoritățile Comunității sau de către statele membre, cu condiția ca aceste informații să fie relevante pentru apărarea intereselor lor, să nu fie confidențiale, în sensul articolului 13, și să fie utilizate în anchetă. Aceste părți pot răspunde acestor informații și comentariile lor trebuie să fie luate în considerare în măsura în care sunt suficient sprijinite de argumente.

(8) Cu excepția circumstanțelor prevăzute la articolul 12, exactitatea informațiilor furnizate de părțile interesate și pe care se bazează concluziile, trebuie să fie verificată în măsura posibilă.

(9) În procedurile care necesită o comparare de prețuri și în care a fost livrată o navă similară, ancheta trebuie să se încheie în termen de cel mult un an de la data deschiderii sale.

În procedurile în care nava similară este în construcție, ancheta trebuie să se încheie în cel mult un an de la data livrării navei respective.

Anchetele care utilizează valoarea construită trebuie să se încheie în termen de un an de la data deschiderii lor sau de la data livrării navei, atunci când această ultimă dată este mai recentă.

Aceste termene sunt suspendate în cazul în care se aplică articolul 15 alineatul (2).

Articolul 7

Închiderea procedurii fără adoptarea de măsuri; impozitarea și perceperea de taxe pentru practicile prejudiciabile în materie de prețuri

(1) Atunci când se retrage plângerea, procedura poate fi închisă.

(2) Atunci când, după consultare, nu se dovedește necesară nici o măsură și în cazul în care nu a fost exprimată nici o obiecție în cadrul comitetului consultativ, ancheta sau procedura se închid. În toate celelalte cazuri, Comisia prezintă de îndată Consiliului un raport privind rezultatele consultărilor, însoțit de o propunere de închidere. Procedura este considerată închisă în cazul în care, în termen de o lună, Consiliul hotărând cu majoritate calificată, nu a decis altfel.

(3) Procedura este închisă de îndată atunci când s-a stabilit că marja de preț prejudiciabil, exprimată în procente ale prețului de export, este sub 2 %.

(4) Atunci când din constatarea definitivă a faptelor reiese că există un preț prejudiciabil și că în urma acestuia s-a produs un prejudiciu, Consiliul, la propunerea Comisiei, după consultarea comitetului consultativ, impune constructorului, cu majoritate simplă, o taxă pentru prețul prejudiciabil. Valoarea taxei pentru prețul prejudiciabil este egală cu marja prețului prejudiciabil stabilită. Consiliul ia decizia în termen de cel mult treizeci de zile lucrătoare de la primirea propunerii. Comisia ia măsurile necesare pentru punerea în aplicare a deciziei Consiliului, în special pentru perceperea taxei pentru prețul prejudiciabil.

(5) Constructorul de nave achită taxa pentru prețul prejudiciabil în termen de 180 de zile de la data la care i-a fost notificată impunerea, fiind stabilit că notificarea va fi considerată că a fost primită în termen de o săptămână de la data la care a fost adresată constructorului. Comisia poate acorda constructorului un termen prelungit în mod rezonabil pentru achitarea plății în cazul în care acesta aduce dovada că plata în termenul de 180 de zile l-ar face insolubil sau ar fi incompatibilă cu o reorganizare sub control judiciar, caz în care se poate cere plata de dobânzi pentru valoarea taxei neplătite, la o rată de rentabilitate egală celei a titlurilor de valoare de pe piața secundară pe termen mediu, exprimat în ECU la bursa de valori din Luxemburg, la care se adaugă 50 de puncte de bază.

Articolul 8

Alte măsuri echivalente

După consultarea comitetului consultativ, ancheta poate fi închisă fără impunerea unei taxe pentru preț prejudiciabil în cazul în care

constructorul anulează definitiv și necondiționat vânzarea navei care a făcut obiectul unei practici prejudiciabile în materie de prețuri sau se conformează unei alte măsuri echivalente acceptate de Comisie.

O vânzare nu este considerată anulată decât atunci când s-au încheiat toate relațiile contractuale între părțile implicate în vânzarea respectivă, când toate retribuțiile în legătură cu vânzarea au fost rambursate și toate drepturile asupra navei respective sau asupra părților acestei nave au fost restituite constructorului.

