



Documento de sesión

29.6.2015

A8-0202/2015/err01

ADDENDUM

al informe

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre protección
contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval (versión
codificada)

(COM(2014)0605 – C8-0171/2014 – 2014/0280(COD))

Comisión de Asuntos Jurídicos

Ponente: Jiří Maštálka

A8-0202/2015

**El proyecto de Posición del Parlamento Europeo, una vez efectuada la finalización
jurídico-lingüística por parte de los servicios del Parlamento y del Consejo, queda como
sigue:**

REGLAMENTO (UE) 2015/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de

**sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la
construcción naval (versión codificada)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 207,
apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario¹,

¹ Posición del Parlamento Europeo de ...

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 385/96 del Consejo¹ ha sido modificado en diversas ocasiones y de forma sustancial². Conviene, en aras de una mayor racionalidad y claridad, proceder a la codificación de dicho Reglamento.
- (2) Las negociaciones multilaterales desarrolladas bajo los auspicios de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico llevaron a la celebración, el 21 de diciembre de 1994, de un Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante (el «Acuerdo sobre construcción naval»).
- (3) En el marco del Acuerdo sobre construcción naval se ha reconocido que las características especiales de las operaciones de compra de buques hacen que no resulte fácil aplicar derechos compensatorios y antidumping, según lo previsto en el artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, en el Acuerdo sobre subvenciones y medidas compensatorias, y en el Acuerdo sobre la aplicación del artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio 1994 (el «Acuerdo antidumping de 1994») anexo al Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio. La necesidad de disponer de un medio eficaz de protección contra las ventas de buques a precios inferiores a su valor normal y que ocasionan perjuicios ha llevado a la conclusión de un Código sobre precios perjudiciales en la construcción naval que, junto con sus principios de base, constituye el Anexo III del Acuerdo sobre construcción naval (el «Código IPI»).

¹ Reglamento (CE) n° 385/96 del Consejo, de 29 de enero de 1996, sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval (DO L 56 de 6.3.1996, p. 21).

² Véase Anexo I

- (4) El texto del Código IPI se basa principalmente en el Acuerdo antidumping de 1994, pero se aparta del mismo debido a la naturaleza específica de las transacciones de compra de buques. Es, por lo tanto, preciso que los términos del Código IPI se vean reflejados en la legislación de la Unión, en la medida de lo posible sobre la base del texto del Reglamento (CE) nº 1225/2009 del Consejo¹.
- (5) El Acuerdo sobre construcción naval y las disposiciones legales que de él se derivan para el Derecho de la Unión resultan de importancia significativa.
- (6) Con el fin de mantener el equilibrio entre derechos y obligaciones que el Acuerdo sobre construcción naval establece, la Unión debería adoptar medidas contra cualquier buque cuyo precio sea objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios y cuya venta a precio inferior a su valor normal cause un perjuicio a la industria de la Unión.
- (7) Por lo que se refiere a los constructores navales de Partes contratantes en el Acuerdo sobre construcción naval, las ventas de buques sólo podrán estar sometidas a investigación por la Unión cuando el comprador sea de la Unión y siempre que el buque no sea un buque militar.

¹ Reglamento (CE) nº 1225/2009 del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre defensa contra las importaciones objeto de dumping originarias de países no miembros de la Comunidad Europea (DO L 343 de 22.12.2009, p. 51).

- (8) Conviene establecer normas claras y detalladas sobre el cálculo del valor normal para que, en la medida de lo posible, se base en las ventas representativas de un buque similar en el curso de operaciones comerciales normales efectuadas en el país de exportación. Conviene definir las circunstancias en que se puede considerar que una venta interna se realiza con pérdidas, y puede no tenerse en cuenta y recurrirse a la venta de un buque similar a un país tercero o al valor normal calculado. Es también oportuno prever una asignación adecuada de los costes, incluidos los correspondientes a situaciones de puesta en marcha. Con el fin de calcular el valor normal, es igualmente necesario indicar el método que debe aplicarse para determinar los importes relativos a los gastos de venta, generales y administrativos y al beneficio.
- (9) A efectos de la aplicación correcta del instrumento de lucha contra las prácticas perjudiciales en materia de precios, la Comisión debe adoptar las medidas necesarias orientadas a verificar en los grandes conglomerados o *holdings* de los países terceros la legitimidad de las imputaciones contables a la hora de evaluar la estructura del coste de producción.
- (10) Con objeto de determinar el valor normal para los países sin economía de mercado, es prudente establecer normas para la elección de un país tercero de economía de mercado apropiado que se utilice con este fin y, cuando no sea posible encontrarlo, prever que el valor normal pueda calcularse utilizando cualquier otra base razonable.

- (11) Conviene definir el precio de exportación y enumerar los ajustes que deben efectuarse en los casos en que sea necesario recalcularlo a partir del primer precio en el mercado libre.
- (12) Con el fin de garantizar una comparación adecuada entre el precio de exportación y el valor normal, procede enumerar los factores, incluidas las cláusulas contractuales, que podrían afectar a los precios y a su comparabilidad.
- (13) Es deseable prever orientaciones claras y detalladas sobre los factores que podrían ser importantes para determinar si la venta con prácticas perjudiciales en materia de precios ha provocado un perjuicio importante o amenaza con hacerlo. Al demostrar que el precio de la venta en cuestión es responsable del perjuicio sufrido por la industria de la Unión, debe también prestarse atención al efecto de otros factores y en especial a las condiciones de mercado existentes en la Unión.

- (14) Conviene definir el término «industria de la Unión» por referencia a la capacidad de construir un buque similar y prever que las partes vinculadas a los exportadores pueden ser excluidas de dicha industria y definir asimismo el término «vinculado».
- (15) Es necesario fijar las condiciones procesales y sustantivas para la presentación de denuncias por prácticas perjudiciales en materia de precios y la medida en que deben estar apoyadas por la industria de la Unión, y la información sobre el comprador del buque, las prácticas perjudiciales, el perjuicio y la causalidad que la denuncia debe incluir. Asimismo, es conveniente especificar los procedimientos para la inadmisibilidad de las denuncias o la apertura del procedimiento.
- (16) Cuando el comprador del buque objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios esté establecido en el territorio de otra Parte contratante del Acuerdo sobre construcción naval, la denuncia puede también incluir una petición para que se abra una investigación por parte de las autoridades de esa Parte contratante. La petición debe transmitirse a las autoridades de la Parte contratante cuando esté justificado.

