

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 385/96

av den 29 januari 1996

om skydd mot skadlig prissättning av fartyg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 113 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande⁽²⁾, och

med beaktande av följande:

1. De multilaterala förhandlingar som fördes inom ramen för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling ledde till att ett avtal om upprätthållande av normala konkurrensvillkor inom den kommersiella varvsindustrin (nedan kallat "skeppsbyggnadsavtalet") ingicks den 21 december 1994.
2. Inom ramen för skeppsbyggnadsavtalet erkänns det att den särskilda karaktären hos transaktioner för förvärv av fartyg har gjort det omöjligt att tillämpa utjämnings- och antidumpingstullar enligt reglerna i artikel VI i Allmänna tull- och handelsavtalet (GATT) 1994, avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder och avtalet om tillämpning av artikel VI i GATT 1994 som utgör en bilaga till avtalet om upprättande av Världshandelsorganisationen. Till följd av behovet av bestämmelser för ett effektivt skydd mot skadlig försäljning av fartyg under deras normalvärde har det fastställts en kodex rörande skadlig prissättning inom varvsindustrin som, tillsammans med sina grundprinciper, utgör bilaga III till skeppsbyggnadsavtalet (nedan kallad "IPI-kodexen").
3. Texten till denna IPI-kodex grundar sig huvudsakligen på avtalet om tillämpning av artikel VI i Gatt 1994 men avviker från detta avtal när det är motiverat på grund av den särskilda karaktären hos transaktioner för förvärv av fartyg. Det är därför lämpligt att överföra IPI-kodexens ordalydelse till gemenskapslagstiftningen i den mån detta är möjligt med utgångspunkt från texten i rådets förordning (EG) nr 384/96 av den 22 december 1995 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen⁽³⁾.

4. Skeppsbyggnadsavtalet och de rättsliga bestämmelserna däri är av avsevärd betydelse för gemenskapsrätten.

5. För att upprätthålla jämvikten mellan de rättigheter och skyldigheter som fastställs i skeppsbyggnadsavtalet bör gemenskapen vidta åtgärder mot varje skadligt prissatt fartyg vars försäljning under normalvärdet vållar gemenskapsindustrin skada.

6. I förhållande till skeppsbyggare som kommer från skeppsbyggnadsavtalets parter kan försäljningen av ett fartyg endast bli föremål för en undersökning av kommissionen när köparen av fartyget tillhör gemenskapen och under förutsättning att fartyget inte är ett örlogsfartyg.

7. Det är önskvärt att tydliga och detaljerade regler fastställs för beräkning av normalvärdet. I synnerhet bör ett sådant värde i den mån det är möjligt fastställas på grundval av en representativ försäljning av ett likadant fartyg under normala handelsförhållanden i exportlandet. Det är ändamålsenligt att fastställa de förhållanden under vilka inhemsk försäljning kan anses ske med förlust och därför kan lämnas utan avseende och under vilka försäljningen av ett likadant fartyg till tredje land eller ett konstruerat normalvärde får användas för att beräkna värdet. Det är också önskvärt att föreskriva om en lämplig kostnadsfördelning, även för ett inledningskede. När normalvärdet konstrueras är det också nödvändigt att ange den metod som skall tillämpas för att bestämma belopp avseende försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt den vinstmarginal som bör inräknas i värdet.

8. För att på ett riktigt sätt kunna använda det nya verktyget för att bekämpa skadlig prissättning skall kommissionen vidta alla nödvändiga åtgärder för att med avseende på stora konglomerat och holdingbolag i tredje länder fastställa giltigheten av bokföringskostnaderna när kostnadsprisstrukturen behöver uppskattas.

9. När normalvärdet fastställs för länder som inte har marknadsekonomi synes det klokt att fastställa regler för att välja ett lämpligt tredje land med marknadsekonomi som skall användas för detta ändamål och, om det inte är möjligt att finna ett lämpligt tredje land, föreskriva att normalvärdet får fastställas på någon annan godtagbar grund.

⁽¹⁾ EGT nr C 13, 18.1.1996, s. 10.

⁽²⁾ EGT nr C 17, 22.1.1996.

⁽³⁾ Se sidan 1 i detta nummer av EGT.

10. Det är lämpligt att definiera exportpriset och att ange de justeringar som skall göras i de fall där det bedöms nödvändigt att rekonstruera detta pris på grundval av det första priset på den öppna marknaden.
11. För att säkerställa en rättvis jämförelse mellan exportpris och normalvärde är det tillrådligt att förteckna de faktorer, inbegripet avtalsenliga skadestånd, som kan påverka priserna och deras jämförbarhet.
12. Det är önskvärt att tydliga och detaljerade riktlinjer fastställs avseende de faktorer som kan vara av betydelse vid fastställandet av huruvida den skadligt prissatta försäljningen har vållat väsentlig skada eller hotar att vålla skada. Om det påvisas att prisnivån på den ifrågavarande försäljningen har vållat gemenskapsindustrin skada, bör effekten av andra faktorer uppmärksammas, särskilt de rådande marknadsvillkoren i gemenskapen.
13. Det är lämpligt att definiera begreppet "gemenskapsindustri" med hänsyn till möjligheten att bygga ett likadant fartyg och att föreskriva att parter som står i ekonomisk intressegemenskap med exportörer får uteslutas från denna industri samt att definiera begreppet "ha ekonomisk intressegemenskap med".
14. Det är nödvändigt att fastställa de formella och faktiska villkoren för att kunna inge ett klagomål mot skadlig prissättning, inbegripet i vilken omfattning det bör stödjas av gemenskapsindustrin samt vilka uppgifter om köparen av fartyget, skadlig prissättning, skada och orsakssamband ett sådant klagomål bör innehålla. Det är också ändamålsenligt att närmare ange förfaranden för avvisande av klagomål eller inledande av förfaranden.
15. Om köparen av det skadligt prissatta fartyget är etablerad inom territoriet hos någon annan av skeppsbyggnadsavtalets parter kan ett klagomål också innehålla en begäran om att myndigheterna i den avtalsslutande parten skall inleda en undersökning. En sådan begäran skall i berättigade fall överföras till myndigheterna i denna avtalsslutande part.
16. I lämpliga fall kan en undersökning också inledas genom ett skriftligt klagomål från myndigheterna hos någon av skeppsbyggnadsavtalets parter i enlighet med denna förordning och på de villkor som gäller i skeppsbyggnadsavtalet.
17. Det är nödvändigt att fastställa på vilket sätt berörda parter bör underrättas om de uppgifter som myndigheterna kräver och att de bör ges tillräckliga möjligheter att framlägga all nödvändig bevisning och fullt ut försvara sina intressen. Det är också önskvärt att klart ange vilka regler och förfaranden som skall följas vid undersökningen, särskilt reglerna om hur berörda parter skall ge sig till kanna, framföra sina synpunkter och lämna uppgifter inom bestämda tidsfrister om dessa synpunkter och uppgifter skall beaktas. Det är även lämpligt att fastställa de villkor enligt vilka en berörd part får ta del av och yttra sig om uppgifter som lämnats av andra berörda parter. Medlemsstaterna och kommissionen bör även samarbeta vid inhämtandet av uppgifter.
18. Det är nödvändigt att föreskriva att ett förfarande, oavsett om en avgift för skadlig prissättning införs eller ej, alltefter omständigheterna skall avslutas senast ett år efter det att undersökningen påbörjades eller fartyget levererades. En undersökning eller ett förfarande bör avslutas om marginalen för den skadliga prissättningen är försumbar.
19. Undersökningen kan avslutas utan att det införs någon avgift för skadlig prissättning, om försäljningen av det skadligt prissatta fartyget slutgiltigt och ovillkorligen upphävs eller om en annan motsvarande gottgörelse godtas. Särskild hänsyn skall dock tas till behovet av att undvika att äventyra det mål som eftersträvas enligt denna förordning.
20. En avgift för skadlig prissättning som motsvarar beloppet för den skadliga prissättningsmarginalen måste tas ut av den skeppsbyggare vars skadligt prissatta försäljning av ett fartyg har vållat gemenskapsindustrin skada, om alla villkor som fastställs i denna förordning uppfylls. Det bör fastställas exakta och utförliga regler för genomförandet av ett sådant beslut, inbegripet alla åtgärder som är nödvändiga för beslutets faktiska tillämpning, särskilt när det gäller att vidta motåtgärder, om skeppsbyggaren inte betalar avgiften för skadlig prissättning inom den gällande tidsfristen.
21. Det är nödvändigt att fastställa exakta regler för vägran av rättigheter att lasta och lossa i gemenskapshamnar för fartyg som byggts av den skeppsbyggare som omfattas av motåtgärder.
22. Skyldigheten att betala avgiften för skadlig prissättning upphör inte förrän denna avgift har betalats i sin helhet eller vid utgången av den period under vilken motåtgärderna gäller.
23. Ingen åtgärd som vidtas i enlighet med denna förordning får strida mot gemenskapsintresset.
24. När gemenskapen agerar i enlighet med denna förordning måste behovet av snabba och effektiva insatser beaktas.