Articolul 9

Contramăsuri – refuzul drepturilor de încărcare și descărcare

(1) În cazul în care constructorul respectiv nu achită taxa stabilită în temeiul articolului 7, Comisia, după consultarea comitetului consultativ, impune navelor construite de către constructorul în cauză contramăsuri sub forma unui refuz al drepturilor de încărcare și de descărcare.

(2) Decizia care instituie contramăsurile intră în vigoare în 30 de zile de la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* și este anulată în cazul în care constructorul de nave achită integral taxa pentru prețul prejudiciabil. Contramăsura afectează toate navele comandate pe o perioadă de patru ani de la data intrării în vigoare a deciziei. Ea se aplică fiecărei nave pe o perioadă de patru ani de la data livrării sale. Aceste perioade nu pot fi reduse decât ca urmare și în conformitate cu rezultatele unei proceduri internaționale de soluționare a litigiilor privind contramăsurile impuse.

Navele cărora le sunt refuzate drepturile de încărcare și de descărcare sunt specificate printr-o decizie a Comisiei publicată în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

(3) Autoritățile vamale ale statelor membre nu autorizează încărcarea sau descărcarea navelor cărora le sunt refuzate drepturile de încărcare și de descărcare.

Articolul 10

Consultări

(1) Consultările prevăzute de prezentul regulament se derulează în cadrul unui comitet consultativ compus din reprezentanți ai fiecărui stat membru și condus de către un reprezentant al Comisiei. Consultări au loc de îndată, la cererea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei, și, în oricare caz, într-un interval de timp care să permită respectarea termenelor stabilite de prezentul regulament.

(2) Comitetul se reunește la convocarea președintelui său. Acesta comunică statelor membre, în cel mai scurt timp, toate informațiile utile.

(3) Atunci când este necesar, consultările pot avea loc numai în scris; în acest caz, Comisia informează statele membre și le specifică un termen în care ele pot să-și exprime avizul sau să ceară o consultare orală pe care președintele o organizează, cu condiția ca această consultare orală să se poată desfășura într-un interval de timp care să permită respectarea termenelor stabilite de prezentul regulament.

(4) Consultările se referă în special la:

- (a) existența unui preț prejudiciabil și metodele care permit să se determine marja de preț prejudiciabil;
- (b) existența și importanța prejudiciului;
- (c) legătura de cauzalitate între vânzarea la un preț prejudiciabil și prejudiciu;
- (d) măsurile care, ținând cont de circumstanțe, sunt adecvate pentru remedierea prețului prejudiciabil, precum și modalitățile de aplicare a acestor măsuri.

Articolul 11

Vizite de verificare

(1) Atunci când consideră oportun, Comisia efectuează vizite pentru a examina registrele exportatorilor, constructorilor de vase, operatorilor comerciali, agenților, producătorilor, asociațiilor și organizațiilor profesionale și pentru a verifica informațiile furnizate referitoare la prețul prejudiciabil și prejudiciu. În absența unui răspuns corespunzător în timp util, nu poate fi efectuată o vizită de verificare.

(2) Atunci când este necesar, Comisia realizează anchete în țări terțe, cu condiția obținerii acordului întreprinderilor implicate, a înștiințării reprezentanților guvernului țării respective și a absenței opoziției din partea acestora din urmă. De îndată ce a obținut acordul întreprinderilor implicate, Comisia trebuie să comunice autorităților țării de export numele și adresele întreprinderilor de vizitat, precum și datele convenite.

(3) Întreprinderile în cauză sunt informate despre natura informațiilor care vor fi verificate și despre orice alte informații care trebuie furnizate în cursul acestor vizite de verificare, ceea ce nu împiedică solicitarea altor precizări pe parcursul verificării, având în vedere informațiile obținute.

(4) În timpul verificărilor efectuate în temeiul alineatelor (1), (2) și (3), Comisia este asistată de agenți ai statelor membre care doresc acest lucru.