- (17) En caso adecuado, una investigación puede también ser abierta sobre la base de una denuncia escrita de las autoridades de una Parte contratante del Acuerdo sobre construcción naval, de conformidad con el presente Reglamento y con arreglo a las condiciones del Acuerdo sobre construcción naval.
- (18) Es necesario especificar las modalidades de comunicación a las partes interesadas de la información que necesitan las autoridades, de ofrecerles una amplia oportunidad de presentar todas las pruebas que consideren pertinentes para defender sus intereses. También conviene establecer claramente las normas y procedimientos que deban seguirse durante la investigación, en especial que las partes deben darse a conocer, exponer sus puntos de vista y presentar la información en unos plazos determinados para que puedan ser tenidos en cuenta. Procede establecer igualmente las condiciones en que las partes interesadas pueden acceder a la información presentada por otras partes interesadas y formular comentarios al respecto. Debe también existir una cooperación entre los Estados miembros y la Comisión para recabar información.
- (19) Es necesario prever la conclusión de los casos, con o sin la adopción de un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios en un plazo no superior a un año desde la fecha de inicio o de la fecha de entrega del buque, en su caso.

- (20) La investigación o el procedimiento deben concluir cuando el margen de práctica perjudicial en materia de precios sea mínimo.
- (21) La investigación puede concluir sin la adopción de un derecho por práctica perjudicial en materia de precios si la venta del buque cuyo precio es perjudicial es definitiva e incondicionalmente nula o si un remedio equivalente alternativo es aceptado. No obstante, debe darse una consideración especial a la necesidad de que no se comprometa el objetivo del presente Reglamento.
- (22) Cuando se cumplan todas las condiciones previstas en el presente Reglamento, debe establecerse mediante decisión un derecho por práctica perjudicial en materia de precios igual al importe del margen por práctica perjudicial aplicable al constructor naval cuya venta objeto de práctica perjudicial en materia de precios hubiese causado el perjuicio a la industria de la Unión. Deben establecerse normas exactas y detalladas para la aplicación de dicha decisión, incluidas todas las medidas necesarias para su aplicación real, en especial la adopción de contramedidas si el constructor naval no paga el derecho por práctica perjudicial en materia de precios en el plazo fijado.

- (23) Es necesario establecer normas precisas para denegar los derechos de carga y descarga en los puertos de la Unión a los buques construidos por el constructor naval sujeto a contramedidas.
- (24) La obligación de pagar el derecho por práctica perjudicial en materia de precios solamente expira cuando tal derecho es pagado completamente o al final del período durante el cual sean aplicables las contramedidas.
- (25) Cualquier acción llevada a cabo con arreglo al presente Reglamento no debe ser contraria a los intereses de la Unión.
- (26) En las actuaciones derivadas del presente Reglamento la Unión tiene que tener en cuenta la necesidad de adoptar medidas rápida y efectivamente.
- (27) Conviene prever visitas de inspección para comprobar la información sobre prácticas perjudiciales en materia de precios, a sabiendas de que dichas visitas dependerán de la recepción de respuestas adecuadas a los cuestionarios.

- (28) Es necesario prever que, con respecto a las partes que no cooperen satisfactoriamente, pueda usarse otro tipo de información con el fin de establecer las conclusiones y que dicha información pueda ser menos favorable para dichas partes que si hubiesen cooperado.
- (29) Debe preverse un trato confidencial de la información que evite la divulgación de secretos comerciales.
- (30) Es esencial prever la comunicación adecuada de los principales hechos y consideraciones a las partes que así lo soliciten y que dicha comunicación sea efectuada, teniendo en cuenta el procedimiento decisorio de la Unión, en unos plazos que permitan a las partes defender sus intereses,
- (31) La aplicación de los procedimientos establecidos en el presente Reglamento requiere condiciones uniformes para la adopción de medidas necesarias para su ejecución de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

¹ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artículo 1
Principios y definiciones

1. Podrá aplicarse un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios al constructor de todo buque cuyo precio sea perjudicial y cuya venta a un comprador de un país distinto de aquel del que proviene el buque cause un perjuicio.
2. Se considerará que un buque es objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios cuando su precio de exportación sea inferior, en el curso de operaciones comerciales normales, al precio comparable establecido para un buque similar vendido a un comprador del país de exportación.
3. A efectos del presente Reglamento serán de aplicación las siguientes definiciones:
 - a) «buque»: todo buque de mar autopropulsado de 100 o más toneladas de registro bruto utilizado para el transporte de mercancías o personas, o para prestar un servicio especializado (por ejemplo, rompehielos y dragas), y todo remolcador de 365 kW y más;

- b) «buque similar»: todo buque del mismo tipo, utilización y tamaño aproximado al del buque considerado y que posea características muy similares a las del buque considerado;
- c) «misma categoría general de buques»: todo buque del mismo tipo y utilización pero de tamaño perceptiblemente distinto;
- d) «venta»: cubre la creación o transferencia del derecho de propiedad del buque a excepción de un derecho de propiedad creado o adquirido solamente con el fin de proporcionar una garantía para un préstamo comercial normal;
- e) «derecho de propiedad»: incluye cualquier derecho contractual o derecho de propiedad que permita al beneficiario o a los beneficiarios de tales derechos beneficiarse de la utilización del buque de manera sustancialmente comparable a la manera en la que un propietario puede beneficiarse de la utilización del buque. Para determinar si tal comparabilidad sustancial existe se considerarán, entre otros, los siguientes factores:
 - i) las cláusulas y circunstancias de la transacción,