25. Det är nödvändigt att föreskriva att regelbundna samråd med en rådgivande kommitté skall äga rum vid bestämda tidpunkter under undersökningen. Kommittén skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.
26. Det är ändamålsenligt att föreskriva kontrollbesök för att kontrollera de uppgifter som lämnats om skadlig prissättning och skada, varvid besöken dock bör vara avhängiga av att frågeformulären besvaras på ett riktigt sätt.
27. Det är nödvändigt att föreskriva att, när parter inte samarbetar på ett tillfredsställande sätt, andra uppgifter kan användas för att fastställa de faktiska omständigheterna och att dessa uppgifter kan vara mindre gynnsamma för parterna än om de hade samarbetat.
28. Bestämmelser bör antas om behandling av konfidentiella uppgifter så att affärshemligheter inte röjs.
29. Det är väsentligt att föreskriva att de parter, som uppfyller villkoren för detta, skall informeras på ett riktigt sätt om de väsentliga omständigheterna och övervägandena och att detta, med hänsyn till beslutsgången i gemenskapen, skall ske inom en tidsfrist som gör det möjligt för dem att tillvarata sina intressen.
- HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.
- isbrytare och mudderverk) och alla bogserbåtar på 365 kW och däröver.
- b) *likadant fartyg*: varje fartyg av samma typ och ungefärlig storlek samt med samma användningsområde som det berörda fartyget och med egenskaper som har stora likheter med egenskaperna hos det berörda fartyget.
- c) *samma allmänna fartygskategori*: varje fartyg av samma typ och med samma användningsområde men av en helt annan storlek.
- d) *försäljning*: etablering eller överföring av en ägarandel i fartyget, med undantag av en ägarandel som endast etablerats eller förvärvats i avsikt att ställa säkerhet för ett vanligt affärsmässigt lån.
- e) *ägarintresse*: alla avtalsenliga andelar eller andelar i kapitalet som gör det möjligt för den eller sem som har ett sådant intresse att dra nytta av fartygets drift på ett sätt som i påtaglig grad är jämförbart med det sätt på vilket en ägare kan dra nytta av fartygets drift. Då man fastställer om en sådan påtaglig jämförbarhet förekommer skall bl.a. följande faktorer beaktas:
- Villkoren och omständigheterna för transaktionen.
 - Handelsbruk inom industrin.
 - Om det fartyg som ingår i transaktionen är integrerat i verksamheten för dem som har ägarintresse.
 - Om det i praktiken är sannolikt att de som har sådana intressen kommer att dra nytta av och ta risken för fartygets drift under en betydande del av fartygets livslängd.
- f) *köpare*: alla personer eller bolag som förvärvar ett ägarintresse, även genom hyra eller långtidscharter av ett fartyg utan besättning, i kombination med den ursprungliga överföringen från skeppsbyggaren, direkt eller indirekt, inbegripet personer eller bolag som äger eller kontrollerar en köpare eller ger anvisningar till denne. En person eller ett bolag äger en köpare när personen eller bolaget har en ägarandel på mer än 50 % hos köparen. En person eller ett bolag kontrollerar en köpare när personen eller bolaget är i stånd att, rättsligt eller faktiskt, styra eller begränsa köparens verksamhet, vilken antas ligga på en andel av 25 %. Om en ägares äganderätt visas, antas det inte förekomma separat kontroll av denna såvida inte något annat fastställs. Det kan finnas mer än en köpare av ett fartyg.
- g) *bolag*: alla bolag eller firmor som bildats enligt civil- eller handelsrättsliga bestämmelser, inbegripet kooperativa föreningar, och andra juridiska personer som lyder under offentlig rätt eller privaträtt, även sådana som inte gör någon vinst.

Artikel 1

Principer och definitioner

- En avgift för skadlig prissättning får tas ut av byggaren av alla skadligt prissatta fartyg vars försäljning till en annan köpare än en köpare i fartygets ursprungsland orsakar skada.
- Ett fartyg skall anses vara skadligt prissatt om det sålda fartygets exportpris är lägre än det jämförbara pris som ett likadant fartyg betingar i den normala handeln när det säljs till en köpare i exportlandet.
- I denna förordning avses med
 - fartyg*: varje motordrivet sjögående fartyg på 100 bruttoregisterton och däröver som används för varu- eller persontransport eller för specialändamål (t.ex.

- h) *avtalsslutande part*: varje part från tredje land till skeppsbyggnadsavtalet.

Artikel 2

Fastställande av skadlig prissättning

A. Normalvärde

1. Normalvärdet skall normalt sett grunda sig på de priser som oberoende köpare i exportlandet har betalat eller skall betala för ett likadant fartyg i den vanliga handeln.

2. Priser mellan parter som förefaller att stå i ekonomisk intressegemenskap med varandra eller att använda ett kompensationsarrangemang gentemot varandra får endast anses utgöra priser i den normala handeln och endast användas för att fastställa normalvärdet om det fastställs att de inte påverkas av förhållandet mellan parterna.

3. Om det inte förekommer någon försäljning av likadana fartyg i den normala handeln, eller om försäljningen på grund av den särskilda marknadssituationen inte möjliggör en riktig jämförelse, skall normalvärdet för ett likadant fartyg beräknas på grundval av exportpriset för ett likadant fartyg vid försäljning i normal handel till ett lämpligt tredje land, förutsatt att detta pris är representativt. Om det inte förekommer sådan försäljning till något lämpligt tredje land, eller om försäljningen inte möjliggör en riktig jämförelse, skall normalvärdet för ett likadant fartyg beräknas på grundval av produktionskostnaden i ursprungslandet plus ett skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst.

4. Försäljning av likadana fartyg på exportlandets hemmamarknad eller försäljning till tredje land till priser under tillverkningskostnaden per enhet (fasta och rörliga) plus försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader, kan av prisskäl behandlas som om den inte förekommer i den vanliga handeln och får lämnas utan avseende när normalvärdet fastställs, endast om det konstateras att en sådan försäljning sker till priser som innebär att full kostnadstäckning inte nås inom rimlig tid, vilket normalt sett bör vara fem år.

