



Brussel, 29.9.2014
COM(2014) 605 final

2014/0280 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake bescherming tegen schade veroorzakende prijzen van vaartuigen

TOELICHTING

1. In de context van een Europa van de burgers hecht de Commissie groot belang aan het vereenvoudigen en verduidelijken van het recht van de Unie om het duidelijker en toegankelijker te maken voor de gewone burger, zodat deze nieuwe mogelijkheden krijgt en in staat wordt gesteld gebruik te maken van de specifieke rechten die hij aan het recht van de Unie kan ontleen.

Dit doel kan niet worden verwezenlijkt zolang talloze bepalingen die meermaals en vaak ingrijpend zijn gewijzigd, gedeeltelijk in de oorspronkelijke handeling en gedeeltelijk in de latere wijzigingshandelingen te vinden zijn. Om dan na te gaan wat de geldende regels zijn, is veel zoekwerk vereist, waarbij een groot aantal handelingen moet worden vergeleken.

Codificatie van meermaals gewijzigde regels is dan ook van essentieel belang om het recht duidelijk en doorzichtig te maken.

2. Bij haar besluit van 1 april 1987¹ heeft de Commissie haar diensten opgedragen alle handelingen na maximaal tien wijzigingen te codificeren, waarbij zij erop wijst dat dit een minimumregel is en dat haar diensten ter wille van de duidelijkheid en het juiste begrip van de bepalingen ernaar zouden moeten streven de teksten waarvoor zij verantwoordelijkheid dragen, met nog kortere tussenpozen te codificeren.
3. De conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Edinburgh (december 1992) hebben dit bevestigd² en het belang van codificatie onderstreept, omdat daarmee rechtszekerheid wordt verschaft omtrent de vraag welke wet op een gegeven moment op een bepaald onderwerp van toepassing is.

Bij codificatie moet de normale procedure voor de vaststelling van handelingen van de Unie volledig in acht worden genomen.

Aangezien bij codificatie geen inhoudelijke wijzigingen in de betrokken wetteksten mogen worden aangebracht, zijn het Europees Parlement, de Raad en de Commissie bij Interinstitutioneel Akkoord van 20 december 1994 een versnelde werkmethode voor de codificatie van wetteksten overeengekomen.

4. Dit voorstel beoogt de codificatie van Verordening (EG) nr. 385/96 van de Raad van 29 januari 1996 inzake bescherming tegen schade veroorzakende prijzen van vaartuigen³. De nieuwe verordening vervangt de verschillende handelingen die erin zijn verwerkt⁴; dit voorstel laat de inhoud van de handelingen die worden gecodificeerd onverlet en beperkt zich er derhalve toe deze samen te voegen en daarin slechts de formele wijzigingen aan te brengen die voor de codificatie zelf vereist zijn.
5. Dit voorstel voor een codificatie is opgesteld op basis van een voorafgaande consolidatie, in 22 officiële talen, van Verordening (EG) nr. 385/96 en de handeling tot wijziging daarvan, met behulp van een gegevensverwerkingssysteem van het Bureau voor publicaties van de Europese Unie. Voor zover de artikelen zijn vernummerd, is het verband tussen de oude en de nieuwe nummering weergegeven in een concordantietabel die is opgenomen in bijlage II bij de gecodificeerde verordening.

¹ COM(87) 868 PV.

² Zie bijlage 3 bij deel A van die conclusies.

³ Opgenomen in het wetgevingsprogramma voor 2014.

⁴ Zie bijlage I bij dit voorstel.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake bescherming tegen schade veroorzakende prijzen van vaartuigen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie , en met name artikel 207, lid 2 ,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

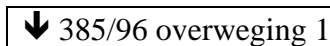
Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁵,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:



- (1) Verordening (EG) nr. 385/96 van de Raad⁶ is ingrijpend gewijzigd⁷. Ter wille van de duidelijkheid en een rationele ordening van de tekst dient tot codificatie van die verordening te worden overgegaan.



- (2) De onder auspiciën van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling gevoerde multilaterale onderhandelingen hebben geleid tot de sluiting, op 21 december 1994, van een overeenkomst inzake normale concurrentievoorwaarden in de commerciële scheepsbouw- en scheepsreparatiesector (hierna „Scheepsbouwovereenkomst” genoemd).

⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁶ Verordening (EG) nr. 385/96 van de Raad van 29 januari 1996 inzake bescherming tegen schade veroorzakende prijzen van vaartuigen (PB L 56 van 6.3.1996, blz. 21).

⁷ Zie bijlage I.

↓ 385/96 overweging 2
(aangepast)

- (3) In de Scheepsbouwovereenkomst wordt erkend dat, gezien de bijzondere kenmerken van transacties in verband met de aankoop van vaartuigen, de compenserende rechten en anti-dumpingrechten waarin is voorzien bij artikel VI van de Algemene Overeenkomst betreffende Tarieven en Handel , de Overeenkomst inzake subsidies en compenserende maatregelen en de Overeenkomst inzake de toepassing van artikel VI van de Algemene Overeenkomst betreffende Tarieven en Handel 1994 (hierna „Antidumpingovereenkomst van 1994” genoemd) , die als bijlage aan de Overeenkomst tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie zijn gehecht, zijn in de praktijk moeilijk toepasbaar. Er is behoefte is aan een doeltreffend instrument om te voorkomen dat vaartuigen onder hun normale waarde worden verkocht en de betrokken bedrijfstak schade lijdt. Met het oog hierop is een code inzake schade veroorzakende prijzen in de scheepsbouw is vastgesteld, die tezamen met de grondbeginselen in bijlage III bij de Scheepsbouwovereenkomst is opgenomen (hierna „SVP-code” genoemd).
-

↓ 385/96 overweging 3
(aangepast)

- (4) De tekst van de SVP-code is in hoofdzaak gebaseerd op de Antidumpingovereenkomst van 1994, doch wijkt van die Overeenkomst af in gevallen waarin dit gerechtvaardigd is wegens het specifieke karakter van de transacties in verband met de verkoop van vaartuigen. De tekst van de SVP-code dient derhalve in het Unierecht tot uitdrukking te komen , voor zover zulks mogelijk is op basis van [Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad]⁸.
-

↓ 385/96 overweging 4
(aangepast)

- (5) De Scheepsbouwovereenkomst en de daaruit voortvloeiende wettelijke bepalingen zijn van aanzienlijk belang voor het Unierecht .
-

↓ 385/96 overweging 5
(aangepast)

- (6) Teneinde het in de Scheepsbouwovereenkomst vastgestelde evenwicht van rechten en verplichtingen te handhaven, dient de Unie maatregelen te nemen ten aanzien van elk vaartuig dat wordt verkocht tegen een schade veroorzakende prijs die lager is dan de normale waarde en die daardoor schade toebrengt aan de bedrijfstak van de Unie .

⁸ Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap (PB L 343 van 22.12.2009, blz. 51).

↓ 385/96 overweging 6
(aangepast)

- (7) Voor scheepsbouwers uit landen die partij zijn bij de Scheepsbouwovereenkomst kan de verkoop van een vaartuig slechts aan een onderzoek van de Unie worden onderworpen indien de koper van het vaartuig in de Unie gevestigd is en het geen militair vaartuig betreft.
-

↓ 385/96 overweging 7

- (8) Het is dienstig duidelijke en gedetailleerde bepalingen betreffende de berekening van de normale waarde vast te stellen en, in het bijzonder, voor te schrijven dat deze in zoverre mogelijk op de representatieve verkoop van een soortgelijk vaartuig in het kader van normale handelstransacties in het land van uitvoer gebaseerd dient te zijn. Het is wenselijk nader aan te geven onder welke omstandigheden een verkoop op de binnenlandse markt wordt geacht met verlies te hebben plaatsgevonden en derhalve buiten beschouwing kan worden gelaten en onder welke omstandigheden van de verkoop van een soortgelijk vaartuig aan een derde land of van een door berekening vastgestelde normale waarde kan worden uitgegaan. Het is bovendien wenselijk, zelfs voor de startfase van een bepaalde productie, in een correcte kostenallocatie te voorzien. Wanneer de normale waarde door berekening wordt vastgesteld, dient tevens te worden aangegeven op welke wijze de bedragen voor verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten worden vastgesteld en welke winstmarge in een dergelijke waarde wordt ingecalculeerd.
-

↓ 385/96 overweging 8
(aangepast)

- (9) Om het instrument ter bestrijding van schade veroorzakende prijzen correct te kunnen toepassen, moet de Commissie alle nodige maatregelen nemen om bij de grote conglomeraten of holdings van derde landen na te gaan of boekingen terecht zijn gemaakt wanneer het gaat om de beoordeling van de kostprijstructuur.
-

↓ 385/96 overweging 9

- (10) Voor het geval dat de normale waarde voor een land zonder markteconomie moet worden vastgesteld, lijkt het wenselijk voorschriften voor het selecteren van een geschikt derde land met een markteconomie op te nemen en te bepalen dat, wanneer geen geschikt derde land wordt gevonden, de normale waarde op elke andere redelijke grondslag kan worden vastgesteld.
-

↓ 385/96 overweging 10
(aangepast)

- (11) Het is dienstig het begrip uitvoerprijs nader te omschrijven en aan te geven welke correcties dienen te worden aangebracht wanneer het noodzakelijk wordt geacht die prijs op basis van de eerste prijs op de vrije markt samen te stellen.