Articolul 12

Lipsa de cooperare

(1) Atunci când o parte interesată refuză accesul la informațiile necesare sau nu le furnizează în termenii prevăzuți de prezentul regulament sau împiedică în mod semnificativ ancheta, se pot stabili concluzii preliminare sau finale, pozitive sau negative, pe baza datelor disponibile. În cazul în care se constată că o parte implicată a furnizat o informație falsă sau înșelătoare, această informație nu este luată în considerare și se pot folosi datele disponibile. Părțile interesate trebuie să fie informate despre consecințele unui refuz de cooperare.

(2) Faptul de a nu furniza un răspuns pe suport informatic nu este considerat ca un refuz de cooperare, cu condiția ca partea interesată să demonstreze că prezentarea răspunsului în formele solicitate ar putea antrena o sarcină sau costuri suplimentare excesive.

(3) Atunci când informațiile prezentate de o parte interesată nu sunt cele mai bune din toate punctele de vedere, ele nu trebuie să fie ignorate din acest motiv, cu condiția ca eventualele deficiențe să nu facă excesiv de dificilă stabilirea de concluzii corecte, ca informațiile să fie furnizate în timp util, ca ele să fie verificabile și ca partea să fi acționat cât mai bine în măsura posibilităților sale.

(4) În cazul în care nu sunt acceptate probe sau informații, partea care le-a comunicat trebuie să fie informată de îndată despre motivele respingerii lor și trebuie să aibă posibilitatea de a furniza explicații suplimentare în termenul stabilit. În cazul în care aceste explicații nu sunt considerate satisfăcătoare, motivele respingerii probelor sau a informațiilor respective trebuie să fie comunicate și indicate în concluziile publicate.

(5) În cazul în care concluziile, inclusiv cele care se referă la valoarea normală, se bazează pe dispozițiile alineatului (1), în special pe informațiile furnizate în plângere, trebuie, atunci când acest lucru este posibil și în funcție de termenii anchetei, să se verifice aceste informații prin referire la alte surse independente disponibile, cum sunt listele de prețuri publicate, statisticile oficiale de vânzări și statisticile vamale sau prin referire la informațiile obținute în cursul anchetei de la alte părți interesate.

(6) În cazul în care o parte interesată nu cooperează sau nu cooperează decât parțial și în cazul în care, din acest motiv, nu sunt comunicate informații pertinente, rezultatul poate fi mai puțin favorabil pentru partea respectivă față de cazul în care ar fi cooperat.

Articolul 13

Tratamentul confidențial

(1) Orice informație de natură confidențială (de exemplu, pentru că divulgarea sa ar avantaja în mod semnificativ un concurent sau ar avea un efect defavorabil semnificativ pentru persoana care a furnizat informația sau pentru cea de la care a obținut-o) sau care ar fi furnizată cu titlu confidențial de către părțile unei anchete, este tratată ca atare de către autorități, în urma prezentării de motive valabile.

(2) Părțile interesate care furnizează informații confidențiale sunt obligate să dea rezumate neconfidențiale ale acestora. Aceste rezumate trebuie să fie suficient de detaliate pentru a permite înțelegerea rezonabilă a esenței informațiilor comunicate cu titlu confidențial. În situații excepționale, părțile pot indica faptul că aceste informații nu pot fi rezumate. În astfel de situații, trebuie să fie expuse motivele pentru care nu poate fi furnizat un rezumat.

(3) În cazul în care se consideră că o cerere de tratament confidențial nu este justificată și în cazul în care persoana care a furnizat informația nu vrea să o facă publică, nici să autorizeze divulgarea ei în termeni generali sau sub formă de rezumat, informația poate fi ignorată, exceptând situația în care se poate demonstra în mod convingător, plecând de la surse adecvate, că informația este corectă. Cererile de tratament confidențial nu pot respinse în mod arbitrar.

(4) Prezentul articol nu se opune divulgării, de către autoritățile comunitare, a informațiilor generale, în special a motivelor pe care sunt fondate deciziile luate în temeiul prezentului regulament, nici divulgării probelor pe care se sprijină autoritățile comunitare, în măsura necesară justificării acestor motive cu ocazia procedurilor în justiție. O asemenea divulgare trebuie să țină cont de interesul legitim al părților interesate de a nu fi relevate secretele de afaceri ale acestora.