5. Kostnaderna skall normalt sett beräknas på grundval av den undersökta skeppsbyggarens bokföring, under förutsättning att bokföringen överensstämmer med det berörda landets allmänt godkända bokföringsprinciper och att det visas att de på ett rimligt sätt avspeglar produktions- och försäljningskostnaderna för det undersökta fartyget.

Alla bevis som framläggs avseende riktig kostnadsfördelning skall beaktas, under förutsättning att det kan visas att en sådan fördelning använts tidigare. I brist på en lämpligare metod skall kostnaderna i första hand fördelas

på grundval av omsättningen. Om det inte redan beaktats i kostnadsfördelningen enligt detta stycke, skall kostnaderna på ett lämpligt sätt justeras för extraordinära kostnadsposter som gynnar framtida eller pågående tillverkning eller för omständigheter då kostnaderna påverkas av igångsättningsverksamhet.

6. Beloppen för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst skall grundas på faktiska uppgifter om tillverkning och försäljning av likadana fartyg i den vanliga handeln av den skeppsbyggare som är föremål för undersökning. När sådana belopp inte kan fastställas på denna grundval, kan beloppen fastställas på grundval av

a) det vägda medelvärdet för de faktiska belopp som har fastställts för andra skeppsbyggare i ursprungslandet i fråga om produktion och försäljning av likadana fartyg på hemmamarknaden i det landet,

b) de faktiska kostnader som den berörda skeppsbyggaren i den vanliga handeln ådrar sig för produktion och försäljning av fartyg inom samma generella kategori på hemmamarknaden i ursprungslandet,

c) en annan rimlig metod, under förutsättning att det fastställda tillägget för vinst inte överstiger den vinst som andra skeppsbyggare normalt gör vid försäljning av fartyg inom samma generella kategori på hemmamarknaden i ursprungslandet.

Vidare skall den vinst som tillkommer vid ett konstruerat värde vid varje tillfälle grundas på den genomsnittsvinst som uppnås under en rimlig tid av normalt sex månader, både före och efter den försäljning som omfattas av undersökningen och avspeglar en rimlig vinst vid tidpunkten för denna försäljning. Vid en sådan beräkning skall all snedvridning som visar sig medföra en vinst som inte är rimlig vid tidpunkten för försäljningen förhindras.

7. Mot bakgrund av den långa ledtiden mellan kontrakt och leverans av fartyg skall ett normalvärde inte omfatta de faktiska kostnader beträffande vilka skeppsbyggaren kan visa att de har orsakats av force majeure och att de är avsevärt högre än den kostnadsökning som skeppsbyggaren rimligen kunde ha förutsett och tagit med i beräkningen när de väsentliga försäljningsvillkoren fastställdes.

8. I fråga om försäljning från länder som inte har marknadsekonomi, särskilt sådana länder på vilka rådets förordning (EG) nr 519/94 om gemensamma regler för import från vissa tredje länder och om upphävande av förordningarna (EEG) nr 1765/82, (EEG) nr 1766/82 och (EEG) nr 3420/83⁽¹⁾ tillämpas, skall normalvärdet bestämmas på grundval av priset eller det konstruerade värdet i ett tredje land med marknadsekonomi eller priset

⁽¹⁾ EGT nr L 67, 10.3.1994, s. 89. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 839/95 (EGT nr L 85, 19.4.1995, s. 9).

från ett sådant tredje land till andra länder inbegripet gemenskapen eller om detta inte är möjligt, på någon annan skälig grund inbegripet det pris som faktiskt betalas eller skall betalas i gemenskapen för ett likadant fartyg, vid behov vederbörligen anpassat så att det inbegriper en skälig vinstmarginal.

Ett lämpligt tredje land med marknadsekonomi skall väljas ut på ett sätt som inte är oskäligt, varvid vederbörlig hänsyn skall tas till alla tillförlitliga uppgifter som görs tillgängliga vid tidpunkten för valet. Hänsyn skall även tas till tidsfrister.

Parterna i undersökningen skall snarast efter det att undersökningen inletts underrättas om vilket tredje land med marknadsekonomi som kommer att användas och skall ges en tidsfrist på tio dagar för att lämna synpunkter.

B. Exportpris

9. Exportpriset skall vara det pris som faktiskt betalas eller skall betalas för det fartyg som är föremål för utredning.

10. I de fall då ett exportpris inte finns eller då exportpriset förefaller otillförlitligt på grund av en särskild ekonomisk intressegemenskap eller ett kompensationsarrangemang mellan skeppsbyggaren och köparen eller en tredje part, får exportpriset räknas fram på grundval av det pris till vilket fartyget första gången säljs vidare till en oberoende köpare eller, om fartyget inte säljs vidare till en oberoende köpare eller inte säljs vidare i samma skick som det såldes första gången, på vilken skälig grund som helst.

I dessa fall skall justeringar göras för alla kostnader, inbegripet tullar och skatter, som har uppkommit mellan den ursprungliga försäljningen och återförsäljningen samt uppkommen vinst, i syfte att fastställa ett tillförlitligt exportpris vid gemenskapens gräns.

De poster som skall justeras inbegriper dem som normalt bärs av en köpare men som betalas av någon part inom eller utanför gemenskapen som förefaller att ha ekonomisk intressegemenskap med skeppsbyggaren eller köparen eller förefaller att ha ingått ett kompensationsarrangemang med skeppsbyggaren eller köparen, inklusive vanlig transport, försäkring, hantering, lastning och därmed sammanhängande kostnader, tullar och andra skatter som skall betalas i importlandet vid förvärv av fartyget samt en skälig marginal som skall täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst.

C. Jämförelse

11. En rättvis jämförelse skall göras mellan exportpriset och normalvärdet. Denna jämförelse skall göras i

samma handelsled och avse försäljningar så nära varandra i tiden som möjligt, vilket normalt betyder försäljning inom tre månader före eller efter den undersökta försäljningen eller, om det inter förekommer någon sådan försäljning, en annan lämplig period. Vederbörlig hänsyn skall i varje särskilt fall tas till olikheter som påverkar prisernas jämförbarhet, inbegripet olikheter i försäljningsvillkor, kontraktuella skadestånd, beskattning, handelsled, kvantiteter, fysiska egenskaper och alla andra olikheter som också visat sig påverka prisernas jämförbarhet. Om, i de fall som avses i punkt 10, prisernas jämförbarhet har påverkats, skall normalvärdet fastställas i ett handelsled som motsvarar det konstruerade exportprisets handelsled eller vederbörlig hänsyn i motiverade fall tas enligt denna punkt. Dubblering skall undvikas vid justeringen, särskilt avseende rabatter och kontraktuella skadestånd.

När prisjämförelser kräver valutaomräkning skall sådan omräkning grundas på den växelkurs som gällde på försäljningsdagen, förutom i de fall när en försäljning av utländsk valuta på terminsmarknaderna är direkt knuten till den berörda exportförsäljningen, då i stället den kurs som gäller vid terminsförsäljningen skall tillämpas. Med avseende på denna bestämmelse avses med försäljningsdagen den dag då de mest väsentliga försäljningsvillkoren fastställs, vanligtvis kontraktsdagen. Om de väsentliga försäljningsvillkoren i betydande grad ändras vid en annan tidpunkt bör dock den växelkurs som gällde på dagen för ändringen tillämpas. I sådant fall skall lämpliga justeringar ske för att göra det möjligt att beakta all oskälig påverkan av den skadliga prissättningsmarginalen enbart på grund av förändringar i växelkursen mellan den ursprungliga försäljningsdagen och dagen för denna ändring.