↓ 385/96 overweging 11

- (12) Het verdient aanbeveling, met het oog op een billijke vergelijking tussen de uitvoerprijs en de normale waarde, melding te maken van alle factoren, met inbegrip van contractuele sancties, die van invloed kunnen zijn op de prijzen en de onderlinge vergelijkbaarheid daarvan.
-

↓ 385/96 overweging 12
(aangepast)

- (13) Het is wenselijk duidelijk en gedetailleerd aan te geven welke factoren relevant kunnen zijn voor het beantwoorden van de vraag of de verkoop tegen een schade veroorzakende prijs aanmerkelijke schade heeft veroorzaakt dan wel dreigt te veroorzaken. Bij het aantonen van het oorzakelijk verband tussen de prijs van het betrokken vaartuig en de door de bedrijfstak van de ☒ Unie ☒ geleden schade, dient aandacht te worden geschonken aan de gevolgen van andere factoren en, in het bijzonder, aan de marktomstandigheden in de ☒ Unie ☒.
-

↓ 385/96 overweging 13
(aangepast)

- (14) Het is dienstig het begrip „bedrijfstak van de ☒ Unie ☒” zodanig te omschrijven dat dit eveneens van toepassing is op scheepswerven die in staat zijn een soortgelijk vaartuig te bouwen en te bepalen dat met exporteurs verbonden partijen van deze begripsomschrijving kunnen worden uitgesloten. Ook het begrip „verbonden” dient te worden gedefinieerd.
-

↓ 385/96 overweging 14
(aangepast)

- (15) Het is noodzakelijk de procedurevoorschriften en de materiële voorwaarden voor het indienen van klachten tegen schade veroorzakende prijzen aan te geven en te bepalen in welke mate deze door de bedrijfstak van de ☒ Unie ☒ dienen te worden gesteund en welke gegevens betreffende de koper van het vaartuig, de schade veroorzakende prijzen, de schade en het verband daartussen de klacht dient te bevatten. Het is tevens wenselijk de procedure voor de afwijzing van klachten of de inleiding van procedures te omschrijven.
-

↓ 385/96 overweging 15
(aangepast)

- (16) Wanneer de koper van het tegen een schade veroorzakende prijs verkochte vaartuig op het grondgebied van een andere partij bij de Scheepsbouwovereenkomst is gevestigd, kan de klacht bovendien een verzoek om een onderzoek door de autoriteiten van die partij bevatten. Een dergelijk verzoek ☒ dient ☒, indien het gerechtvaardigd is, aan de autoriteiten van die partij ☒ te worden ☒ voorgelegd.

↓ 385/96 overweging 16

- (17) Wanneer zulks dienstig wordt geacht, kan een onderzoek eveneens naar aanleiding van een schriftelijke klacht van de autoriteiten van een partij bij de Scheepsbouwovereenkomst worden geopend, overeenkomstig het bepaalde in deze verordening en in de Scheepsbouwovereenkomst.
-

↓ 385/96 overweging 17

- (18) Er dient te worden bepaald op welke wijze belanghebbenden ervan in kennis worden gesteld welke informatie de autoriteiten nodig hebben. Zij moeten over voldoende tijd beschikken om het nodige bewijsmateriaal over te leggen en in de gelegenheid worden gesteld hun belangen te verdedigen. Het is bovendien wenselijk de bij het onderzoek te volgen regels en procedures duidelijk aan te geven en, in het bijzonder, te bepalen dat belanghebbenden zich binnen de gestelde termijn kenbaar dienen te maken, hun standpunt naar voren dienen te brengen en informatie dienen te verstrekken. Dergelijke standpunten en informatie worden slechts in aanmerking genomen indien zij binnen de gestelde termijn worden voorgelegd. Het is bovendien wenselijk te bepalen op welke voorwaarden een belanghebbende toegang heeft tot en opmerkingen kan maken over de door andere belanghebbenden verschaft informatie. De lidstaten dienen met de Commissie samen te werken bij het verzamelen van deze informatie.
-

↓ 385/96 overweging 18

- (19) Het is noodzakelijk te bepalen dat, ongeacht of een prijsschadeheffing wordt opgelegd of niet, een procedure, al naar gelang van het geval, hetzij uiterlijk één jaar na de datum van inleiding van de procedure, hetzij uiterlijk één jaar na de opleveringsdatum van het vaartuig wordt beëindigd.
- (20) Een onderzoek of procedure dient te worden beëindigd wanneer de prijsschademarge minimaal is.
-

↓ 385/96 overweging 19

- (21) Een onderzoek kan zonder het opleggen van een prijsschadeheffing worden beëindigd indien de verkoop van het vaartuig tegen een schade veroorzakende prijs definitief en onvoorwaardelijk ongedaan wordt gemaakt of een alternatieve gelijkwaardige oplossing wordt aanvaard. Het met deze verordening nagestreefde doel mag daarbij evenwel niet uit het oog worden verloren.
-

↓ 385/96 overweging 20
(aangepast)

- (22) Wanneer aan alle in deze verordening vastgestelde voorwaarden is voldaan, dient bij besluit een prijsschadeheffing die gelijk is aan de prijsschademarge te worden opgelegd aan de scheepsbouwer die een vaartuig heeft verkocht tegen een prijs die schade toebrengt aan de bedrijfstak van de Unie . Er dienen nauwkeurige en gedetailleerde voorschriften te worden vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van dit besluit, met inbegrip van alle voor de handhaving ervan vereiste maatregelen, meer

bepaald de mogelijkheid tot het nemen van tegenmaatregelen indien de scheepsbouwer de prijsschadeheffing niet binnen de gestelde termijn voldoet.

↓ 385/96 overweging 21
(aangepast)

- (23) Het is noodzakelijk gedetailleerde bepalingen vast te stellen voor de ontzegging van het recht tot laden en lossen in havens van de ☒ Unie ☒ voor vaartuigen die zijn gebouwd door een scheepsbouwer waarop tegenmaatregelen van toepassing zijn.
-

↓ 385/96 overweging 22

- (24) De verplichting tot betaling van de prijsschadeheffing vervalt alleen wanneer deze heffing geheel voldaan is of de periode gedurende welke de tegenmaatregelen van toepassing zijn, verstrijkt.
-

↓ 385/96 overweging 23
(aangepast)

- (25) Optreden op grond van deze verordening mag nooit strijdig zijn met het belang van de ☒ Unie ☒.
-

↓ 385/96 overweging 24
(aangepast)

- (26) Bij de toepassing van deze verordening moet de ☒ Unie ☒ snel en doeltreffend optreden.
-

↓ 385/96 overweging 26

- (27) Het is dienstig te bepalen dat controlebezoeken dienen plaats te vinden ter verificatie van de verstrekte informatie betreffende de schade veroorzakende prijzen en de schade, met dien verstande dat dergelijke bezoeken afhankelijk worden gesteld van de wijze waarop de vragenlijsten zijn ingevuld.
-

↓ 385/96 overweging 27

- (28) Het is noodzakelijk te bepalen dat voor belanghebbenden die onvoldoende medewerking verlenen aan het onderzoek, andere informatie kan worden gebruikt en dat dergelijke informatie voor de betrokken belanghebbenden minder gunstig kan zijn dan indien zij wel medewerking aan het onderzoek hadden verleend.
-

↓ 385/96 overweging 28

- (29) Bepalingen betreffende de vertrouwelijke behandeling van informatie dienen te worden vastgesteld om de openbaarmaking van zakengeheimen te voorkomen.

↓ 385/96 overweging 29
(aangepast)

- (30) Het is absoluut noodzakelijk te bepalen dat de belangrijkste feiten en overwegingen ter kennis worden gebracht van de partijen die voor een dergelijke behandeling in aanmerking komen en dat deze kennisgeving, met inachtneming van het besluitvormingsproces van de Unie , dient plaats te vinden binnen een termijn die de belanghebbenden voldoende tijd geeft om hun belangen naar behoren te verdedigen.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5
(aangepast)

- (31) De uitvoering van de procedures waarin deze verordening voorziet, vereist eenvormige voorwaarden voor de vaststelling van maatregelen voor de uitvoering ervan overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁹,

↓ 385/96 (aangepast)

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Beginselen en definities

1. Een prijsschadeheffing kan worden opgelegd aan de bouwer van een vaartuig waarvan de verkoop tegen een schade veroorzakende prijs aan een in een ander land dan het land van oorsprong van het vaartuig gevestigde koper schade ten gevolge heeft.
2. Een vaartuig wordt geacht tegen een schade veroorzakende prijs te worden verkocht indien zijn uitvoerprijs lager is dan een vergelijkbare prijs van een soortgelijk vaartuig dat in het kader van normale handelstransacties aan een koper in het land van uitvoer wordt verkocht.
3. Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:
 - a) „vaartuig”: elk zeegaand vaartuig van 100 brt en meer met eigen beweegkracht voor het vervoer van goederen of personen of voor speciale werkzaamheden (bij voorbeeld ijsbrekers en baggerschepen), evenals sleepboten van 365 kW en meer;
 - b) „soortgelijk vaartuig”: een vaartuig van hetzelfde type, voor hetzelfde doel bestemd en van ongeveer dezelfde grootte als het betrokken vaartuig en dat kenmerken bezit die grote overeenkomst vertonen met die van het betrokken vaartuig;
 - c) „hetzelfde algemene type vaartuig”: een vaartuig van hetzelfde type en voor hetzelfde doel bestemd, maar van een aanmerkelijk verschillende grootte;