- ii) las prácticas comerciales normales de la industria,
 - iii) si el buque sujeto a la transacción es utilizado por el beneficiario o beneficiarios, y
 - iv) si en la práctica existe una probabilidad de que el beneficiario o beneficiarios de dichos derechos se beneficien y corran el riesgo de utilizar el buque durante una parte significativa de la vida útil de éste;
- f) «comprador»: a cualquier persona o empresa que adquiriera un derecho de propiedad, incluso mediante un contrato de arrendamiento o un contrato de flete «de casco vacío», con motivo de la primera transacción inicial celebrada con el constructor naval, directa o indirectamente, incluyendo una persona o empresa que posea o controle a un comprador, o dé instrucción al comprador. Se considerará que una persona o empresa controla a un comprador cuando posea más del 50 % del capital del comprador. Se considerará que una persona o empresa controla a un comprador cuando tenga la capacidad jurídica o efectiva de imponerle restricciones o directrices, lo que se presume cuando la participación alcanza el 25 %. En caso de propiedad establecida, se presumirá, salvo prueba de lo contrario, que no existe un control separado en la sociedad. Podrá existir más de un comprador para cualquier buque;

- g) «empresa»: cualquier empresa o sociedad constituida conforme al derecho civil o mercantil, incluidas las sociedades cooperativas y cualquier otra persona jurídica sometida al derecho público o privado, incluidas las que no tengan ánimo de lucro;
- h) «Parte contratante»: cualquier país tercero que sea Parte del Acuerdo sobre construcción naval.

Artículo 2

Determinación de la existencia de prácticas perjudiciales en materia de precios

A. Valor normal

1. El valor normal se basará por regla general en el precio pagado o pagadero, en el curso de operaciones comerciales normales, por un buque similar por un comprador independiente en el país de exportación.
2. Los precios entre partes que estén asociadas o que tengan un acuerdo de compensación entre sí sólo podrán ser considerados como propios de operaciones comerciales normales y ser utilizados para establecer el valor normal si se determina que no se ven afectados por dicha relación.

3. Cuando, en el curso de operaciones comerciales normales, no existan ventas de buques similares o cuando, debido a una situación especial del mercado, dichas ventas no permitan una comparación adecuada, el valor normal del buque similar se calculará sobre la base del precio de exportación de un buque similar, en el curso de operaciones comerciales normales, a un país tercero apropiado, siempre que dicho precio sea representativo. En caso de que tales ventas a un país tercero apropiado no existiesen o no permitiesen una comparación adecuada, el valor normal del buque similar será calculado sobre la base del coste de producción en el país de origen más una cantidad razonable para gastos de venta, generales y administrativos y en concepto de beneficios.
4. Las ventas de buques similares en el mercado interno del país de exportación o las realizadas a un país tercero a precios inferiores a los costes unitarios de producción fijos y variables, más los gastos de venta, generales y administrativos podrán considerarse no realizadas en el curso de operaciones comerciales normales por razones de precio y podrán no tomarse en cuenta para el cálculo del valor normal únicamente si se determina que se han efectuado a precios que no permiten recuperar todos los costes en un plazo razonable, que deberá ser normalmente de cinco años.

5. Los costes deberán ser calculados normalmente sobre la base de los datos del constructor naval investigado siempre que se atengan a los principios contables generalmente admitidos en el país de que se trate y se demuestre que reflejan razonablemente los costes de producción y venta del buque considerado.

Se tomarán en cuenta las pruebas relativas a la imputación de costes siempre que se demuestre que han sido históricamente utilizadas. A falta de un método más adecuado, se dará prioridad a la imputación de costes en función del volumen de negocios. A menos que ya se haya hecho en las imputaciones de costes con arreglo al presente párrafo, los costes deberán ser ajustados de forma apropiada con respecto a los costes extraordinarios que favorezcan la producción futura o actual o de las circunstancias que hayan afectado a los costes durante las operaciones de puesta en marcha.

6. Los importes correspondientes a los gastos de venta, generales y administrativos y a los beneficios se basarán en los datos reales de producción y ventas del buque similar en el curso de operaciones comerciales normales, proporcionados por el constructor naval investigado. Cuando dichos importes no puedan determinarse de esta forma, se podrán calcular basándose en:
- a) la media ponderada de los importes reales determinados para otros constructores navales del país de origen por lo que respecta a la producción y ventas de buques similares en el mercado interno de dicho país;
 - b) los importes reales aplicables a la producción y venta de la misma categoría de buques por parte del constructor naval en cuestión en el mercado interno del país de origen en el curso de operaciones comerciales normales;
 - c) cualquier otro método razonable, siempre que el importe del beneficio así establecido no sobrepase el beneficio normalmente obtenido por otros constructores navales por las ventas de buques de la misma categoría en el mercado interno del país de origen.

Además, el beneficio añadido al calcular el valor se basará, en todos los casos, en el beneficio medio realizado durante un período razonable de tiempo, normalmente los seis meses anteriores y posteriores a la venta investigada, y deberá reflejar un beneficio razonable en el momento de la venta en cuestión. Para este cálculo se eliminará toda distorsión que se demuestre conduzca a un beneficio poco razonable en el momento de la venta.

7. Teniendo en cuenta los largos plazos que transcurren entre el momento de la firma del contrato de venta y la entrega de los buques, el valor normal no incluirá los costes efectivos que el constructor naval demuestre que son debidos a fuerza mayor y que son sensiblemente superiores al alza de los costes que el constructor naval podría haber razonablemente anticipado y tenido en cuenta en el momento en que se fijaron las condiciones concretas de la venta.
8. En el caso de ventas procedentes de países sin economía de mercado y, en particular, de aquellos a los que se aplica el Reglamento (UE) 2015/755 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, el valor normal será determinado sobre la base del precio o del valor calculado para un país tercero de economía de mercado, o sobre el precio cobrado por dicho país tercero a otros países, incluidos los de la Unión, o cuando ello no sea posible, sobre cualquier otra base razonable, incluido el precio realmente pagado o pagadero en la Unión por el buque similar, debidamente ajustado, en caso necesario, para incluir un margen de beneficio razonable.