D. Skadlig prissättningsmarginal

12. Om inte annat följer av relevanta bestämmelser om rättvis jämförelse skall förekomsten av skadliga prissättningsmarginaler normalt fastställas på grundval av en jämförelse mellan ett vägt medeltal för normalvärdet och ett vägt medeltal för all försäljning, eller genom en jämförelse mellan de normalvärden och de exportpriser som fastställts för varje enskild transaktion. Ett normalvärde som fastställts på grundval av ett vägt medeltal kan dock jämföras med priset för varje enskild försäljningstransaktion om ett mönster av exportpriser konstateras som väsentligt skiljer sig mellan olika köpare, regioner eller över olika tidsperioder och om de metoder som anges i första meningen i denna punkt inte till fullo avspeglar den skadliga prissättning som tillämpas.

13. Den skadliga prissättningsmarginalen skall utgöras av det belopp med vilket normalvärdet överskrider exportpriset. Om de skadliga prissättningsmarginalerna varierar kan ett vägt medeltal för den skadliga prissättningsmarginalen fastställas.

Artikel 3

Fastställande av skada

1. I enlighet med denna förordning skall, om inte annat anges, begreppet *skada* avse väsentlig skada för gemenskapsindustrin, hot om väsentlig skada på gemenskapsindustrin eller avsevärd försening av upprättande av sådan industri och skall tolkas i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.

2. Fastställande av skada skall grundas på faktiska bevis och skall inbegripa en objektiv granskning av såväl a) den inverkan som försäljning under normalvärdet har på priserna på gemenskapens marknad för likadana fartyg, som b) denna försäljnings inverkan på gemenskapsindustrin.

3. Med avseende på den inverkan som försäljning under normalvärdet har på priserna skall hänsyn tas till huruvida denna försäljning skett till betydligt lägre pris i jämförelse med priset på likadana fartyg som framställts av gemenskapsindustrin, eller om denna försäljning på annat sätt leder till att priserna sänks betydligt eller till att prisökningar som annars skulle ha ägt rum väsentligen hindras. Varken en enskild faktor eller flera av dessa faktorer kan nödvändigtvis geavgörande vägledning.

4. Om en undersökning om skadlig prissättning samtidigt inbegriper försäljning av fartyg från mer än ett land, skall effekterna av denna försäljning endast slås samman om det fastställs a) att den skadliga prissättningsmarginal som fastställts i förhållande till förvärven från varje land är större än försumbar enligt vad som anges i artikel 7.3 och b) att det är lämpligt att tillsammans bedöma effekterna av försäljningen mot bakgrund av konkurrensvillkoren mellan fartyg som skeppsbyggare utanför gemenskapen sålt till köparen och konkurrensvillkoren mellan sådana fartyg och likadana gemenskapsfartyg.

5. Granskningen av den inverkan som försäljning under normalvärdet har på den berörda gemenskapsindustrin skal innefatta en bedömning av alla relevanta ekonomiska faktorer och förhållanden som har betydelse för industrins tillstånd, däribland följande: Den omständigheten att en industri fortfarande befinner sig i en period där den återhämtar sig från effekterna av tidigare dumpning, skadlig prissättning eller subventionering, storleken på den faktiska marginalen för skadlig prissättning, faktisk och möjlig nedgång i försäljning, vinster, tillverkningsvolym, marknadsandel, produktivitet, avkastning på investeringar, kapacitetsutnyttjande, faktorer som påverkar gemenskapspriser, faktiska och möjliga negativa verkningar på penningflödet, lagerhållning, sysselsättning, löner, tillväxt och förmåga att anskaffa kapital eller investeringsmedel. Denna förteckning är inte uttömmande och en enskild faktor eller flera av dessa faktorer kan inte heller nödvändigtvis ge avgörande vägledning.

6. Av den relevanta bevisning som framläggs i enlighet med punkt 2 måste det framgå att försäljningen under normalvärdet orsakar eller har orsakat skada i denna förordnings mening. Detta innebär särskilt ett fastställande av att de prisnivåer som avses i punkt 3 har inverkat på gemenskapsindustrin i enlighet med punkt 5 och att denna inverkan är så allvarlig att den kan betecknas som väsentlig.

7. Andra kända faktorer än försäljningen under normalvärdet, som samtidigt skadar gemenskapsindustrin, skall även granskas för att säkerställa att den skada som orsakas av dessa faktorer inte tillskrivs försäljningen under normalvärdet i enlighet med punkt 6. Faktorer som kan beaktas i detta sammanhang inbegriper omfattningen av och priserna på den försäljning som skeppsbyggare i andra länder än exportlandet inte har bedrivit under normalvärdet, minskning av efterfrågan eller förändringar i konsumtionsmönster, handelsbegränsande åtgärder vidtagna av och konkurrens mellan producenter i tredje land och gemenskapens producenter, tekniska framsteg och gemenskapsindustrins exportutveckling och produktivitet.

8. Verkningarna av försäljningen under normalvärdet skall bedömas i förhållande till gemenskapsindustrins produktion av likadana fartyg när tillgängliga uppgifter gör det möjligt att särskilja denna produktion enligt sådana kriterier som produktionsprocessen, producenternas försäljning och vinst. Om produktionen inte kan särskiljas på detta sätt, skall verkningarna av försäljningen under normalvärdet bedömas genom undersökning av produktionen av den minsta fartygklass som innefattar ett likadant fartyg och för vilken nödvändiga uppgifter kan erhållas.

9. Fastställande av hot om väsentlig skada skall grundas på fakta och inte endast på påståenden, förmodanden eller avlägsna möjligheter. Den förändring i förhållanden som kan skapa en situation där försäljning under normalvärdet skulle förorsaka skada måste klart kunna förutses och risken måste vara överhängande.

Vid en prövning av om det föreligger ett hot om väsentlig skada, skall bland annat följande faktorer beaktas:

a) Tillräcklig, fritt tillgänglig kapacitet hos skeppsbyggarer eller en omedelbart förestående betydande ökning av denna kapacitet som tyder på en starkt ökad försäljning under normalvärdet, med hänsyn tagen till förekomsten av andra exportmarknader som kan ta emot eventuell ytterligare export.

b) Huruvida fartyg exporteras till priser som i påtaglig utsträckning skulle kunna sänka priser eller förhindra prisökningar som annars skulle ha ägt rum och som skulle kunna öka efterfrågan på ytterligare förvärv från andra länder.

Ingen av de faktorer som anges ovan kan var för sig nödvändigtvis ge avgörande vägledning men de undersökta faktorerna skall sammantagna leda till slutsatsen att risken för ökad försäljning under normalvärdet är överhängande och att väsentlig skada skulle uppstå om en skyddsåtgärd inte vidtog.

Artikel 4

Definition av gemenskapsindustri

1. Vid tillämpning av denna förordning skall begreppet *gemenskapsindustri* avse alla producenter inom gemenskapen med möjlighet att producera ett likadant fartyg i sina befintliga anläggningar eller vilkas anläggningar på passande sätt kan anpassas till att producera ett likadant fartyg, eller de producenter vilkas sammanlagda möjlighet att producera ett likadant fartyg utgör en större del, i den mening som avses i artikel 5.4, av gemenskapens samlade möjlighet att producera ett likadant fartyg. När producenter som står i särskild ekonomisk intressegemenskap med en skeppsbyggare, exportör eller köpare, eller själva är köpare, av det fartyg som påstås vara skadligt prissatt, får dock begreppet "gemenskapsindustri" begränsas till att avse övriga producenter.