⁹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de voorschriften en algemene beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- d) „verkoop”: het ontstaan of de overdracht van een eigendomsrecht op het vaartuig, met uitzondering van eigendomsrechten die ontstaan of worden verworven uitsluitend om als zekerheid voor een gewone commerciële lening te worden gebruikt;
- e) „eigendomsrecht”: ieder contractueel recht of recht als eigenaar dat de persoon of personen die in het genot zijn van dat recht de mogelijkheid biedt van de exploitatie van het vaartuig profijt te trekken op een wijze die in aanzienlijke mate vergelijkbaar is met de wijze waarop een eigenaar baat vindt bij de exploitatie van een vaartuig. Om te bepalen of deze aanzienlijke mate van vergelijkbaarheid aanwezig is, baseren de bevoegde instanties zich op de volgende factoren:
 - i) de voorwaarden en omstandigheden van de transactie;
 - ii) de gangbare commerciële praktijken binnen de betrokken sector;
 - iii) de vraag of het vaartuig waarop de transactie betrekking heeft, in de activiteiten van de rechthebbende of rechthebbenden wordt geïntegreerd; en
 - iv) de vraag of in de praktijk mag worden aangenomen dat de rechthebbende of rechthebbenden gedurende een aanzienlijk gedeelte van de levensduur van het vaartuig de voordelen genieten en de risico's dragen die aan de exploitatie van het vaartuig verbonden zijn;
- f) „koper”: elke persoon of onderneming die bij de oorspronkelijke overdracht door de scheepsbouwer, hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks, een eigendomsrecht verwerft, onder meer door leasing of in het kader van een rompbevrachtingscontract op lange termijn, met inbegrip van een persoon of onderneming die eigenaar is van of zeggenschap heeft over een koper of deze instructies geeft. Een persoon of onderneming is eigenaar van een koper wanneer deze persoon of onderneming voor meer dan 50 % in de koper participeert. Een persoon of onderneming wordt geacht zeggenschap te hebben over een koper wanneer deze persoon of onderneming rechtens of feitelijk in staat is beperkingen op te leggen of instructies te geven aan de koper, hetgeen verondersteld wordt het geval te zijn bij een kapitaalparticipatie van 25 %. Indien wordt bewezen dat een persoon of onderneming eigenaar is van een koper, wordt ervan uitgegaan dat met betrekking tot die persoon of onderneming er niet ook nog een van dat eigendomsrecht te onderscheiden zeggenschap bestaat, tenzij anders wordt bewezen. Er kan voor elk vaartuig meer dan een koper zijn;
- g) „onderneming”: vennootschappen naar burgerlijk recht of handelsrecht, coöperatieve verenigingen of vennootschappen daaronder begrepen, alsmede andere rechtspersonen naar publiek- of privaatrecht, met inbegrip van vennootschappen welke geen winst beogen;
- h) „overeenkomstsluitende partij”: elk derde land dat partij is bij de Scheepsbouwovereenkomst.

Artikel 2

Vaststelling van prijsschade

A. Normale waarde

1. De normale waarde is in beginsel gebaseerd op de prijs die door een onafhankelijke koper in het land van uitvoer in het kader van een normale handelstransactie voor een soortgelijk vaartuig wordt betaald of dient te worden betaald.

2. Prijzen die worden toegepast tussen belanghebbenden die kennelijk geassocieerd zijn of met elkaar een compensatieregeling hebben getroffen, mogen niet worden beschouwd als in het kader van normale handelstransacties te zijn toegepast en mogen niet voor de berekening van de normale waarde worden gebruikt, tenzij wordt vastgesteld dat de relatie tussen deze belanghebbenden de prijs niet heeft beïnvloed.

3. Wanneer in het kader van normale handelstransacties geen soortgelijke vaartuigen zijn verkocht of indien, wegens de bijzondere marktsituatie, deze verkoop geen duidelijke vergelijking mogelijk maakt, wordt de normale waarde van het soortgelijke vaartuig berekend op basis van de prijs bij uitvoer van een soortgelijk vaartuig in het kader van normale handelstransacties naar een passend derde land, mits deze prijs representatief is. Indien geen verkoop van een dergelijk vaartuig, naar een passend derde land heeft plaatsgevonden of indien deze verkoop geen deugdelijke vergelijking mogelijk maakt, wordt de normale waarde van het soortgelijke vaartuig berekend op basis van de productiekosten in het land van oorsprong vermeerderd met een redelijk bedrag voor verkoopkosten, algemene kosten, administratiekosten en winst.

4. De verkoop van soortgelijke vaartuigen op de binnenlandse markt van het land van uitvoer of de verkoop voor uitvoer naar een derde land tegen prijzen die lager zijn dan de (vaste en variabele) productiekosten per eenheid, vermeerderd met verkoopkosten, administratiekosten en algemene kosten, mag worden beschouwd als een verkoop die, wegens de prijs, niet in het kader van normale handelstransacties heeft plaatsgevonden en bij de vaststelling van de normale waarde buiten beschouwing worden gelaten, enkel indien wordt vastgesteld dat dergelijke verkoop plaatsvindt tegen prijzen die het niet mogelijk maakten binnen een redelijke termijn, die normaliter vijf jaar bedraagt, alle kosten terug te verdienen.

5. De kosten worden normaal berekend aan de hand van de administratie van de scheepsbouwer waarop het onderzoek betrekking heeft, mits deze administratie wordt gevoerd overeenkomstig de algemeen aanvaarde boekhoudkundige beginselen van het betrokken land en wordt aangetoond dat deze een redelijk beeld geeft van de aan de vervaardiging en de verkoop van het betrokken vaartuig verbonden kosten.

☒ Al het voorgelegde bewijsmateriaal betreffende de correcte kostenallocatie wordt in aanmerking genomen, op voorwaarde dat wordt aangetoond dat deze methode van kostenallocatie ook in het verleden is gebruikt. Bij gebreke van een geschiktere methode, wordt de voorkeur gegeven aan kostenallocatie op basis van de omzet. ☒ Tenzij bij de in dit lid bedoelde kostenallocatie hiermede reeds rekening is gehouden, worden de kosten op passende wijze gecorrigeerd voor éénmalige kosten die ten behoeve van de toekomstige en/of de huidige productie zijn gemaakt, of voor omstandigheden waarin de kosten door het opstarten van productieprocessen werden beïnvloed.

6. De bedragen voor verkoopkosten, algemene kosten, administratiekosten en winst worden gebaseerd op feitelijke gegevens betreffende de bouw en de verkoop, in het kader van normale handelstransacties, van soortgelijke vaartuigen door de scheepsbouwer waarop het onderzoek betrekking heeft. Wanneer deze bedragen niet op de bovenomschreven grondslag kunnen worden vastgesteld, mogen zij worden vastgesteld op basis van:

- a) het gewogen gemiddelde van de werkelijke bedragen die voor andere scheepsbouwers van het land van oorsprong zijn vastgesteld in verband met de bouw en de verkoop van soortgelijke vaartuigen op de binnenlandse markt van dat land;

- b) de werkelijke bedragen die in het kader van normale handelstransacties van toepassing zijn bij de bouw en de verkoop van dezelfde algemene categorie van vaartuigen door de betrokken scheepsbouwer op de binnenlandse markt van het land van oorsprong;
- c) elke andere redelijke methode, mits het aldus vastgestelde bedrag voor winst niet hoger is dan de winst die andere scheepsbouwers gewoonlijk maken bij de verkoop van vaartuigen van dezelfde algemene categorie op de binnenlandse markt van het land van oorsprong.

De bij de berekening van de waarde toegevoegde winst is, in alle gevallen, gebaseerd op de gemiddelde winst over een redelijke termijn van normaal zes maanden, zowel voor als na de verkoop waarop het onderzoek betrekking heeft, en stemt met een redelijke winst op het tijdstip van de verkoop overeen. Bij deze berekening worden bijzondere omstandigheden waarvan wordt aangetoond dat zij een winst opleveren die op het tijdstip van de verkoop niet als redelijk kan worden aangemerkt buiten beschouwing gelaten.

7. Gezien het lange tijdsverloop tussen de ondertekening van het contract en de oplevering van het vaartuig worden in de normale waarde niet de feitelijke kosten opgenomen waarvan de scheepsbouwer aantoont dat zij het gevolg zijn van overmacht en aanmerkelijk hoger zijn dan de kostenstijging die hij redelijkerwijze kon voorzien en waarmee bij de vaststelling van de materiële verkoopvoorwaarden rekening werd gehouden.

8. Bij de verkoop van vaartuigen door scheepsbouwers uit landen zonder markteconomie, in het bijzonder die waarop Verordening (EG) nr. 625/2009 van de Raad¹⁰ van toepassing is, wordt de normale waarde vastgesteld op basis van de prijs of de door berekening vastgestelde waarde in een derde land met een markteconomie, dan wel op basis van de prijs bij uitvoer uit een dergelijk derde land naar andere landen, met inbegrip van de Unie , of, indien zulks niet mogelijk is, op elke andere redelijke grondslag, met inbegrip van de werkelijk betaalde of te betalen prijs van het soortgelijke vaartuig in de Unie , indien nodig verhoogd met een redelijke winstmarge.

Er wordt op redelijke wijze een geschikt derde land met een markteconomie geselecteerd, met inachtneming van alle betrouwbare informatie die op het tijdstip van de selectie beschikbaar is. Voorts wordt rekening gehouden met de termijnen.

De naam van het derde land met een markteconomie wordt de bij het onderzoek betrokken partijen kort na de opening van het onderzoek medegedeeld, waarna deze tien dagen tijd hebben om opmerkingen te maken.