¹ Reglamento (UE) 2015/755 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, sobre el régimen común aplicable a las importaciones de determinados terceros países (DO L 123 de 19.5.2015, p. 33)..

Se seleccionará de forma razonable un país tercero de economía de mercado apropiado, teniendo debidamente en cuenta cualquier información fiable de la que se disponga en el momento de la selección. Se tendrán en cuenta los plazos.

Inmediatamente después de la apertura de la investigación se informará a las partes interesadas sobre el país tercero de economía de mercado elegido y se les concederá un plazo de diez días para presentar sus comentarios al respecto.

B. Precio de exportación

9. El precio de exportación será el precio realmente pagado o pagadero por el buque en cuestión.
10. En los casos en que no exista un precio de exportación o que se considere que no es fiable debido a la existencia de una asociación o de un acuerdo de compensación entre el constructor naval y el comprador o un tercero, el precio de exportación podrá ser calculado basándose en el precio al que el buque se venda por primera vez a un comprador independiente o, si no se revendiese a un comprador independiente o no se revendiese en el mismo Estado en que se vendió originalmente, sobre cualquier base razonable.

En esos casos se efectuarán ajustes para todos los costes, incluidos los derechos e impuestos, soportados entre el momento de la venta original y el de la reventa, más los beneficios, con el fin de establecer un precio de exportación fiable.

Los elementos con respecto a los cuales se harán los ajustes serán los que normalmente corren a cargo del comprador pero son pagados por cualquiera de las partes, de la Unión o no, que esté asociada o que tenga un acuerdo de compensación con el constructor naval o con el comprador, incluyendo transporte habitual, seguros, mantenimiento, descarga y costes accesorios, derechos de aduana y otros impuestos pagaderos en el país de importación como consecuencia de la compra del buque; a ello se añadirá un margen razonable para gastos de venta, generales y administrativos y en concepto de beneficio.

C. Comparación

11. Se realizará una comparación ecuánime entre el precio de exportación y el valor normal en la misma fase comercial, sobre la base de ventas realizadas en fechas lo más próximas posible entre sí, es decir, normalmente las realizadas en los tres meses anteriores o posteriores a la venta objeto de la investigación o, a falta de ventas de este tipo, en cualquier otro plazo que se considere apropiado. Se tendrán debidamente en cuenta en cada caso, según sus particularidades, las diferencias que afecten a la comparabilidad de los precios, incluidas las diferencias en las condiciones de venta, las cláusulas contractuales, los impuestos, la fase comercial, las cantidades, las características físicas, y cualquier otra diferencia que se demuestre que afecta a la comparabilidad de los precios. Cuando, en los casos mencionados en el apartado 10, la comparabilidad de los precios se vea afectada, el valor normal se establecerá en una fase comercial equivalente a la fase comercial del precio de exportación calculado o haciendo los ajustes permitidos con arreglo al presente apartado. Se evitará cualquier duplicidad a la hora de hacer los ajustes, en especial en relación con los descuentos y las cláusulas contractuales. Cuando la comparación de los precios requiera un cambio de divisas, éste deberá efectuarse al tipo de cambio de la fecha de venta, a condición de que, cuando la venta de divisas extranjeras en los mercados a término esté directamente ligada a la venta de exportación en cuestión, se utilice el tipo de cambio de la venta a término. A este efecto, la fecha de la venta significará la fecha en la que se fijaron las condiciones materiales de la venta, que normalmente será la fecha del contrato. Sin embargo, si las condiciones materiales de la venta hubieran sido significativamente modificadas en otra fecha, el tipo de cambio que se tendrá en cuenta será el vigente en la fecha de la modificación. En tal caso, se harán los ajustes apropiados para tener en cuenta cualquier efecto no razonable sobre el margen por práctica perjudicial en materia de precios debido únicamente a fluctuaciones del tipo de cambio entre la fecha original de la venta y la fecha de esta modificación.

D. Margen por práctica perjudicial en materia de precios

12. A reserva de las normas aplicables para obtener una comparación ecuánime, la existencia de márgenes por prácticas perjudiciales en materia de precios se establecerá normalmente sobre la base de una comparación del valor normal ponderado con la media ponderada de los precios de todas las ventas o mediante una comparación de los valores normales individuales y los precios individuales de exportación para cada transacción. Sin embargo, el valor normal establecido sobre una media ponderada podrá compararse a los precios de todas las ventas individuales si se comprueba que existe una pauta de precios de exportación considerablemente diferente en función de los distintos compradores, regiones o plazos y si los métodos especificados en la primera frase del presente apartado no reflejasen en toda su magnitud la práctica perjudicial en materia de precios.
13. Se entenderá por «margen por práctica perjudicial en materia de precios» el importe en que el valor normal supere al precio de exportación. Cuando los márgenes por prácticas perjudiciales en materia de precios varíen podrá establecerse su media ponderada.

Artículo 3

Determinación del perjuicio

1. A efectos del presente Reglamento y salvo disposición en contrario, se entenderá por «perjuicio» el perjuicio importante sufrido por la industria de la Unión, la amenaza de perjuicio importante para esa industria o el retraso significativo en la creación de dicha industria, y deberá interpretarse con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.
2. La determinación del perjuicio se basará en pruebas positivas e implicará un examen objetivo de:
 - a) el efecto de la venta de buques similares a precio inferior al valor normal en los precios del mercado de la Unión; y
 - b) el impacto consiguiente de esa venta en la industria de la Unión.