2. Vid tillämpning av punkt 1 skall producenter anses stå i ekonomisk intressegemenskap med skeppsbyggare, exportörer eller köpare endast om a) den ena av dem, direkt eller indirekt, kontrollerar den andra, eller b) båda två, direkt eller indirekt, kontrolleras av en tredje part, eller c) de tillsammans, direkt eller indirekt, kontrollerar en tredje part, under förutsättning att det finns anledning att anta eller misstänka att denna intressegemenskap är av sådan art att den berörda producenten uppträder på ett annat sätt än vad producenter som inte har ekonomisk intressegemenskap gör. Vid tillämpning av denna punkt skall en part anses kontrollera den andra om den förre är i stånd att, rättsligt eller faktiskt, styra eller begränsa den senares verksamhet.

3. Bestämmelserna i artikel 3.8 skall vara tillämpliga på denna artikel.

Artikel 5

Inledande av förfaranden

1. Med undantag för vad som föreskrivs i punkt 8 skall en undersökning för att fastställa förekomst, grad och verkan av påstådd skadlig prissättning inledas när en fysisk eller juridisk person, eller en sammanslutning som inte är juridisk person, på gemenskapsindustrins vägnar skriftligen framför klagomål.

Klagomålet kan ingens till kommissionen eller till en medlemsstat som skall vidarebefordra det till kommisso-

nen. Kommissionen skall skicka medlemsstaterna en kopia av varje klagomål som den tar emot. Klagomålet skall anses ha givits in den första arbetsdagen efter det att klagomålet överlämnats till kommissionen med rekommenderat brev eller efter det att kommissionen utfärdat ett mottagningsbevis.

Om en medlemsstat utan att ett klagomål har ingivits har tillräckliga bevis för skadlig prissättning samt att detta har orsakat gemenskapsindustrin skada skall den omedelbart underrätta kommissionen om dessa bevis.

2. Ett klagomål enligt punkt 1 skall inlämnas senast

a) sex månader efter den tidpunkt då den klagande fick kännedom om försäljningen av fartyget eller borde ha känt till denna

— om de klagande fick möjlighet att lämna in ett anbud avseende det ifrågavarande kontraktet genom ett omfattande generellt anbud eller något annat anbudsförfarande, och

— han faktiskt gjorde detta, och

— den klagandes anbud i allt väsentligt uppfyllde anbudsspecifikationerna,

b) nio månader efter den tidpunkt då den klagande fick kännedom om försäljningen av fartyget eller borde ha känt till denna trots att det inte förekom någon anbudsinfordran, förutsatt att en anmälan om hans avsikt att delta i anbudsförfarandet, inbegripet upplysningar som rimligen var tillgängliga för den klagande för att specificera transaktionen i fråga, hade lämnats till kommissionen eller en medlemsstat senast sex månader efter den tidpunkten,

c) men under inga omständigheter senare än sex månader efter dagen för leverans av fartyget.

Den sökande kan anses ha känt till att fartyget sålts från den tidpunkt då kontraktets ingående tillsammans med mycket allmänna upplysningar om fartyget offentliggörs i internationell branschpress.

I denna artikel avses med *ett omfattande generellt anbud* ett anbud där den tänkta köparen lämnar en anbudsinfordran till åtminstone alla skeppsbyggare som köparen vet har möjlighet att bygga fartyget i fråga.

3. Ett klagomål enligt punkt 1 skall innehålla bevis för

a) skadlig prissättning,

b) skada,

c) orsakssamband mellan den påstått skadligt prissatta försäljningen och den påstådda skadan, och

- d) i) om fartyget såldes genom ett omfattande generellt anbud, bevis för att den klagande fick en anbudsinfordran för kontraktet i fråga och faktiskt lämnade ett anbud och att den klagandes anbud i allt väsentligt uppfyllde anbudsspecifikationerna (dvs. leveranstid och tekniska krav), eller
- ii) om fartyget såldes genom något annat anbudsförfarande och den klagande fick en anbudsinfordran för kontraktet i fråga, bevis för att han faktiskt lämnade ett anbud och att den klagandes anbud i allt väsentligt uppfyllde anbudsspecifikationerna, eller
- iii) i avsaknad av en annan anbudsinfordran än för ett omfattande generellt anbud, bevis för att den klagande hade möjlighet att bygga fartyget i fråga och att den klagande, om han kände till eller borde ha känt till det förestående förvärvet, gjorde bevisliga ansträngningar att genomföra en försäljning till köparen i enlighet med den berörda anbudsspecifikationen. Den klagande kan anses ha känt till det förestående förvärvet om det kan påvisas att majoriteten av den berörda industrin gjorde ansträngningar för att sälja ett sådant fartyg till den köparen eller om det kan påvisas att allmänna upplysningar om det förestående förvärvet kunde erhållas från mäklare, finansiärer, klassificeringssällskap, befraktare, branschorganisationer eller andra enheter som vanligtvis är engagerade i skeppsbyggnadstransaktioner och med vilka den klagande hade regelbundna kontakter eller affärer.
4. Klagomålet skall innehålla sådana uppgifter som rimligen är tillgängliga för den klagande om följande:
- a) Den klagandes identitet och en beskrivning av omfattningen och värdet av den klagandes produktion i gemenskapen av ett likadant fartyg. Om ett skriftligt klagomål görs för gemenskapsindustrins räkning skall klagomålet visa för vilken industrigrens räkning som klagomålet görs genom att en förteckning lämnas över samtliga kända producenter i gemenskapen som har möjlighet att bygga ett likadant fartyg och, så vitt möjligt, uppgift om hur stor del av gemenskapens produktion av ett likadant fartyg som dessa producenter står för.
- b) En fullständig beskrivning av det fartyg som påstås vara skadligt prissatt, namnen på ursprungs- eller exportländerna i fråga, varje känd exportörs eller utländsk producers identitet samt identiteten på det berörda fartygets köpare.
- c) Priset på sådana fartyg när de säljs på ursprungs- eller exportlandets eller -ländernas hemmamarknader (eller när så är lämpligt uppgifter om fartygets pris vid försäljning från ursprungs- eller exportlandet eller -länderna till tredje land eller uppgifter om fartygets beräknade värde) och uppgifter om exportpriserna eller när så är lämpligt det pris till vilket ett sådant fartyg första gången säljs till en oberoende köpare.
- d) Preiseffekterna av den skadligt prissatta försäljningen på likadana fartyg på gemenskapens marknad, och följderna av försäljningen för gemenskapsindustrin, enligt vad som framgår av faktorer och förhållanden som har betydelse för gemenskapsindustrins ställning, såsom de som räknas upp i artikel 3.3 och 3.5.
5. Kommissionen skall så långt det är möjligt pröva riktigheten och tillförlitligheten av de bevis som framläggs i klagomålet för att fastställa om bevisen är tillräckliga för att motivera att en undersökning inleds.
6. En undersökning enligt punkt 1 skall inte inledas såvida det inte, på grundval av en prövning av i vilken grad det bland gemenskapsproducenter som kan bygga ett likadant fartyg finns stöd för eller motstånd mot klagomålet, fastställa att klagomålet är gjort av gemenskapsindustrin eller för dess räkning. Klagomålet skall anses vara gjort av gemenskapsindustrin eller för dess räkning om det stöds av de producenter i gemenskapen vilkas sammanlagda kapacitet att producera ett likadant fartyg utgör mer än 50 % av den totala kapaciteten att producera ett likadant fartyg för den del av gemenskapsindustrin som antingen stöder eller motsätter sig klagomålet. Undersökningen skall dock inte inledas om de producenter i gemenskapen som uttryckligen stöder klagomålet tillsammans svarar för mindre än 25 % av den totala kapaciteten hos de gemenskapsproducenter som kan producera ett likadant fartyg.
7. Myndigheterna skall undvika att offentliggöra klagomålet med framställan om att en undersökning skall inledas om det inte redan har fattats ett beslut om att inleda en undersökning. Innan beslut fattas om att inleda en undersökning skall dock det berörda exportlandets regering underrättas.
8. Om det under särskilda förhållanden fattas beslut om att inleda en undersökning utan att ett skriftligt klagomål från gemenskapsindustrin eller för dess räkning har mottagits, skall detta göras om det föreligger tillräckliga bevis för skadlig prissättning, skada, ett orsakssamband och att en medlem av den påstått skadade gemenskapsindustrin uppfyllde kriterierna i punkt 3.d i denna artikel, för motivera att undersökningen inleds.
- När det är lämpligt kan en undersökning också inledas på grund av ett skriftligt klagomål från en avtalsslutande

parts myndigheter. Ett sådant klagomål skall stödjas av tillräckliga bevis för att prissättningen för ett fartyg är eller har varit skadlig och att den påstådda försäljningen under normalvärdet till en köpare i gemenskapen orsakar eller har orsakat skada för den berörda avtalsslutande partens inhemska industri.