B. Uitvoerprijs

9. De uitvoerprijs is de werkelijk betaalde of te betalen prijs van het betrokken vaartuig.

10. Wanneer geen uitvoerprijs voorhanden is of deze onbetrouwbaar blijkt wegens het bestaan van een associatie of een compensatieregeling tussen de scheepsbouwer en de koper of een derde partij, mag de uitvoerprijs worden samengesteld op basis van de prijs waartegen het vaartuig voor het eerst aan een onafhankelijke koper wordt doorverkocht of, indien het vaartuig niet aan een onafhankelijke koper wordt doorverkocht of niet wordt doorverkocht in de staat waarin het oorspronkelijk werd verkocht, op elke redelijke grondslag.

¹⁰ Verordening (EG) nr. 625/2009 van de Raad van 7 juli 2009 betreffende de gemeenschappelijke regeling voor de invoer uit bepaalde derde landen (PB L 185 van 17.7.2009, blz. 1).

In dergelijke gevallen wordt voor alle tussen de oorspronkelijke verkoop en de wederverkoop gemaakte kosten, met inbegrip van rechten en heffingen, en voor de winst, een correctie toegepast teneinde een betrouwbare uitvoerprijs te verkrijgen.

De elementen waarvoor een correctie wordt toegepast zijn, onder meer, die welke gewoonlijk door een koper worden gedragen, doch worden betaald door een partij binnen of buiten de Unie die kennelijk met de scheepsbouwer of de koper is geassocieerd of met deze een compensatieregeling heeft. Bedoeld worden, onder meer, de gebruikelijke kosten van vervoer, verzekering, lading, overlading, lossing en bijkomende kosten, evenals de douanerechten en alle andere heffingen die in het land van invoer uit hoofde van de aankoop van het vaartuig verschuldigd zijn, alsmede een redelijke marge voor verkoopkosten, algemene kosten, administratiekosten en winst.

C. Vergelijking

11. De uitvoerprijs wordt op billijke wijze met de normale waarde vergeleken. Deze vergelijking geschiedt in hetzelfde handelsstadium voor verkopen op zo dicht mogelijk bij elkaar liggende data, normaliter binnen een termijn van drie maanden voor of na de verkoop waarop het onderzoek betrekking heeft, dan wel, bij gebreke van een dergelijke verkoop, binnen elke passende termijn. Bij elke zaak wordt, al naar gelang van het geval, rekening gehouden met verschillen die van invloed zijn op de vergelijkbaarheid van de prijzen, zoals verschillen in verkoopvoorwaarden, contractuele sancties, belastingen en heffingen, handelsstadium, hoeveelheden, fysieke kenmerken en alle andere verschillen waarvan wordt aangetoond dat zij eveneens van invloed zijn op de vergelijkbaarheid van de prijzen. Wanneer, in de in lid 10 bedoelde gevallen de prijzen niet geheel vergelijkbaar zijn, wordt de normale waarde vastgesteld in een handelsstadium dat gelijkwaardig is aan het handelsstadium van de door berekening vastgestelde exportprijs of worden de krachtens dit lid toegestane correcties aangebracht. Dubbele correcties dienen te worden vermeden, in het bijzonder wat de kortingen en de contractuele sancties betreft. Wanneer ten behoeve van de prijsvergelijking valuta dienen te worden omgerekend, wordt daarvoor de wisselkoers op de datum van verkoop gebruikt. Is de verkoop van vreemde valuta op de termijnmarkt rechtstreeks aan de betrokken verkoop voor uitvoer gekoppeld, dan dient de bij de termijnverkoop gebruikte wisselkoers te worden toegepast. Voor de toepassing van deze bepaling wordt onder de verkoopdatum de datum verstaan waarop de materiële voorwaarden van de verkoop zijn vastgesteld. Deze datum is normalerwijze de datum van het contract. Worden de materiële verkoopvoorwaarden op een latere datum ingrijpend gewijzigd, dan wordt de wisselkoers gebruikt die op de datum van de wijziging van toepassing was. In dergelijk geval worden de nodige correcties aangebracht ter compensatie van onredelijke gevolgen voor de prijsschademarge die enkel aan het koersverschil tussen de oorspronkelijke verkoopdatum en de datum van deze wijziging te wijten zijn.

D. Prijsschademarge

12. Onverminderd de bepalingen betreffende de billijke vergelijking, wordt het bestaan van prijsschademarges normaal vastgesteld door vergelijking van een gewogen gemiddelde normale waarde met een gewogen gemiddelde prijs van alle verkooptransacties, dan wel door vergelijking, per transactie, van afzonderlijke normale waarden en afzonderlijke uitvoerprijzen. Een op een gewogen gemiddelde gebaseerde normale waarde mag evenwel met de prijzen van alle afzonderlijke verkooptransacties worden vergeleken indien die uitvoerprijzen voor de verschillende afnemers, gebieden of tijdvakken sterk uiteenlopen en de in de eerste zin omschreven methoden de prijsschade niet volledig tot uitdrukking zouden brengen.

13. De prijsschademarge is het bedrag waarmee de normale waarde de uitvoerprijs overschrijdt. Wanneer prijsschademarges variëren, kan een gewogen gemiddelde prijsschademarge worden vastgesteld.

Artikel 3

Vaststelling van schade

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder „schade”, tenzij anders bepaald, verstaan aanmerkelijke schade of dreiging van aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Unie dan wel een aanmerkelijke vertraging van de vestiging van een dergelijke bedrijfstak, en wordt dit begrip overeenkomstig de bepalingen van dit artikel uitgelegd.

2. De vaststelling van schade is gebaseerd op positief bewijsmateriaal en houdt een objectief onderzoek in van:

- a) de gevolgen van de verkoop onder de normale waarde voor de prijzen van soortgelijke vaartuigen op de markt van de Unie ; en
- b) de gevolgen van deze verkoop voor de bedrijfstak van de Unie .

3. Om de gevolgen van de verkoop onder de normale waarde voor de prijzen te beoordelen, wordt nagegaan of bij de verkoop van het vaartuig onder de normale waarde een aanzienlijke prijsopbodding heeft plaatsgevonden in vergelijking met de prijs van soortgelijke vaartuigen van de bedrijfstak van de Unie , dan wel of deze verkoop op enige andere wijze een sterke neerwaartse druk uitoefent op de prijzen of prijsverhogingen die zonder deze invoer hadden plaatsgevonden grotendeels onmogelijk maakt, met dien verstande dat geen van deze factoren op zich, noch verscheidene van deze factoren tezamen noodzakelijkerwijze doorslaggevend is of zijn.

4. Wanneer verkooptransacties in verband met uit meerdere landen herkomstige vaartuigen gelijktijdig aan een prijsschadeonderzoek worden onderworpen, worden de gevolgen van deze verkooptransacties uitsluitend cumulatief beoordeeld indien wordt vastgesteld dat:

- a) de prijsschademarge voor het in elk land aangekochte vaartuig meer dan minimaal is in de zin van artikel 7, lid 3; en
- b) een cumulatieve beoordeling van de gevolgen van deze verkooptransacties aangewezen lijkt in het licht van de concurrentieverhoudingen tussen de door scheepbouwers van buiten de Unie aan de koper verkochte vaartuigen en de concurrentieverhoudingen tussen dergelijke vaartuigen en soortgelijke vaartuigen uit de Unie .

5. Het onderzoek naar de gevolgen van de verkoop onder de normale waarde voor de betrokken bedrijfstak van de Unie houdt een beoordeling in van alle relevante economische factoren en indicatoren die op de situatie van die bedrijfstak van invloed zijn, zoals het feit dat een bedrijfstak nog steeds herstellende is van de gevolgen van eerdere invoer met dumping, schade veroorzakende prijzen of subsidiëring; de werkelijke hoogte van de prijsschademarge, de werkelijke en potentiële daling van de verkoop, de winst, de productie, het marktaandeel, de productiviteit, de rentabiliteit en de bezettingsgraad; factoren die van invloed zijn op de prijzen in de Unie , de werkelijke en potentiële negatieve gevolgen voor de cashflow, de voorraden, de werkgelegenheid, de lonen, de groei en het vermogen om kapitaal of investeringen aan te trekken. Deze lijst is niet limitatief, noch zijn één of meer van deze factoren noodzakelijkerwijze doorslaggevend.

6. Aan de hand van het overeenkomstig lid 2 voorgelegde bewijsmateriaal moet worden aangetoond dat de verkoop onder de normale waarde schade in de zin van deze verordening veroorzaakt of heeft veroorzaakt. Hierbij moet in het bijzonder worden aangetoond dat de overeenkomstig lid 3 vastgestelde prijzen de in lid 5 omschreven gevolgen kunnen hebben voor de bedrijfstak van de ☒ Unie ☒ en dat deze gevolgen als ernstig kunnen worden beschouwd.

7. Andere bekende factoren dan de verkoop onder de normale waarde die de bedrijfstak van de ☒ Unie ☒ terzelfder tijd schade toebrengen, worden ook onderzocht om te voorkomen dat de door deze andere factoren veroorzaakte schade overeenkomstig het bepaalde in lid 6 aan de invoer met dumping wordt toegeschreven. Relevant kunnen wat dit betreft bij voorbeeld zijn de omvang en de prijzen van de verkoop door scheepsbouwers uit andere landen dan het uitvoerland die niet onder de normale waarde plaatsvinden, een inkrimping van de vraag of wijzigingen in de consumptiepatronen, handelsbeperkende praktijken van en concurrentie tussen buitenlandse producenten en producenten in de ☒ Unie ☒, technologische ontwikkelingen en exportprestaties en productiviteit van de bedrijfstak van de ☒ Unie ☒.