3. Por lo que se refiere al efecto sobre los precios de la venta a precio inferior al valor normal, se tendrá en cuenta si ha existido una subcotización significativa por parte de la venta a precio inferior al valor normal con respecto al precio de un buque similar de la industria de la Unión, o bien si el efecto de tal venta es disminuir los precios de forma importante o impedir considerablemente la subida que en otro caso se hubiera producido. Ninguno de esos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.
4. Cuando las ventas de buques de más de un país sean objeto simultáneamente de investigaciones por prácticas perjudiciales en materia de precios, los efectos de dichas ventas sólo se podrán evaluar acumulativamente si se determina que:
 - a) el margen de la práctica perjudicial establecida en relación con las compras de cada país proveedor es superior al margen mínimo definido en el artículo 7, apartado 3; y
 - b) proceda la evaluación acumulativa de los efectos de las ventas de la luz de las condiciones de competencia entre los buques vendidos por constructores navales que no sean de la Unión al comprador y de las condiciones de competencia entre dichos buques y los buques de la Unión similares.

5. El examen de los efectos de las ventas a precio inferior al valor normal sobre la industria de la Unión afectada incluirá una evaluación de todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en el estado de dicha industria, incluidos el hecho de estar todavía recuperándose de los efectos de prácticas de dumping, prácticas perjudiciales en materia de precios o subvenciones anteriores, la magnitud real del margen de práctica perjudicial en materia de precios, la disminución real y potencial de las ventas, los beneficios, el volumen de producción, la cuota de mercado, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad, los factores que repercutan en los precios en la Unión, los efectos negativos reales y potenciales en el flujo de caja, las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital o la inversión. Esta enumeración no se considerará exhaustiva y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos en conjunto bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.

6. Será necesario demostrar que, por todos los criterios que se mencionan en el apartado 2, las ventas a precio inferior al valor normal causan o han causado un perjuicio a efectos del presente Reglamento. En concreto, eso implicará demostrar que el volumen y los niveles de precios mencionados en el apartado 3 son responsables de un efecto en la industria de la Unión, tal como se estipula en el apartado 5, y que este efecto se produce en un grado tal que permite calificarlo de «perjuicio importante».

7. También deberán examinarse otros factores conocidos, distintos de la venta a precio inferior al valor normal, que al mismo tiempo perjudiquen a la industria de la Unión, para garantizar que el perjuicio no se atribuya a la venta a precio inferior al valor normal contemplada en el apartado 6. Entre los factores que pueden ser pertinentes a este respecto figuran el volumen y los precios de las ventas de constructores navales de otros países distintos del país de exportación no realizadas por debajo del valor normal, la contracción de la demanda o variaciones de la estructura del consumo, las prácticas comerciales restrictivas de los productores de países terceros y la competencia entre unos y otros, la evolución de la tecnología, y los resultados de la actividad exportadora y la productividad de la industria de la Unión.
8. El efecto de las ventas a precio inferior al valor normal se evaluará en relación con la producción por parte de la industria de la Unión de buques similares cuando los datos disponibles permitan identificarla separadamente con arreglo a criterios tales como el proceso de producción, las ventas de los constructores navales y sus beneficios. Si no es posible efectuar tal identificación separada, los efectos de las ventas a precio inferior al valor normal se evaluarán examinando la producción del grupo o gama más restringidos de productos que incluya el buque similar y a cuyo respecto pueda proporcionarse la información necesaria.

9. La determinación de la existencia de una amenaza de perjuicio importante se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. El cambio de circunstancias que daría lugar a una situación en la cual la venta a precio inferior al valor normal causaría un perjuicio deberá haber sido claramente prevista y ser inminente.

Al llevar a cabo una determinación sobre la existencia de una amenaza de perjuicio importante, se deberán considerar factores como los siguientes:

- a) que haya suficiente capacidad libremente disponible por parte del constructor naval o un aumento inminente e importante de la misma que indique la probabilidad de un aumento sustancial de las ventas a precio inferior al valor normal, teniendo en cuenta la existencia de otros mercados de exportación que puedan absorber el posible aumento de las exportaciones;
- b) que las exportaciones de buques se realicen a precios que repercutan sensiblemente en los precios internos, haciéndolos bajar o conteniendo una subida que de otro modo se hubiese producido, y que incrementen probablemente la demanda de nuevas compras en otros países.

Ninguno de estos factores por sí solo bastará necesariamente para obtener una orientación decisiva, pero todos ellos juntos permitirán llevar a la conclusión de la inminencia de nuevas ventas a precio inferior al valor normal y de que, a menos que se adopten medidas de protección, se producirá un perjuicio importante.

Artículo 4

Definición de «industria de la Unión»

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por «industria de la Unión» el conjunto de los productores de la Unión capaces de producir un buque similar en sus instalaciones actuales o que pueden adaptarlas rápidamente para producir un buque similar, o aquellos de entre ellos cuya capacidad conjunta de producir un buque similar constituya una proporción importante de la capacidad de la Unión total para producir un buque similar, tal como se define en el artículo 5, apartado 6. No obstante, cuando los productores estén vinculados al constructor naval, a los exportadores o a los compradores o sean ellos mismos compradores del buque supuestamente objeto de una práctica perjudicial en materia de precios, la expresión «industria de la Unión» podrá entenderse referida al resto de los productores.

2. A efectos del apartado 1, se considerará que los productores están vinculados al constructor naval, a los exportadores o a los compradores cuando:
- a) uno de ellos controle directa o indirectamente al otro; o
 - b) ambos estén directa o indirectamente controlados por un tercero; o
 - c) controlen conjuntamente, directa o indirectamente, a un tercero, siempre que existan razones para creer o sospechar que el efecto de la relación podría llevar al productor de que se trate a comportarse de forma distinta a los productores no vinculados.

A efectos del presente apartado, se considerará que uno controla a otro cuando tenga la capacidad jurídica o efectiva de imponer restricciones o directrices al otro.

3. Serán aplicables al presente artículo las disposiciones del artículo 3, apartado 8.

Artículo 5

Iniciación del procedimiento

1. Salvo en los casos previstos en el apartado 8, se abrirá una investigación para determinar la existencia, importancia o efectos de cualquier supuesta práctica perjudicial en materia de precios, tras denuncia escrita presentada por cualquier persona física o jurídica o por cualquier asociación sin personalidad jurídica que actúe en nombre de la industria de la Unión.