9. Bevisen för både skadlig prissättning och skada skall prövas samtidigt i beslutet om huruvida en undersökning skall inledas eller inte. Ett klagomål skall avslås om det inte finns tillräckliga bevis för antingen skadlig prissättning eller skada för att motivera att ärendet fortsätter att handläggas.

10. Klagomålet får återkallas innan undersökningen inletts och skall då inte anses ha ingivits.

11. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15.2 skall kommissionen, om det efter samråd är uppenbart att bevismaterialet är tillräckligt för att inleda ett förfarande, inleda detta förfarande inom 45 dagar efter det att klagomålet gavs in eller, om ett förfarande har inletts enligt punkt 8, senast sex månader efter det att fartygets försäljning blev eller skulle ha blivit känd, samt offentliggöra ett meddelande om detta i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Om tillräckliga bevis inte har framlagts skall den klagande efter samråd informeras om detta inom 45 dagar efter det att klagomålet gavs in till kommissionen.

12. Meddelandet om inledande av ett förfarande skall innehålla uppgift om att en undersökning har påbörjats, skeppsbyggarens och köparnas namn och land samt en beskrivning av det berörda fartyget, ge en sammanfattning av de uppgifter som har tagits emot samt fastställa att alla relevanta uppgifter skall lämnas till kommissionen. Vidare skall de tidsfrister anges inom vilka berörda parter kan ge sig till känna, skriftligen ge sina synpunkter och lämna uppgifter, om dessa synpunkter och uppgifter skall beaktas vid undersökningen. I meddelandet skall även anges den tidsfrist inom vilken berörda parter kan begära att få bli hörda av kommissionen i enlighet med artikel 6.5.

13. Kommissionen skall underrätta exportören, fartygets köpare och representativa producentorganisationer, exportörer eller köpare av sådana fartyg som kommissionen vet är berörda, liksom företrädare för det land vars fartyg är föremål för en sådan undersökning samt klagandena om att förfarandet har inletts och skall, med vederbörlig hänsyn till skyddet av konfidentiella uppgifter, tillställa exportörerna och myndigheterna i exportlandet den fullständiga texten till det skriftliga klagomål som har mottagits i enlighet med punkt 1 och, på begäran, även andra berörda parter.

Artikel 6

Undersökningen

1. Efter det att förfarandet har inletts skall kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna och när det är lämpligt myndigheterna i tredje land inleda en undersökning på gemenskapsnivå. Denna undersökning skall omfatta såväl skadlig prissättning som skada och dessa skall undersökas samtidigt.

2. Parter som mottar frågeformulär i en undersökning om skadlig prissättning skall ges minst 30 dagar för att besvara dem. Tidsfristen för exportörerna skall räknas från och med den dag då de mottar frågeformuläret, vilket skall anses ha skett inom en vecka efter att det skickats till exportörerna eller överlämnats till representationen för exportlandet. En förlängning av trettiodagarsperioden kan, med vederbörlig hänsyn till de tidsfrister som gäller för undersökningen, beviljas under förutsättning att parten kan förete goda skäl för en sådan förlängning.

3. Kommissionen kan begära att myndigheterna i tredje land samt medlemsstaterna när det är lämpligt lämnar uppgifter, och medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att verkställa en sådan begäran. De skall skicka de begärda uppgifterna till kommissionen tillsammans med resultaten av alla inspektioner, kontroller eller undersökningar som utförs. Om dessa uppgifter är av allmänt intresse eller om en medlemsstat så begär skall kommissionen vidarebefordra dessa till medlemsstaterna under förutsättning att uppgifterna inte är av konfidentiell natur, i vilket fall en icke-konfidentiell sammanfattning skall överlämnas.

4. Kommissionen kan begära att myndigheterna i tredje land och medlemsstaterna när det är lämpligt utför alla nödvändiga kontroller och inspektioner, särskilt hos gemenskapsproducenter, och att det utför undersökningar i tredje land, under förutsättning att de berörda företagen ger sitt samtycke och att regeringen i det ifrågavarande landet har blivit officiellt informerad och inte gör någon invändning. Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att efterkomma framställningar från kommissionen. Om kommissionen eller en medlemsstat begär detta, skall tjänstemän från kommissionen bemyndigas att biträda medlemsstaternas tjänstemän vid utförandet av deras åligganden. Tjänstemän från kommissionen får även biträda tjänstemännen vid myndigheter i tredje länder vid utförandet av deras åligganden efter överenskommelse mellan kommissionen och dessa myndigheter.

5. De berörda parter som har givit sig till känna i enlighet med artikel 5.12 skall höras om de har lämnat

en skriftlig begäran om detta inom den tidsfrist som meddelats i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och därvid påvisat att de är berörda parter som troligen berörs av resultatet av förfarandet och att det finns särskilda skäl för att höra dem.

6. På begäran skall skeppsbyggaren, köparna, företrädare för exportlandets regering, klagandena samt andra berörda parter som har gett sig till känna i enlighet med artikel 5.12, ges tillfälle att möta parter med motstridiga intressen så att motstridiga uppfattningar och motargument kan framföras. Därvid skall hänsyn tas till behovet av att bevara uppgifter konfidentiella och av att säkerställa parternas intressen. Ingen av parterna skall vara skyldig att närvara vid ett möte, och underlåtenhet att göra detta skall inte skada den ifrågavarande partens sak. Muntliga uppgifter som lämnas i enlighet med denna punkt skall beaktas av kommissionen om de därefter bekräftas skriftligen.

7. Klagandena, skeppsbyggaren, köparna och andra berörda parter som har gett sig till känna i enlighet med artikel 5.12, liksom företrädare för exportlandet kan på skriftlig begäran få ta del av alla de uppgifter som har lämnats av någon av parterna i undersökningen, till skillnad från interna handlingar som har upprättats av myndigheterna i gemenskapen eller dennas medlemsstater, under förutsättning att dessa har betydelse för framläggandet av deras sak och att de inte är konfidentiella i den mening som avses i artikel 13 och att de används i undersökningen. Dessa parter får yttra sig över uppgifterna och deras synpunkter skall beaktas i den mån de är tillräckligt väl underbyggda.

8. Förutom i sådana fall som anges i artikel 12 skall det så långt det är möjligt säkerställas att de uppgifter som lämnas av berörda parter och som läggs till grund för de avgöranden som träffas är riktiga.

9. Vid förfaranden i vilka det ingår en jämförelse pris för pris om ett likadant fartyg har levererats, skall undersökningen avslutas senast ett år efter det att den påbörjades. Vid förfaranden där ett likadant fartyg är under byggnad skall undersökningen avslutas senast ett år efter det att det likadana fartyget levererades.

Undersökningar i vilka det ingår ett konstruerat värde skall avslutas inom ett år efter det att de påbörjades eller inom ett år efter det att fartyget levererades, beroende på vilket som sker senast.