8. De gevolgen van de verkoop onder de normale waarde worden beoordeeld met betrekking tot de productie van soortgelijke vaartuigen door de bedrijfstak van de ☒ Unie ☒, mits deze productie duidelijk kan worden onderscheiden aan de hand van de beschikbare gegevens betreffende, onder meer, het productieproces, de omzet en de winst van de producenten. Is deze productie niet op de bovenomschreven wijze te onderscheiden, dan worden de gevolgen van de verkoop onder de normale waarde beoordeeld aan de hand van een onderzoek van de kleinste groep of het kleinste assortiment vaartuigen waartoe het soortgelijke vaartuig behoort en waarover de nodige gegevens kunnen worden verkregen.

9. De vaststelling dat aanmerkelijke schade dreigt, is op feiten gebaseerd en niet enkel op veronderstellingen, ramingen of vage mogelijkheden. De verandering van omstandigheden waardoor een situatie zou ontstaan waarin een verkoop onder de normale waarde schade veroorzaakt, moet duidelijk zijn te voorzien en op handen zijn.

Ten behoeve van de vaststelling van dreigende aanmerkelijke schade worden onder meer de volgende factoren in aanmerking genomen:

- a) voldoende vrij beschikbare productiecapaciteit van de scheepsbouwer of een aanmerkelijke toename daarvan in de zeer nabije toekomst, waardoor de verkoop onder de normale waarde waarschijnlijk nog aanzienlijk zal toenemen, waarbij evenwel rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van andere exportmarkten die de eventuele extra uitvoer kunnen absorberen;
- b) het feit dat vaartuigen worden uitgevoerd tegen prijzen die een sterke neerwaartse druk op de binnenlandse prijzen zullen uitoefenen of een stijging van deze prijzen zullen verhinderen en die de vraag naar vaartuigen uit andere landen vermoedelijk nog zullen doen toenemen.

Geen van deze factoren behoeft op zich doorslaggevend te zijn, maar alle in aanmerking genomen factoren tezamen moeten tot de conclusie leiden dat op korte termijn nog meer vaartuigen onder de normale waarde zullen worden verkocht en dat, tenzij beschermende maatregelen worden genomen, aanzienlijke schade zal worden veroorzaakt.

Artikel 4

Omschrijving van het begrip „bedrijfstak van de Unie ”

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder „bedrijfstak van de Unie ” verstaan de gezamenlijke producenten in de Unie die met hun bestaande uitrusting een soortgelijk vaartuig kunnen bouwen of waarvan de uitrusting op korte termijn voor de bouw van een soortgelijk vaartuig kan worden aangepast, dan wel dat deel van de producenten in de Unie wier gezamenlijke vermogen om een soortgelijk vaartuig te bouwen een groot deel van het totale in de Unie aanwezige vermogen om een soortgelijk vaartuig te bouwen, als omschreven in artikel 5, lid 6, vertegenwoordigt. Wanneer producenten evenwel met de scheepsbouwer of met de exporteurs of kopers verbonden zijn dan wel zelf kopers zijn van het vaartuig dat tegen een schade veroorzakende prijs zou zijn verkocht, dan kunnen onder de „bedrijfstak van de Unie ” de overige producenten worden verstaan.
2. Voor de toepassing van lid 1 worden producenten uitsluitend geacht met scheepsbouwers, exporteurs of kopers te zijn verbonden indien:
 - a) één van hen rechtstreeks of onrechtstreeks zeggenschap over de ander heeft; of
 - b) een derde persoon rechtstreeks of onrechtstreeks zeggenschap over hen beiden heeft; of
 - c) zij tezamen rechtstreeks of onrechtstreeks zeggenschap over een derde persoon hebben, voor zover er redenen zijn om aan te nemen of te vermoeden dat de betrokken producent zich door deze relatie anders gedraagt dan niet verbonden producenten.

Voor de toepassing van dit lid wordt een persoon geacht zeggenschap over een andere persoon te hebben wanneer hij rechtens of feitelijk in een positie is het handelen van de andere persoon te beperken of te leiden.

3. De bepalingen van artikel 3, lid 8, zijn op dit artikel van toepassing.

Artikel 5

Inleiding van de procedure

1. Behoudens het bepaalde in lid 8, wordt een onderzoek naar het bestaan, de omvang en de gevolgen van schadeveroorzakende prijzen geopend naar aanleiding van een schriftelijke klacht die door een natuurlijke persoon, een rechtspersoon of een vereniging zonder rechtspersoonlijkheid namens de bedrijfstak van de Unie wordt ingediend.

De klacht kan worden ingediend bij de Commissie of bij een lidstaat die deze aan de Commissie doet toekomen. De Commissie doet de lidstaten een afschrift toekomen van elke klacht die zij ontvangt. De klacht wordt geacht te zijn ingediend op de eerste werkdag volgende op de dag van bezorging bij de Commissie als aangetekend poststuk of de dag van afgifte van een ontvangstbewijs door de Commissie.

Wanneer geen klacht wordt ingediend maar een lidstaat over voldoende bewijsmateriaal ten aanzien van de toepassing van schade veroorzakende prijzen en daaruit voortvloeiende schade voor de bedrijfstak van de Unie beschikt, doet hij dit bewijsmateriaal onverwijld aan de Commissie toekomen.

2. De in lid 1 bedoelde klacht wordt ingediend uiterlijk:

- a) zes maanden nadat de aanvrager kennis heeft genomen of had dienen te nemen van de verkoop van het vaartuig, indien:
 - i) de klager was uitgenodigd een offerte voor het betrokken contract in te dienen in het kader van een openbare aanbesteding of een andere aanbestedingsprocedure;
 - ii) de klager dit daadwerkelijk heeft gedaan; en
 - iii) zijn offerte grotendeels aan de voorwaarden van de aanbesteding voldeed;
- b) negen maanden nadat de klager kennis heeft genomen of had dienen te nemen van de verkoop van het vaartuig indien hij geen uitnodiging tot inschrijving heeft ontvangen, mits uiterlijk zes maanden na dit tijdstip een kennisgeving van het voornemen tot inschrijving, bevattende informatie waarover de klager redelijkerwijze kon beschikken om de betrokken transactie te identificeren, bij de Commissie of bij een lidstaat werd ingediend.

In geen geval mag een klacht later dan zes maanden na de opleveringsdatum van het vaartuig worden ingediend.

De klager mag worden geacht in kennis te zijn geweest van de verkoop van het vaartuig vanaf het tijdstip van bekendmaking van de sluiting van het contract, en van de publicatie van zeer algemene informatie betreffende het vaartuig, in de internationale vakpers.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder openbare aanbesteding verstaan een procedure waarbij de toekomstige koper een aanbesteding uitschrijft waarop ten minste alle scheepsbouwers kunnen inschrijven waarvan de koper bekend is dat zij in staat zijn het betrokken vaartuig te bouwen.

3. De in lid 1 bedoelde klacht bevat het bewijs:

- a) van schade veroorzakende prijzen;
- b) van schade;
- c) van een oorzakelijk verband tussen de verkoop van het voertuig tegen een schade veroorzakende prijs en de beweerde schade; en
- d)
 - i) dat de klager, indien het vaartuig door middel van een openbare aanbesteding werd verkocht, een uitnodiging tot inschrijving heeft ontvangen, dat hij daadwerkelijk heeft ingeschreven en zijn offerte grotendeels aan de voorwaarden van de aanbesteding voldeed (met name wat de leveringstermijn en de technische specificaties betreft); of
 - ii) dat de klager, indien het vaartuig door middel van een andere aanbestedingsprocedure werd verkocht en de aanvrager een uitnodiging tot inschrijving op de aanbesteding voor het betrokken contract heeft ontvangen, hij inderdaad heeft ingeschreven en zijn offerte grotendeels aan de voorwaarden van de aanbesteding voldeed; of
 - iii) dat de klager, in afwezigheid van een andere inschrijvingsprocedure dan een openbare aanbesteding, in staat was het betrokken vaartuig te bouwen en, indien hij van de voorgenomen aankoop op de hoogte was of had dienen te zijn, aantoonbare pogingen heeft gedaan om met de koper een contract te sluiten overeenkomstig de specificaties van de aanbesteding. De klager mag worden geacht op de hoogte te zijn geweest van de voorgenomen aankoop

indien wordt aangetoond dat de meeste ondernemingen van de betrokken bedrijfstak pogingen hebben ondernomen om met deze koper een contract voor de verkoop van het betrokken vaartuig te sluiten of indien wordt aangetoond dat algemene informatie betreffende de voorgenomen aankoop beschikbaar was bij makelaars, financiers, classificatiebureaus, bevrachters, handelsorganisaties of andere entiteiten die normalerwijze bij scheepsbouwtransacties betrokken zijn en waarmee de scheepsbouwer regelmatig contacten had of zaken deed.