La denuncia podrá ser presentada a la Comisión o a un Estado miembro, que la remitirá a la Comisión. La Comisión remitirá a los Estados miembros una copia de todas las denuncias que reciba. Se considerará que la denuncia ha sido presentada el primer día laborable siguiente al de su entrega a la Comisión mediante correo certificado o la fecha del acuse de recibo de la Comisión.

Aunque no se haya formulado ninguna denuncia, cuando un Estado miembro posea pruebas suficientes sobre prácticas perjudiciales en materia de precios y los perjuicios derivados de las mismas para la industria de la Unión, transmitirá inmediatamente dichas pruebas a la Comisión.

2. Las denuncias con arreglo al apartado 1 serán presentadas a más tardar:
- a) seis meses a partir del momento en que el denunciante tuvo conocimiento o debería haber tenido conocimiento de la venta del buque, cuando:
 - i) el denunciante fue invitado a presentar una oferta para el contrato a través de una licitación abierta o de cualquier otro proceso de licitación,
 - ii) el denunciante realmente presentó una oferta, y
 - iii) la oferta del denunciante cumplía sustancialmente las condiciones de la licitación;
 - b) nueve meses a partir del momento en que el denunciante tuvo conocimiento o debería haber tenido conocimiento de la venta del buque aunque no hubiese existido una licitación, siempre que un anuncio de su intención de presentarse, incluyendo la información de que razonablemente disponga para la identificación de la transacción correspondiente, hubiese sido presentada a más tardar en el plazo de seis meses a partir de ese momento a la Comisión o a un Estado miembro.

En ningún caso una denuncia se presentará más tarde de seis meses a partir de la fecha de la entrega del buque.

Se considerará que el denunciante ha tenido conocimiento de la venta de un buque desde el momento en que se dio publicidad a la conclusión del contrato, junto con la información de carácter general referente al buque, a través de la prensa internacional especializada.

A efectos del presente artículo, se entenderá por «licitación abierta» una operación en la que el comprador potencial pide ofertas al menos a todos los constructores navales que sabe que son capaces de construir el buque en cuestión.

3. Las denuncias mencionadas en el apartado 1 incluirán pruebas:
 - a) de las prácticas perjudiciales en materia de precios;

- b) del perjuicio;
- c) del nexo causal entre la venta objeto de práctica perjudicial en materia de precios y el supuesto perjuicio, y
- d)
 - i) de que, si el buque fue vendido mediante una licitación abierta, el denunciante fue invitado a presentar su oferta, realmente lo hizo y su oferta respondía sustancialmente a las condiciones de la licitación (es decir, fecha de entrega y requisitos técnicos); o
 - ii) de que, si el buque fue vendido a través de cualquier otro procedimiento de licitación y el denunciante fue invitado a presentar su oferta, realmente lo hizo y su oferta respondía sustancialmente a las condiciones de la licitación; o

iii) de que, a falta de una invitación a oferta en una licitación distinta de la licitación abierta, el denunciante era capaz de construir el buque en cuestión y, en caso de que supiera o debiera haber sabido de la compra propuesta, hizo esfuerzos demostrables para concluir una venta con el comprador que cumpliera las especificaciones de la oferta en cuestión. Se considerará que el denunciante tuvo conocimiento de la compra propuesta si se demuestra que la mayoría de la industria pertinente hizo todo lo posible ante el comprador para concluir la venta del buque en cuestión, o si se demuestra que la información de carácter general sobre la compra propuesta estaba disponible para los corredores, establecimientos financieros, sociedades de clasificación, fletadores, asociaciones comerciales u otras entidades que intervienen normalmente en las transacciones de construcción naval y con las cuales el denunciante mantiene regularmente contactos o relaciones de negocios.

4. La denuncia deberá incluir la información de que razonablemente disponga el denunciante sobre los siguientes extremos:

- a) identidad del denunciante y descripción realizada por el mismo del volumen y valor de la producción de la Unión de buques similares. Cuando la denuncia escrita se presente en nombre de la industria de la Unión, se identificará la industria en cuyo nombre se formule la denuncia por medio de una lista de todos los productores de la Unión capaces de construir el buque similar y, en la medida de lo posible, se facilitará una descripción del volumen y valor de la producción de la Unión de buques similares que representan dichos productores;
- b) una descripción completa del buque cuyo precio sea presuntamente perjudicial, los nombres del país o países de origen o exportación de que se trate, la identidad de cada exportador o productor extranjero conocido y la identidad del comprador del buque;
- c) datos sobre los precios de venta de tales buques en cuestión cuando se venden en los mercados internos del país o países de origen o de exportación (o, cuando proceda, sobre los precios a los que se vendan esos buques desde el país o países de origen o de exportación a uno o más países terceros, o sobre el valor calculado del buque) así como sobre los precios de exportación o, cuando proceda, sobre los precios a los que esos buques se revendan por primera vez a un comprador independiente;

- d) datos sobre el efecto de la venta cuyo precio sea perjudicial sobre los precios de buques similares en el mercado de la Unión y las consiguientes repercusiones para la industria de la Unión, sobre la base de los factores e índices pertinentes que influyan en el estado de la industria de la Unión, tales como los enumerados en el artículo 3, apartados 3 y 5.
5. En la medida de lo posible, la Comisión valorará las pruebas que se aporten en la denuncia así como su pertinencia, con el fin de determinar si son suficientes para abrir una investigación.
6. No se abrirá una investigación de conformidad con el apartado 1 salvo que se haya determinado, sobre la base del examen del grado de apoyo u oposición a la denuncia expresado por los productores de la Unión capaces de construir el buque similar, que la misma ha sido presentada por la industria de la Unión o en su nombre. La denuncia se considerará «presentada por la industria de la Unión o en su nombre» cuando esté apoyada por productores de la Unión cuya producción conjunta represente más del 50 % de la capacidad de producción total de buques similares producidos por la parte de la industria de la Unión que manifiesten su apoyo u oposición a la denuncia. No obstante, no se abrirá ninguna investigación cuando los productores de la Unión que apoyen expresamente la denuncia representen menos del 25 % de la capacidad total de los productores de la Unión capaces de construir el buque similar.