I den mån artikel 15.2 tillämpas gäller inte dessa tidsfrister.

Artikel 7

Avslutande utan åtgärder samt införande och uttag av avgifter för skadlig prissättning

1. Om klagomålet återkallas kan förfarandet avslutas.
2. Om det efter samråd fastställs att åtgärder inte är nödvändiga och den rådgivande kommittén inte har några invändningar mot detta skall undersökningen eller förfarandet avslutas. I alla övriga fall skall kommissionen omedelbart förelägga rådet en rapport om resultaten av samrådet tillsammans med ett förslag om att förfarandet skall avslutas. Förfarandet skall anses vara avslutat om inte rådet inom en månad med kvalificerad majoritet har beslutat annorlunda.
3. Samma förfaranden skall omedelbart avslutas om det fastställs att den skadliga prissättningsmarginalen understiger 2 %, uttryckt i procent av exportpriset.
4. Om det av de faktiska omständigheter som slutgiltigt konstateras framgår att skadlig prissättning och skada orsakad därav föreligger, skall rådet med enkel majoritet på förslag av kommissionen och efter samråd med den rådgivande kommittén införa en avgift för skadlig prissättning för skeppsbyggaren. Avgiften för skadlig prissättning skall uppgå till den fastställda marginalen för skadlig prissättning. Rådet skall fatta beslut senast 30 arbetsdagar efter det att förslaget har tagits emot. Kommissionen skall vidta nödvändiga åtgärder för genomförande av rådets beslut, i synnerhet uttaget av avgiften för skadlig prissättning.
5. Skeppsbyggaren skall betala avgiften för skadlig prissättning inom 180 dagar efter det att han har tagit emot meddelandet om att en avgift införts, varvid meddelandet för detta ändamål skall anses ha tagits emot en vecka efter den dag det sändes till skeppsbyggaren. Kommissionen kan ge skeppsbyggaren en rimlig förlängning av betalningsfristen om skeppsbyggaren kan visa att betalning inom 180 dagar skulle göra honom insolvent eller vara oförenlig med en av domstol övervakad rekonstruktion, varvid det till alla obetalda delar av avgiften skall läggas en ränta som motsvarar avkastningen på den sekundära marknaden av medelfristiga ecuobligationer på fondbörsen i Luxemburg plus 50 räntepunkter.

Artikel 8

Alternativa åtgärder

Efter samråd med den rådgivande kommittén kan undersökningen avslutas utan att det införs någon avgift för skadlig prissättning om skeppsbyggaren definitivt och ovillkorligen annullerar försäljningen av det skadligt prissatta fartyget eller samtycker till en alternativ, likvärdig åtgärd som godtas av kommissionen.

En försäljning skall endast anses annullerad om alla avtalsenliga förbindelser mellan de parter som berörs av försäljningen i fråga har avbrutits, all ersättning som betalats ut i samband med försäljningen har återbetalats och alla rättigheter beträffande det berörda fartyget eller delar av detta återlämnas till skeppsbyggaren.

Artikel 9

Motåtgärder — förvägrande av lastnings- och lossningsrättigheter

1. Om skeppsbyggaren i fråga inte betalar den avgift för skadlig prissättning som införs enligt artikel 7 skall kommissionen i samråd med den rådgivande kommittén vidta motåtgärder genom att vägra rättighet att lasta och lossa de fartyg den berörda skeppsbyggaren har byggt.

2. Beslutet att införa motåtgärder skall träda i kraft 30 dagar efter dess offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och upphävas om skeppsbyggaren betalar hela avgiften för skadlig prissättning. Motåtgärden skall omfatta alla fartyg om vilka det har slutits avtal under en period av fyra år från dagen för beslutets ikraftträdande. Varje fartyg skall omfattas av motåtgärder under en period av fyra år efter dess leverans. Dessa perioder får endast avkortas efter och i enlighet med resultatet av ett internationellt förfarande för tvistlösning med avseende på de införda motåtgärderna.

De fartyg som vägras lastnings- och lossningsrättigheter skall anges i ett beslut som skall fattas av kommissionen och offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

3. Medlemsstaternas tullmyndigheter skall inte tillåta lastning eller lossning med avseende på fartyg som vägrats rättighet att lasta och lossa.

Artikel 10

Samråd

1. Allt samråd som föreskrivs i denna förordning skall äga rum i en rådgivande kommitté som skall bestå av företrädare för varje medlemsstat med en företrädare för kommissionen som ordförande. Samråd skall hållas omedelbart efter en medlemsstats begäran eller på initiativ av kommissionen och under alla omständigheter inom en tid som gör det möjligt att iaktta de tidsfrister som fastställs i denna förordning.

2. Kommittén skall sammanträda på kallelse av ordföranden. Denne skall snarast möjligt förse medlemsstaterna med alla relevanta uppgifter.

3. Om det är nödvändigt kan samråd ske enbart i skriftlig form. I sådana fall skall kommissionen underätta medlemsstaterna och ange en tidsfrist inom vilken de skall ha rätt att yttra sig eller begära muntligt samråd, som ordföranden skall arrangera, under förutsättning att sådant muntligt samråd kan äga rum inom en tid som gör det möjligt att iaktta de tidsfrister som fastställs i denna förordning.

4. Samråd skall i synnerhet avse

- förekomsten av skadlig prissättning och metoder för att fastställa den skadliga prissättningsmarginalen,
- förekomsten och omfattningen av skada,
- orsakssambandet mellan den skadligt prissatta försäljningen och skadan,
- de åtgärder som under föreliggande förhållanden är lämpliga för att förhindra eller avhjälpa den skadliga prissättningen samt sättet på vilket sådana åtgärder skall genomföras.

Artikel 11

Kontrollbesök

1. Kommissionen skall, om den finner detta lämpligt, genomföra besök hos exportörer, skeppsbyggare, återförsäljare, agenter, producenter, branschsammanlutningar och -organisationer för att kontrollera de uppgifter som lämnats om skadlig prissättning och skada. Utan ett riktigt och i rätt tid inlämnat svar får kontrollbesök inte genomföras.

2. Kommissionen kan vid behov utföra undersökningar i tredje land under förutsättning att de berörda företagen ger sitt samtycke, att företrädare för det ifrågasvarande landets regering underrättas och att denna inte motsätter sig undersökningen. Så snart kommissionen har tagit emot de berörda företagens samtycke bör den underrätta myndigheterna i exportlandet om namn och adress på de företag som skall besökas och de datum som överenskommits.

3. De berörda företagen skall underrättas om arten av de uppgifter som skall verifieras vid kontrollbesöket och om alla övriga uppgifter som skall lämnas under sådana besök, vilket inte utesluter att det mot bakgrund av de uppgifter som framkommer vid kontrollbesöket kan krävas att ytterligare detaljuppgifter lämnas.

4. Vid undersökningar som genomförs i enlighet med punkterna 1–3 skall kommissionen biträdas av tjänstemän från de medlemsstater som begär detta.

Artikel 12

Bristande samarbete

1. I fall där någon berörd part vägrar att ge tillgång till eller på något annat sätt inte lämnar nödvändiga uppgifter inom de tidsfrister som fastställs i denna förordning eller lägger väsentliga hinder i vägen för undersökningen, kan preliminära eller slutgiltiga, positiva eller negativa avgöranden fattas på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga. Om det framkommer att någon berörd part har lämnat falska eller missledande uppgifter skall dessa lämnas utan beaktande och de uppgifter som finns tillgängliga kan användas som underlag. Berörda parter bör göras uppmärksamma på följderna av bristande samarbete.