4. De klacht bevat de navolgende gegevens waarover de klager redelijkerwijze beschikt:

- a) de identiteit van de klager en de omvang en de waarde van de productie van soortgelijke vaartuigen door de klager in de Unie . Wordt namens de bedrijfstak van de Unie een schriftelijke klacht ingediend, dan wordt deze bedrijfstak daarin omschreven door middel van een lijst van alle bekende producenten in de Unie die in staat zijn een soortgelijk vaartuig te bouwen en worden, voor zover mogelijk, de omvang en de waarde van de productie van soortgelijke vaartuigen door deze producenten in de Unie opgegeven;
- b) een volledige omschrijving van het naar beweren tegen een schade veroorzakende prijs verkochte vaartuig, de naam van het betrokken land of de betrokken landen van oorsprong of van uitvoer, de identiteit van elke bekende exporteur of buitenlandse producent en de identiteit van de koper van het betrokken vaartuig;
- c) de prijzen waartegen dergelijke vaartuigen op de binnenlandse markt van het land of de landen van oorsprong of van uitvoer worden verkocht (of, indien van toepassing, de prijzen waartegen een dergelijk vaartuig vanuit het land of de landen van oorsprong of van uitvoer naar één of meer derde landen wordt verkocht of de door berekening vastgestelde waarde van het vaartuig) alsmede de uitvoerprijzen of, indien van toepassing, de prijzen waartegen dergelijk vaartuig voor het eerst aan een onafhankelijke koper wordt wederverkocht;
- d) de gevolgen van de schade veroorzakende prijs voor de prijzen van het soortgelijke vaartuig op de markt van de Unie en de gevolgen van de verkoop voor de bedrijfstak van de Unie , zoals blijkt uit relevante factoren en indicatoren in verband met de situatie van de bedrijfstak van de Unie , waaronder die welke zijn genoemd in artikel 3, leden 3 en 5.

5. De Commissie onderzoekt voor zover mogelijk de juistheid en de toereikendheid van het in de klacht vermelde bewijsmateriaal, teneinde vast te stellen of dit de opening van een onderzoek rechtvaardigt.

6. Een onderzoek op grond van lid 1 wordt eerst geopend nadat aan de hand van een onderzoek naar de mate waarin de klacht wordt gesteund door de producenten in de Unie die in staat zijn het soortgelijke vaartuig te bouwen, is vastgesteld dat de klacht door of namens de bedrijfstak van de Unie is ingediend. De klacht wordt geacht door of namens de bedrijfstak van de Unie te zijn ingediend wanneer zij wordt gesteund door de producenten in de Unie wier gezamenlijke productiecapaciteit voor de bouw van het soortgelijke vaartuig meer dan 50 % bedraagt van de totale productiecapaciteit voor de bouw van het soortgelijke vaartuig waarover dat deel van de bedrijfstak van de Unie dat zich voor of tegen de klacht heeft uitgesproken, beschikt. Er wordt evenwel geen onderzoek geopend wanneer de producenten in de Unie die de klacht

uitdrukkelijk steunen, minder dan 25 % vertegenwoordigen van de totale productiecapaciteit van de producenten ☒ in de Unie ☒ die in staat zijn het soortgelijke vaartuig te bouwen.

7. De autoriteiten geven aan de met het oog op de opening van een onderzoek ingediende klacht geen bekendheid voordat het besluit daartoe is genomen. Voor de opening van een onderzoek wordt de overheid van het betrokken land van uitvoer evenwel op de hoogte gebracht.

8. Indien ☒ de Commissie ☒ in bijzondere omstandigheden ☒ besluit ☒ een onderzoek te openen zonder dat van of namens de bedrijfstak van de ☒ Unie ☒ een met het oog daarop ingediende schriftelijke klacht is ontvangen, wordt hiertoe slechts overgegaan indien er voldoende bewijs is van schade veroorzakende prijzen, schade en een oorzakelijk verband daartussen, en indien een bedrijf dat deel uitmaakt van de bedrijfstak ☒ van de Unie ☒ die benadeeld zou zijn aan de criteria van lid 3, onder d), van dit artikel voldoet.

In bepaalde daarvoor in aanmerking komende gevallen kan een onderzoek eveneens naar aanleiding van een schriftelijke klacht van de autoriteiten van een overeenkomstsluitende partij worden geopend. Een dergelijke klacht dient te worden gestaafd door het nodige bewijsmateriaal waaruit blijkt dat een vaartuig tegen een schade veroorzakende prijs werd of wordt verkocht en de beweerde verkoop aan een koper in de ☒ Unie ☒ onder de normale waarde schade toebrengt of heeft toegebracht aan de binnenlandse bedrijfstak van de betrokken overeenkomstsluitende partij.

9. Bij het besluit om al dan niet een onderzoek te openen wordt het bewijsmateriaal ten aanzien van de schade veroorzakende prijzen en de schade gelijktijdig in overweging genomen. Een klacht wordt afgewezen wanneer er onvoldoende bewijs van schade veroorzakende prijzen of schade is om voortzetting van de procedure te rechtvaardigen.

10. De klacht kan voor de opening van het onderzoek worden ingetrokken, in welk geval zij wordt geacht niet te zijn ingediend.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 1) (aangepast)

11. Wanneer ☒ duidelijk ☒ is dat er voldoende bewijsmateriaal is om de inleiding van een procedure te rechtvaardigen, gaat ☒ de Commissie ☒ binnen 45 dagen na de datum van indiening van de klacht daartoe over of, ingeval de procedure overeenkomstig lid 8 wordt ingeleid, binnen zes maanden na de datum waarop de verkoop van het vaartuig bekend was of had moeten zijn, en maakt zij dit in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekend. Wanneer onvoldoende bewijsmateriaal is ingediend, wordt de klager daarvan in kennis gesteld binnen 45 dagen na de datum waarop de klacht bij de Commissie ☒ is ☒ ingediend. De Commissie doet de lidstaten informatie toekomen zodra zij heeft besloten dat het nodig is deze procedure in te leiden.

↓ 385/96 (aangepast)

12. In het bericht van inleiding van de procedure wordt de opening van een onderzoek aangekondigd, worden de naam en het land van de scheepsbouwer en van de koper(s), alsmede een omschrijving van het betrokken vaartuig en een samenvatting van de ontvangen informatie gegeven en wordt vermeld dat alle relevante informatie aan de Commissie dient te worden medegedeeld.

Voorts worden in dit bericht de termijnen bekendgemaakt waarbinnen belanghebbenden zich kenbaar kunnen maken, hun standpunt schriftelijk naar voren kunnen brengen en inlichtingen

kunnen verstrekken wanneer dit standpunt en deze inlichtingen tijdens het onderzoek in aanmerking moeten worden genomen. Tevens wordt hierin de termijn bekendgemaakt waarbinnen belanghebbenden kunnen verzoeken overeenkomstig artikel 6, lid 5, door de Commissie te worden gehoord.

13. De Commissie stelt de haar bekende betrokken exporteur, koper(s) van het vaartuig en representatieve verenigingen van producenten, exporteurs of kopers van dergelijke vaartuigen evenals de vertegenwoordigers van het land van oorsprong, van het vaartuig waarop het onderzoek betrekking heeft en de klagers ervan in kennis dat de procedure is ingeleid en zendt de volledige tekst van de overeenkomstig lid 1 ontvangen schriftelijke klacht, met inachtneming van de verplichting tot bescherming van vertrouwelijke informatie, aan de exporteur en de autoriteiten van het land van uitvoer en stelt deze tekst op hun verzoek ter beschikking van de andere belanghebbenden.

Artikel 6

Onderzoek

1. Na de inleiding van de procedure maakt de Commissie, in samenwerking met de lidstaten en, indien nodig, met de autoriteiten van derde landen, een aanvang met het onderzoek op het vlak van de Unie . Dit onderzoek heeft zowel betrekking op de schade veroorzakende prijs als op de schade en deze beide elementen worden gelijktijdig onderzocht.

2. Belanghebbenden die een bij een prijsschadeonderzoek gebruikte vragenlijst ontvangen, beschikken over ten minste 30 dagen om deze te beantwoorden. Voor de exporteurs gaat de termijn in op de dag van ontvangst van de vragenlijst, die voor dit doel wordt geacht te zijn ontvangen binnen één week nadat zij de exporteur of de geëigende diplomatieke vertegenwoordiger van het land van uitvoer is toegezonden. De termijn van 30 dagen kan worden verlengd op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de voor het onderzoek vastgestelde termijn en de belanghebbende zijn verzoek naar behoren motiveert, door opgave van de bijzondere omstandigheden waarin hij zich bevindt.

3. De Commissie kan, in voorkomend geval, de autoriteiten van derde landen evenals de lidstaten om inlichtingen verzoeken en de lidstaten nemen alle noodzakelijke maatregelen om aan dit verzoek gevolg te geven.

Zij doen de Commissie de gevraagde gegevens toekomen, tezamen met de resultaten van alle inspecties, controles en onderzoeken die zij hebben uitgevoerd.

De Commissie deelt deze gegevens, zowel die van algemeen belang als die welke door een lidstaat zijn gevraagd, aan de lidstaten mede, tenzij het om vertrouwelijke informatie gaat, in welk geval een niet vertrouwelijke samenvatting wordt toegezonden.

4. De Commissie kan, in voorkomend geval, zowel de autoriteiten van derde landen als de lidstaten verzoeken alle noodzakelijke controles en inspecties uit te voeren, in het bijzonder bij producenten in de Unie , en een onderzoek in te stellen in derde landen, op voorwaarde dat de betrokken ondernemingen hiervoor toestemming geven en de overheid van het betrokken land hiervan officieel in kennis wordt gesteld en geen bezwaar maakt.

De lidstaten nemen alle noodzakelijke maatregelen om aan dergelijke verzoeken van de Commissie te voldoen.

Ambtenaren van de Commissie kunnen op verzoek van de Commissie of van een lidstaat de ambtenaren van de lidstaten in hun werkzaamheden bijstaan. Bovendien kunnen in overleg tussen de Commissie en de autoriteiten van derde landen, ambtenaren van de Commissie de ambtenaren van de autoriteiten van deze derde landen in hun werkzaamheden bijstaan.