7. Salvo que se haya adoptado la decisión de abrir una investigación, las autoridades evitarán toda publicidad acerca de la denuncia solicitando la apertura de una investigación. No obstante, antes de proceder a abrir la investigación, se informará al gobierno del país de exportación interesado.
8. Si, en circunstancias especiales, la Comisión decidiera abrir una investigación sin haber recibido una denuncia por escrito de la industria de la Unión o en su nombre, para la apertura de dicha investigación será necesario poseer suficientes pruebas de prácticas perjudiciales en materia de precios, del perjuicio, del nexo causal y de que el miembro presuntamente perjudicado de la industria de la Unión cumple los requisitos del apartado 3, letra d), del presente artículo que justifican la apertura de una investigación.

En caso adecuado, una investigación podrá ser también abierta como consecuencia de una denuncia escrita presentada por las autoridades de una Parte contratante. Tal denuncia será apoyada por suficientes pruebas que demuestren que el buque está siendo o ha sido objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios y que su venta a un comprador de la Unión a un precio inferior al normal causa o ha causado un perjuicio a la industria nacional de la Parte contratante afectada.

9. Las pruebas de las prácticas perjudiciales en materia de precios y del perjuicio se examinarán simultáneamente en el momento de decidir si se abre una investigación. La denuncia será rechazada cuando no existan pruebas suficientes de prácticas perjudiciales en materia de precios ni de perjuicio que justifiquen la continuación del procedimiento relativo al caso.
10. La denuncia podrá ser retirada antes de la apertura de la investigación, en cuyo caso se tendrá por no presentada.
11. Cuando se considere que existen pruebas suficientes para justificar la apertura de un procedimiento, la Comisión lo iniciará en el plazo de cuarenta y cinco días a partir de la fecha de presentación de la denuncia o, en caso de que se inicie en virtud del apartado 8, en un plazo de seis meses a partir del momento en que la venta fue conocida o debería haber sido conocida, y anunciarlo a tal efecto en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Cuando los elementos de prueba presentados sean insuficientes se informará al denunciante en el plazo de cuarenta y cinco días a partir de la fecha de presentación de la denuncia ante la Comisión. La Comisión informará a los Estados miembros una vez que haya determinado la necesidad de iniciar tal procedimiento.

12. El anuncio de iniciación del procedimiento deberá indicar la apertura de una investigación, el nombre y país del constructor naval y del comprador o compradores y una descripción del buque afectado, ofrecer un resumen de la información recibida y precisar que toda la información adecuada deberá ser comunicada a la Comisión.

Dicho anuncio deberá fijar también los plazos durante los cuales las partes interesadas podrán darse a conocer, presentar sus puntos de vista por escrito y aportar información, en caso de que se pretenda que dichos puntos de vista e información se tengan en cuenta durante la investigación. También fijará el plazo durante el cual las partes interesadas podrán solicitar ser oídas por la Comisión de conformidad con el artículo 6, apartado 5.

13. La Comisión comunicará oficialmente al exportador y al comprador o compradores del buque y a las asociaciones representativas de productores, exportadores o compradores de dichos buques notoriamente afectados, a los representantes del país cuyo buque está sujeto a la investigación y a los denunciantes, la iniciación del procedimiento y, respetando la confidencialidad de la información, facilitará al exportador y a las autoridades del país de exportación el texto completo de la denuncia escrita recibida con arreglo al apartado 1 del presente artículo, que también pondrá a disposición de las restantes partes interesadas a petición de las mismas.

Artículo 6
Investigación

1. Tras la apertura del procedimiento, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y, en caso necesario, con las autoridades de países terceros, abrirá una investigación en toda la Unión. La investigación se centrará tanto en las prácticas perjudiciales en materia de precios como en el perjuicio, que serán examinados simultáneamente.

2. Las partes a quienes se envíen los cuestionarios utilizados en la investigación sobre prácticas perjudiciales en materia de precios dispondrán de un plazo mínimo de treinta días para responder a los mismos. El plazo para los exportadores comenzará a contar desde la fecha de recepción del cuestionario, que se considerará recibido una semana después de su envío al exportador o de su transmisión a un representante diplomático apropiado del país de exportación. Podrá concederse una prórroga del plazo de treinta días teniendo en cuenta los plazos de investigación y siempre que la parte justifique adecuadamente las circunstancias particulares que concurren para dicha prórroga.

3. La Comisión podrá solicitar a las autoridades de los países terceros, en su caso, así como a los Estados miembros, que le faciliten información. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para responder a dicha solicitud.

Junto a la información solicitada, los Estados miembros enviarán a la Comisión los resultados de todas las inspecciones, controles o investigaciones realizadas.

Cuando dichas informaciones sean de interés general o un Estado miembro haya solicitado que se le transmitan, la Comisión las transmitirá a los Estados miembros, siempre que no tengan carácter confidencial, en cuyo caso transmitirá un resume no confidencial.

4. La Comisión podrá solicitar a las autoridades de los países terceros, en su caso, así como a un Estado miembro, que proceda a la realización de todos los controles e inspecciones necesarios, en particular entre productores de la Unión, y a efectuar investigaciones en países terceros, previo consentimiento de las empresas implicadas y siempre que no exista oposición por parte del gobierno del país de que se trate, que habrá sido informado previamente.

Los Estados miembros adoptarán todas las disposiciones necesarias para dar curso a las solicitudes de la Comisión.

A petición de la Comisión o de un Estado miembro, se autorizará a funcionarios de la Comisión a prestar asistencia a los funcionarios de los Estados miembros en el ejercicio de sus funciones. Asimismo, los funcionarios de la Comisión podrán auxiliar a los funcionarios de las autoridades de los países terceros en el cumplimiento de su cometido, siempre que así lo decidan de común acuerdo la Comisión y dichas autoridades.