(5) Consiliul, Comisia și statele membre sau agenții lor se abțin să divulge orice informație primită în aplicarea prezentului regulament pentru care persoana care a furnizat-o a cerut un tratament confidențial, fără autorizarea specifică a acesteia din urmă. Informațiile schimbate între Comisie și statele membre, informațiile referitoare la consultările organizate în aplicarea articolului 10 sau documentele interne pregătite de autoritățile Comunității sau statelor membre nu sunt divulgate decât în cazul în care divulgarea lor este în mod expres prevăzută de prezentul regulament.

(6) Informațiile primite în aplicarea prezentului regulament nu trebuie să fie utilizate decât pentru scopurile în care ele au fost cerute.

Articolul 14

Informarea părților

(1) Reclamanții, constructorul, exportatorul, cumpărătorul (cumpărătorii) de nave, precum și asociațiile reprezentative și reprezentanții țării de export pot cere să fie informați cu privire la detaliile privind faptele și considerațiile esențiale pe baza cărora este recomandată impunerea unei taxe pentru preț prejudiciabil sau închiderea unei anchete sau proceduri fără impunerea de taxe.

(2) Cererile de informare finale vizate la alineatul (1) trebuie să fie adresate în scris Comisiei și primite în termenul fixat de aceasta din urmă.

(3) Informarea finală trebuie să fie făcută în scris. Ea trebuie să fie făcută, ținându-se cont de necesitatea de a proteja informațiile confidențiale, cât mai curând posibil și, în mod normal, în cel târziu o lună de la luarea deciziei definitive sau de la transmiterea de către Comisie a unei propuneri de decizie finală, în conformitate cu articolul 7. Atunci când Comisia nu este în măsură să comunice anumite fapte sau considerații în acel moment, acestea trebuie să fie comunicate ulterior, cât mai curând posibil. Informarea nu prejudiciază orice decizie ulterioară care poate fi luată de Comisie sau de Consiliu și, atunci când această decizie se bazează pe fapte și considerații diferite, acestea din urmă trebuie să fie comunicate cât mai curând posibil.

(4) Observațiile făcute după ce a fost dată informarea finală nu pot fi luate în considerare decât în cazul în care ele sunt primite într-un termen pe care Comisia îl fixează în fiecare caz, ținând cont în mod corespunzător de urgența chestiunii, dar care nu trebuie să fie mai mic de zece zile.

Articolul 15

Dispoziții finale

(1) Prezentul regulament nu exclude aplicarea:

(a) regulilor speciale prevăzute în acordurile încheiate între Comunitate și țările terțe;

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 ianuarie 1996.

(b) măsurilor speciale, cu condiția ca acestea să nu fie contrarii obligațiilor contractate în cadrul acordului privind construcțiile navale.

(2) Nu se efectuează o anchetă în aplicarea prezentului regulament, și nici nu se impun sau mențin măsuri atunci când asemenea măsuri ar fi contrarii obligațiilor care decurg pentru Comunitate din acordul privind construcțiile navale sau din orice alt acord internațional relevant.

Nici o dispoziție a prezentului regulament nu împiedică îndeplinirea de către Comunitate a obligațiilor care îi revin în temeiul dispozițiilor acordului privind construcțiile navale care se referă la soluționarea litigiilor.

Articolul 16

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

El se aplică la data intrării în vigoare a acordului privind construcțiile navale ⁽¹⁾.

El nu se aplică navelor care au făcut obiectul unui contract semnat înaintea datei intrării în vigoare a acordului privind construcțiile navale, cu excepția navelor care au făcut obiectul unui contract după 21 decembrie 1994 și care trebuie livrate în mai mult de cinci ani de la data contractului. Acestor nave li se aplică prezentul regulament, cu excepția cazului în care constructorul poate dovedi că amânarea termenului de livrare este datorată unor motive comerciale normale și nu vizează evitarea aplicării prezentului regulament.

Pentru Consiliu

Președintele

S. AGNELLI

⁽¹⁾ Data intrării în vigoare a acordului privind construcțiile navale va fi publicată în *Jurnalul Oficial al Comunității Europene*, seria L.