5. De belanghebbenden die zich overeenkomstig artikel 5, lid 12, kenbaar hebben gemaakt, worden gehoord indien zij binnen de termijn die in het in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakte bericht is vastgesteld, een daartoe strekkend schriftelijk verzoek indienen, waarin zij aantonen dat zij belanghebbenden zijn voor wie de resultaten van de procedure vermoedelijk consequenties zullen hebben en dat zij geldige redenen hebben om te worden gehoord.

6. De scheepsbouwer, de koper(s), de vertegenwoordigers van de overheid van het land van uitvoer, de klagers en andere belanghebbenden die zich overeenkomstig artikel 5, lid 12, kenbaar hebben gemaakt, worden op verzoek in de gelegenheid gesteld andere partijen met tegengestelde belangen te ontmoeten, zodat afwijkende standpunten en tegenargumenten naar voren kunnen worden gebracht.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met de verplichting tot bescherming van vertrouwelijke informatie en met de wensen van de belanghebbenden.

Geen enkele belanghebbende is verplicht aan een vergadering deel te nemen, noch mag de afwezigheid van een belanghebbende op een bijeenkomst zijn belangen schaden.

Met de overeenkomstig dit lid verstrekte mondelinge informatie wordt rekening gehouden, voor zover zij later in schriftelijke vorm wordt bevestigd.

7. De klagers, de scheepsbouwer, de koper(s) en andere belanghebbenden die zich overeenkomstig artikel 5, lid 12, kenbaar hebben gemaakt, alsmede de vertegenwoordigers van het land van uitvoer, hebben op schriftelijk verzoek inzage in alle door een bij het onderzoek betrokken partij verstrekte informatie, — doch niet in de interne documenten van de autoriteiten van de Unie of haar lidstaten —, die betrekking heeft op hun zaak, die niet vertrouwelijk is in de zin van artikel 13 en die bij het onderzoek wordt gebruikt.

Deze belanghebbenden mogen opmerkingen maken over vorenbedoelde informatie en met hun opmerkingen moet rekening worden gehouden indien deze met voldoende bewijsmateriaal zijn gestaafd.

8. Behoudens in de in artikel 12 bedoelde omstandigheden wordt, voor zover mogelijk, gecontroleerd of de door belanghebbenden verstrekte inlichtingen waarop de bevindingen worden gebaseerd, juist zijn.

9. Bij procedures waarbij prijzen met elkaar worden vergeleken in het geval dat een soortgelijk vaartuig is opgeleverd, moet het onderzoek binnen een jaar na de opening ervan worden voltooid.

Bij procedures waarbij het soortgelijke vaartuig in aanbouw is, wordt het onderzoek binnen één jaar na de oplevering van dat soortgelijke vaartuig voltooid.

Onderzoeken waarbij de waarde door berekening wordt vastgesteld, worden voltooid, hetzij één jaar na de opening ervan, hetzij binnen één jaar na de oplevering van het schip, indien dit later is.

Deze termijnen worden opgeschort indien artikel 16, lid 2, van toepassing is.

Artikel 7

Beëindiging zonder maatregelen, instelling en inning van prijsschadeheffingen

1. Wanneer de klacht wordt ingetrokken, kan de procedure worden beëindigd.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 2)

2. Wanneer blijkt dat beschermende maatregelen overbodig zijn, wordt het onderzoek of de procedure beëindigd. De Commissie beëindigt het onderzoek volgens de in artikel 10, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

↓ 385/96

3. De procedure wordt onmiddellijk beëindigd indien wordt vastgesteld dat de prijsschademarge minder dan 2 % bedraagt, uitgedrukt als een percentage van de uitvoerprijs.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 2)

4. Wanneer uit de definitief vastgestelde feiten blijkt dat er sprake is van schade veroorzakende prijzen en daaruit voortvloeiende schade, legt de Commissie de betrokken scheepsbouwer, overeenkomstig de in artikel 10, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure, een prijsschadeheffing op. Het bedrag van de prijsschadeheffing is gelijk aan de vastgestelde prijsschademarge. Nadat zij de lidstaten heeft geïnformeerd, neemt de Commissie de nodige maatregelen voor de tenuitvoerlegging van haar besluit, met name wat de inning van de prijsschadeheffing betreft.

↓ 385/96 (aangepast)

5. De scheepsbouwer betaalt de prijsschadeheffing binnen 180 dagen nadat deze hem ter kennis is gebracht. Voor de toepassing van deze verordening wordt de scheepsbouwer geacht het desbetreffende bericht één week na de datum waarop het werd verzonden te hebben ontvangen. De Commissie kan de scheepsbouwer een redelijke verlenging van de vorengenoemde betalingstermijn toestaan, indien deze aantoont dat betaling binnen 180 dagen hem insolvent zou maken of onverenigbaar zou zijn met een onder rechterlijk toezicht uitgevoerde reorganisatie, in welk geval over het onbetaalde gedeelte van de heffing een intrest wordt geheven waarvan het percentage gelijk is aan het rendement op de secundaire markt van euro- obligaties op middellange termijn op de Luxemburgse effectenbeurs, vermeerderd met 50 basispunten.

Artikel 8

Alternatieve maatregelen

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 3)

Het onderzoek kan zonder de instelling van een prijsschadeheffing worden beëindigd indien de scheepsbouwer de verkoop van het vaartuig tegen een schade veroorzakende prijs definitief en onvoorwaardelijk ongedaan maakt of een alternatieve door de Commissie goedgekeurde gelijkwaardige maatregel aanvaardt.

↓ 385/96

Een verkoop wordt uitsluitend geacht ongedaan te zijn gemaakt wanneer alle contractuele betrekkingen tussen de bij de verkoop betrokken partijen zijn beëindigd, alle in verband met de verkoop betaalde bedragen zijn terugbetaald en alle rechten met betrekking tot het betrokken vaartuig of delen daarvan opnieuw aan de scheepsbouwer zijn overgedragen.

Artikel 9

Tegenmaatregelen, ontzegging van ladings- en lossingsrechten

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 4)

1. Indien de betrokken scheepsbouwer de overeenkomstig artikel 7 opgelegde prijsschadeheffing niet betaalt, neemt de Commissie tegenmaatregelen in de vorm van de ontzegging van ladings- en lossingsrechten ten aanzien van de door de betrokken scheepsbouwer gebouwde vaartuigen.

De Commissie doet de lidstaten informatie toekomen zodra er redenen zijn voor de in de eerste alinea bedoelde tegenmaatregelen.

↓ 385/96 (aangepast)

2. Het besluit tot het nemen van tegenmaatregelen treedt in werking 30 dagen na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* *Unie* en wordt ingetrokken wanneer de scheepsbouwer de prijsschadeheffing volledig heeft betaald. De tegenmaatregel is van toepassing op alle vaartuigen waarvoor een contract wordt afgesloten in een periode van vier jaar na de datum van inwerkingtreding van het besluit. Elk vaartuig is gedurende een periode van vier jaar na zijn oplevering aan de tegenmaatregel onderworpen. Deze termijnen kunnen uitsluitend worden verminderd na de afwikkeling van en overeenkomstig de resultaten van een internationale geschillenbeslechtingprocedure in verband met de ingestelde tegenmaatregelen.

De vaartuigen waaraan de ladings- en lossingsrechten worden ontzegd, worden vervuld in een door de Commissie te nemen besluit dat in het *Publicatieblad van de Europese Unie* *Unie* wordt bekendgemaakt.

3. De douaneautoriteiten van de lidstaten weigeren de toestemming tot laden of lossen van vaartuigen waaraan de ladings- en lossingsrechten ontzegd zijn.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 5) (aangepast)

Artikel 10

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij [Verordening (EG) nr. 1225/2009] ingestelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

↓ 385/96 (aangepast)

Artikel 11

Controlebezoeken

1. Ingeval zij dit nuttig oordeelt, legt de Commissie bezoeken af om de administratie van exporteurs, scheepsbouwers, handelaren, vertegenwoordigers, producenten, handelsverenigingen en -organisaties ter plaatse te onderzoeken, teneinde de ingewonnen inlichtingen over de schade veroorzakende prijzen en de schade te controleren. Indien niet tijdig een correct antwoord wordt ontvangen, kan van controle ter plaatse worden afgezien.
2. De Commissie kan zo nodig onderzoeken in derde landen verrichten, mits de betrokken ondernemingen hiermee instemmen, de vertegenwoordigers van de regering van het betrokken land op de hoogte worden gebracht en deze tegen het onderzoek geen bezwaar maakt. Zodra de toestemming van de betrokken ondernemingen is verkregen, deelt de Commissie de autoriteiten van het land van uitvoer de namen en adressen van de te bezoeken ondernemingen en de overeengekomen bezoekdata mede.
3. De betrokken ondernemingen worden in kennis gesteld van de aard van de tijdens het bezoek te controleren inlichtingen en van alle tijdens het bezoek te verstrekken aanvullende gegevens, hetgeen echter niet belet dat ter plaatse in het licht van de verkregen inlichtingen nadere bijzonderheden kunnen worden gevraagd.
4. Bij controles ingevolge de leden 1, 2 en 3 wordt de Commissie bijgestaan door ambtenaren van de lidstaten die hiertoe de wens te kennen geven.