2. Om svar inte lämnas i datoriserad form skall detta inte anses utgöra bristande samarbete, under förutsättning att den berörda parten kan visa att avgivande av svar på det sätt som begärts skulle utgöra en orimlig ytterligare börda eller orimliga ytterligare kostnader.

3. Även om de uppgifter som lämnas av en berörd part inte är idealiska i alla avseenden bör de inte lämnas utan beaktande, under förutsättning att eventuella brister inte är sådana att de gör det onödigt svårt att komma fram till någorlunda riktiga slutsatser och att uppgifterna lämnas på ett riktigt sätt och i rätt tid och kan kontrolleras samt att parten har handlat efter bästa förmåga.

4. Om bevis eller uppgifter inte godtas skall den part som lämnat dem omedelbart underrättas om orsakerna till detta och ges tillfälle att lämna ytterligare förklaringar inom den fastställda tidsfristen. Om förklaringarna inte anses vara tillfredsställande skall skälen till att dessa bevis eller uppgifter avvisas meddelas och anges i de slutsatser som offentliggörs.

5. Om avgöranden inbegripet sådana som avser normalvärde fattas på grundval av bestämmelserna i punkt 1, inklusive de uppgifter som lämnas i klagomålet, skall de om det är praktiskt möjligt och med beaktande av tidsfristerna för undersökningen kontrolleras mot uppgifter från andra oberoende källor som kan stå till förfogande, exempelvis offentliggjorda prislistor, officiell försäljningsstatistik och uppgifter om tulluppbörd eller uppgifter som andra berörda parter lämnat som ett led i undersökningen.

6. Om någon berörd part inte samarbetar eller samarbetar endast delvis så att relevanta uppgifter därigenom undanhålls kan resultatet bli mindre gynnsamt för parten än om denna hade samarbetat.

Artikel 13

Konfidentiell behandling

1. Uppgifter som till sin natur är konfidentiella (t.ex. för att framläggandet av dem skulle utgöra en klar konkurrensfördel för en konkurrent eller skulle ha en påtagligt ogynnsam effekt för den person som lämnar uppgifterna, eller för den person från vilken han har erhållit uppgifterna) eller som lämnas konfidentiellt av parter i en undersökning, skall när begäran härom är välgrundad behandlas konfidentiellt av myndigheterna.

2. Från berörda parter som lämnar konfidentiella uppgifter skall icke-konfidentiella sammanfattningar av dessa infordras. Dessa sammanfattningar skall vara tillräckligt detaljerade för att göra det möjligt att på ett rimligt sätt förstå det egentliga innehållet i de konfidentiella uppgifterna. Under särskilda omständigheter får dessa parter ange att de ifrågavarande uppgifterna inte kan sammanfattas. Under sådana särskilda omständigheter skall en förklaring lämnas om skälen till att uppgifterna inte kan sammanfattas.

3. Om en begäran om konfidentiell behandling inte kan anses berättigad och om den person som lämnar uppgifterna antingen är ovillig att göra uppgifterna tillgängliga eller att tillåta att de yppas i en allmän eller sammanfattad form, får dessa uppgifter lämnas utan beaktande om det inte med hjälp av lämpliga källor på ett tillfredsställande sätt kan visas att uppgifterna är riktiga. Begäran om konfidentiell behandling skall inte avvisas godtyckligt.

4. Denna artikel skall inte hindra gemenskapens myndigheter att yppa allmän information, särskilt inte de skäl som legat till grund för beslut som fattas i enlighet med denna förordning, och inte heller att de yppar den bevisning som gemenskapens myndigheter har stött sig på i den mån det är nödvändigt att redogöra för dessa skäl vid en rättegång. Ett sådant yppande skall ske med beaktande av de berörda parternas legitima intresse av att deras affärshemligheter inte röjs.

5. Rådet, kommissionen och medlemsstaterna eller tjänstemän hos någon av dessa får inte yppa några uppgifter som mottagits i enlighet med denna förordning, för vilka uppgiftslämnaren har begärt konfidentiell behandling, utan uttryckligt tillstånd från uppgiftslämnaren. Informationsutbyte mellan kommissionen och medlemsstaterna, uppgifter avseende samråd i enlighet med artikel 10 eller interna handlingar som upprättats av gemenskapens myndigheter eller medlemsstaterna får endast yppas om detta uttryckligen anges i denna förordning.

6. Uppgifter som mottagits i enlighet med denna förordning skall endast användas för de ändamål för vilka de begärdes.

Artikel 14

Yppande av uppgifter

1. Klagandena, skeppsbyggaren, exportörer, fartygets köpare och deras intresseorganisationer samt företrädare för exportlandet kan begära att få del av de viktigaste uppgifterna och övervägandena på grund av vilka en avgift för skadlig prissättning avses att tas ut eller en undersökning eller ett förfarande avses att avslutas utan att någon avgift införs.

2. Begäran om att slutligt få del av uppgifter i enlighet med punkt 1 skall lämnas skriftligen till kommissionen och vara kommissionen till handa inom den tidsfrist som fastställs av kommissionen.

3. Yppande av uppgifter skall göras skriftligen. Det skall göras så snart som möjligt, med vederbörligt beaktande av behovet att skydda konfidentiella uppgifter, och i normala fall inte mer än en månad innan ett slutgiltigt beslut fattas eller innan kommissionen lämnar förslag till slutliga åtgärder i enlighet med artikel 7. Om kommissionen vid den tidpunkten inte är i stånd att framlägga vissa faktiska omständigheter eller överväganden skall dessa framläggas snarast möjligt därefter. Delgivande av uppgifter skall inte föregripa något beslut som kommissionen eller rådet därefter kan fatta, men om ett sådant beslut fattas på grundval av andra faktiska omständigheter eller överväganden skall dessa framläggas snarast möjligt.

4. Anmärkningar som görs efter ett delgivande av uppgifter skall endast tas i beaktande om de tas emot inom en tidsfrist som skall fastställas av kommissionen för varje enskilt fall och som skall vara minst tio dagar med vederbörligt beaktande av ärendets brådskande natur.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 29 januari 1996.

Artikel 15

Slutbestämmelser

1. Denna förordning utesluter inte tillämpningen av
 - a) särskilda bestämmelser som fastställts i avtal mellan gemenskapen och tredje länder,
 - b) särskilda åtgärder, under förutsättning att sådana åtgärder inte står i strid med förpliktelser enligt skeppsbyggnadsavtalet.
2. Det skall inte genomföras någon undersökning enligt denna förordning och inte heller skall det införas eller bibehållas några åtgärder när sådana åtgärder skulle vara oförenliga med gemenskapens förpliktelser till följd av skeppsbyggnadsavtalet eller något annat relevant internationellt avtal.

Ingenting i denna förordning skall hindra gemenskapen från att uppfylla sina förpliktelser enligt bestämmelserna i skeppsbyggnadsavtalet i fråga om lösning av tvister.

Artikel 16

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Den skall tillämpas från den tidpunkt då skeppsbyggnadsavtalet⁽¹⁾ träder i kraft. Den skall inte tillämpas på fartyg för vilka avtal har slutits före den 1 januari 1996, med undantag av fartyg för vilka avtal har slutits efter den 21 december 1994 för leverans mer än fem år efter dagen för avtalet. Sådana fartyg skall omfattas av denna förordning såvida skeppsbyggaren inte kan visa att dagen för leverans flyttats fram av vanliga handelsmässiga skäl och inte för att undvika att denna förordning tillämpas.

På rådets vägnar

S. AGNELLI

Ordförande

⁽¹⁾ Tidpunkten för skeppsbyggnadsavtalets ikraftträdande kommer att offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*, L-serien.