Artikel 12

Niet-medewerking

1. Indien een belanghebbende binnen de bij deze verordening vastgestelde termijnen de toegang tot de voor het onderzoek noodzakelijke gegevens weigert of deze anderszins niet verstrekt, dan wel het onderzoek ernstig belemmert, kunnen aan de hand van de beschikbare gegevens voorlopige of definitieve conclusies, zowel in positieve als in negatieve zin, worden getrokken.
Blijkt dat een belanghebbende onjuiste of misleidende inlichtingen heeft verstrekt, dan worden deze buiten beschouwing gelaten en wordt van de beschikbare gegevens gebruik gemaakt.
Belanghebbenden dienen van de gevolgen van niet-medewerking in kennis te worden gesteld.
2. Indien de belanghebbende zijn antwoord niet door middel van systemen voor automatische gegevensverwerking verstrekt, wordt dit niet als het niet-verlenen van medewerking beschouwd, mits deze belanghebbende aantoont dat het verstrekken van het antwoord in de gevraagde vorm voor hem een onredelijke extra belasting zou betekenen of onredelijke extra kosten zou meebrengen.
3. Wanneer de door de belanghebbende verstrekte inlichtingen niet in alle opzichten toereikend zijn, mogen zij niet buiten beschouwing worden gelaten, mits de tekortkomingen niet van dien aard zijn dat zij het bereiken van redelijk betrouwbare conclusies

☒ onnodig ☒ bemoeilijken, de inlichtingen op passende wijze binnen de termijnen worden verstrekt en controleerbaar zijn en de betrokkene naar best vermogen heeft gehandeld.

4. Indien bewijzen of inlichtingen niet worden aanvaard, dient de partij die deze heeft verstrekt onverwijld in kennis te worden gesteld van de redenen van deze afwijzing en dient zij de gelegenheid te krijgen binnen de gestelde termijn nadere toelichtingen te verstrekken. Indien de toelichtingen ontoereikend worden geacht, dienen de redenen voor de afwijzing van de bewijzen of inlichtingen te worden medegedeeld en in de gepubliceerde bevindingen te worden vermeld.

5. Vaststellingen, met inbegrip van die betreffende de normale waarde, die zijn gebaseerd op de bepalingen van lid 1, met inbegrip van de in de klacht verstrekte gegevens, dienen voor zover praktisch mogelijk en met inachtneming van de voor het onderzoek vastgestelde termijnen te worden getoetst aan andere beschikbare gegevens uit onafhankelijke bronnen, zoals gepubliceerde prijslijsten, officiële ☒ verkoopstatistieken en douaneaangiften ☒, of ☒ aan de ☒ inlichtingen die in de loop van het onderzoek van andere belanghebbenden zijn verkregen.

6. Indien een belanghebbende geen of slechts gedeeltelijke medewerking verleent, waardoor relevante inlichtingen niet worden verstrekt, kan dit tot gevolg hebben dat de resultaten voor deze belanghebbende minder gunstig zijn dan indien hij wel medewerking had verleend.

Artikel 13

Vertrouwelijkheid

1. Inlichtingen die wegens hun aard vertrouwelijk zijn (bij voorbeeld omdat de bekendmaking ervan een concurrent aanmerkelijke mededingingsvoordelen zou geven of de persoon die de inlichtingen heeft verstrekt of degene van wie hij deze inlichtingen heeft verkregen ernstig zou benadelen) of die door de partijen bij een onderzoek op vertrouwelijke grondslag worden verstrekt, dienen, indien daarvoor geldige redenen worden opgegeven, als dusdanig door de autoriteiten te worden behandeld.

2. Belanghebbenden die vertrouwelijke inlichtingen verstrekken, dienen daarvan een niet vertrouwelijke samenvatting beschikbaar te stellen. Deze samenvatting moet gedetailleerd genoeg zijn om een redelijk inzicht in de wezenlijke inhoud van de als vertrouwelijk verstrekte inlichtingen te verschaffen. In buitengewone omstandigheden kunnen belanghebbenden aangeven dat deze inlichtingen niet kunnen worden samengevat. In dergelijke buitengewone omstandigheden moet worden aangegeven waarom het niet mogelijk is een samenvatting te verstrekken.

3. Indien de Commissie van oordeel is dat een verzoek om vertrouwelijke behandeling niet gegrond is en degene die de inlichtingen verstrekt niet bereid is deze bekend te maken, noch de bekendmaking daarvan in algemene bewoordingen of in samengevatte vorm toe te staan, kunnen deze inlichtingen buiten beschouwing worden gelaten, tenzij uit goede bronnen blijkt dat ze juist zijn. Verzoeken om vertrouwelijke behandeling mogen niet willekeurig worden afgewezen.

4. Dit artikel vormt geen beletsel voor de bekendmaking van algemene gegevens door de autoriteiten van de ☒ Unie ☒ en, in het bijzonder, van de motivering van ingevolge deze verordening genomen besluiten of voor de bekendmaking van het bewijsmateriaal waarop de autoriteiten van de ☒ Unie ☒ steunen, voor zover bekendmaking noodzakelijk is om deze motivering in gerechtelijke procedures toe te lichten. Bij deze bekendmaking moet rekening worden gehouden met het ☒ rechtmatige belang van de betrokkenen dat hun zaken geheimen niet worden bekendgemaakt ☒.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 6)

5. De Commissie en de lidstaten, inclusief de functionarissen van beide, maken zonder de uitdrukkelijke toestemming van de persoon die ze heeft verstrekt geen gegevens bekend die zij ingevolge deze verordening hebben verkregen en waarvoor die persoon om een vertrouwelijke behandeling heeft verzocht. Informatie die tussen de Commissie en de lidstaten wordt uitgewisseld of interne documenten die door de autoriteiten van de Unie of van de lidstaten zijn opgesteld, worden, behalve wanneer in deze verordening uitdrukkelijk anders is bepaald, niet bekendgemaakt.

↓ 385/96

6. De op grond van deze verordening verkregen informatie wordt uitsluitend gebruikt voor het doel waarvoor zij werd gevraagd.

Artikel 14

Mededeling van feiten en overwegingen

1. De indieners van de klacht, de scheepsbouwer, de exporteur, de koper(s) van het vaartuig en hun representatieve verenigingen evenals de vertegenwoordigers van het land van uitvoer kunnen verzoeken om mededeling van bijzonderheden betreffende de voornaamste feiten en overwegingen op grond waarvan de Commissie voornemens is de instelling van een prijsschadeheffing dan wel de beëindiging van een onderzoek of procedure zonder het instellen van een heffing aan te bevelen.

2. De in lid 1 bedoelde verzoeken om definitieve mededeling worden schriftelijk aan de Commissie gericht en moeten binnen de door de Commissie vastgestelde termijnen worden ontvangen.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 7)

3. De mededeling wordt schriftelijk gedaan. Zij geschiedt, met inachtneming van de verplichting tot bescherming van vertrouwelijke gegevens, zo spoedig mogelijk en normaal uiterlijk één maand voordat de Commissie een definitief besluit neemt. Kan de Commissie bepaalde feiten of overwegingen op dat tijdstip niet mededelen, dan deelt zij die mede zodra dit mogelijk is.

De mededeling doet geen afbreuk aan besluiten die de Commissie daarna neemt, maar indien deze besluiten op andere feiten en overwegingen zijn gebaseerd, worden die zo spoedig mogelijk medegedeeld.

↓ 385/96

4. Na de mededeling gemaakte opmerkingen worden uitsluitend in aanmerking genomen indien zij zijn ontvangen binnen een termijn die de Commissie in elk afzonderlijk geval met inachtneming van de urgentie van de zaak vaststelt doch die ten minste tien dagen bedraagt.

↓ 37/2014 art. 1 en bijlage, punt 5, onder 8)

Artikel 15

Verslag

De Commissie neemt in haar jaarlijks verslag aan het Europees Parlement en de Raad inzake de toepassing en uitvoering van handelsbeschermende maatregelen, bedoeld in [artikel 22 bis van Verordening (EG) nr. 1225/2009], informatie op over de uitvoering van deze verordening.

↓ 385/96 (aangepast)

Artikel 16

Slotbepalingen

1. Deze verordening doet geen afbreuk aan de toepassing van:

- a) bijzondere voorschriften in overeenkomsten tussen de Unie en derde landen;
- b) bijzondere maatregelen, mits deze niet strijdig zijn met de verplichtingen uit hoofde van de Scheepsbouwovereenkomst.

2. Een onderzoek ingevolge deze verordening wordt niet uitgevoerd, noch worden maatregelen genomen of gehandhaafd wanneer dergelijke maatregelen strijdig zijn met de verplichtingen van de Unie uit hoofde van de Scheepsbouwovereenkomst of enige andere relevante internationale overeenkomst.

Deze verordening belet de Unie niet om aan haar verplichtingen uit hoofde van de Scheepsbouwovereenkomst betreffende geschillenbeslechting te voldoen.

↓

Artikel 17

Intrekking

Verordening (EG) nr. 385/96 wordt ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage II.

↓ 385/96 (aangepast)

Artikel 18

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* .

Zij is van toepassing vanaf de datum van inwerkingtreding van de Scheepsbouwovereenkomst¹¹.


Zij is niet van toepassing op vaartuigen waarvoor het contract vóór de datum van inwerkingtreding van de Scheepsbouwovereenkomst is gesloten, met uitzondering van vaartuigen waarvoor het contract na 21 december 1994 is gesloten en die meer dan vijf jaar na de datum van het contract dienen te worden opgeleverd. Dergelijke vaartuigen zijn aan deze verordening onderworpen, tenzij de scheepsbouwer aantoont dat de opleveringsdatum om normale commerciële redenen werd uitgesteld en niet met het doel de toepassing van deze verordening te ontwijken.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

¹¹ De datum van inwerkingtreding van de Scheepsbouwovereenkomst wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* , serie L.