5. La Comisión oirá a las partes interesadas que se hayan dado a conocer con arreglo al artículo 5, apartado 12, siempre que lo hayan solicitado por escrito en el plazo fijado en el anuncio publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y que presenten una solicitud por escrito en este sentido, demostrando que son efectivamente partes interesadas que podrían verse afectadas por el resultado del procedimiento y que existen razones concretas para que sean oídas.

6. Se ofrecerá al constructor naval, al comprador o compradores, a los representantes del gobierno del país de exportación, a los denunciantes y a otras partes interesadas que se hubiesen dado a conocer con arreglo al artículo 5, apartado 12, la oportunidad de reunirse con aquellas partes que tengan intereses contrarios para que puedan exponerse tesis opuestas y refutaciones.

Al proporcionar esta oportunidad se tendrán en cuenta la necesidad de salvaguardar el carácter confidencial de la información y la conveniencia de las partes.

Ninguna parte estará obligada a asistir a una reunión, y su ausencia no irá en detrimento de su causa.

La información oral que sea facilitada en el marco del presente apartado será tenida en cuenta siempre que posteriormente sea confirmada por escrito.

7. Previa petición por escrito, el constructor naval, el comprador o compradores y otras partes interesadas que se hubiesen dado a conocer con arreglo al artículo 5, apartado 12, así como los representantes del país de exportación, podrán examinar toda la información presentada por cualquiera de las partes en el marco de la investigación, con excepción de los documentos internos elaborados por las autoridades de la Unión o sus Estados miembros, siempre que dicha información sea pertinente para la presentación de sus casos y no sea confidencial con arreglo al artículo 13.

Las partes podrán presentar comentarios a dicha información y estos comentarios se tendrán en cuenta en la medida en que estén suficientemente documentados.

8. Salvo en las circunstancias previstas en el artículo 12, la información suministrada por las partes interesadas en la que se basen las conclusiones será examinada, en la medida de lo posible, para comprobar su exactitud.

9. En los procedimientos en los que se proceda a una comparación de precios, en caso de que el buque hubiera sido entregado, la investigación deberá concluir en el plazo de un año a partir de su fecha de apertura.

En los casos en que el buque similar esté en construcción, la investigación se cerrará en el plazo máximo de un año a partir de la fecha de entrega de dicho buque.

Las investigaciones que utilicen el valor calculado deberán cerrarse en el plazo de un año a partir de la fecha de apertura, o de la fecha de entrega del buque si ésta es más reciente.

Dichos plazos se suspenderán en caso de que el artículo 16, apartado 2, sea de aplicación.

Artículo 7

Conclusión sin adopción de medidas, establecimiento y percepción de derechos por prácticas perjudiciales en materia de precios

1. Cuando la denuncia sea retirada se podrá concluir el procedimiento.
2. En los casos en que las medidas resulten innecesarias, se concluirá la investigación o el procedimiento. La Comisión concluirá la investigación de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10, apartado 2.
3. Se concluirán inmediatamente los procedimientos para los que se determine que el margen de práctica perjudicial en materia de precios es inferior al 2 % del precio de exportación.

4. Cuando de la comprobación definitiva de los hechos se desprenda que existen prácticas perjudiciales en materia de precios y el consiguiente perjuicio, la Comisión impondrá al constructor naval, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10, apartado 2, un derecho por práctica perjudicial en materia de precios. El importe de dicho derecho deberá ser igual al margen establecido de las prácticas perjudiciales en materia de precios. La Comisión adoptará, tras haber informado a los Estados miembros, las medidas necesarias para la ejecución de su decisión, en particular para la percepción del derecho por práctica perjudicial en materia de precios.
5. El constructor naval deberá pagar el derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios en un plazo de ciento ochenta días desde el momento en que se le notifique el establecimiento del derecho que, a los presentes efectos, se supondrá que ha tenido lugar en el plazo de una semana desde el día de su envío al constructor naval. La Comisión podrá conceder al constructor naval una prórroga razonable para el pago en caso de que el constructor naval demuestre que el pago en el plazo de ciento ochenta días le llevaría a la insolvencia o sería incompatible con una reorganización supervisada judicialmente, en cuyo caso se devengarán intereses sobre el importe no satisfecho del derecho a un tipo igual al de la rentabilidad en el mercado secundario de las obligaciones a medio plazo expresadas en euros en la bolsa de Luxemburgo, más 50 puntos básicos.

Artículo 8

Medidas alternativas

La investigación se podrá concluir sin establecimiento de un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios si el constructor naval anula definitiva e incondicionalmente la venta que da lugar al establecimiento del derecho o si se conforma a la medida equivalente aceptada por la Comisión.

Sólo se considerará que la venta ha sido anulada cuando hayan concluido todas las relaciones contractuales para la venta en cuestión entre las partes interesadas, se hayan reembolsado todas las retribuciones y todos los derechos sobre el buque y todas las partes del mismo se hayan restituido al constructor naval.

Artículo 9

Contramedidas: denegación de los derechos de carga y descarga

1. En caso de que el constructor naval de que se trate no pague el derecho establecido con arreglo al artículo 7, la Comisión podrá establecer contramedidas en forma de denegación de derechos de carga o descarga aplicables a los buques construidos por tal constructor naval.

La Comisión informará a los Estados miembros cuando surjan los motivos para la adopción de las contramedidas contempladas en el párrafo primero.

2. La decisión de establecer las contramedidas entrará en vigor a los treinta días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, y será derogada en caso de que el constructor pague la totalidad del derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios. La contramedida cubrirá todos los buques contratados durante un período de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor de la decisión. Todo buque estará sujeto a contramedidas durante un plazo de cuatro años a partir de su entrega. Dicho período sólo podrá ser acortado como resultado de un procedimiento internacional de solución de litigios relativo a la contramedida impuesta.

Los buques afectados por la denegación de derechos de carga y descarga serán enumerados en una decisión adoptada por la Comisión y publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

3. Las autoridades aduaneras de los Estados miembros no concederán la autorización de carga ni de descarga a los buques afectados por la denegación de derechos de carga y de descarga.

Artículo 10

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido en virtud del Reglamento (CE) nº 1225/2009. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Artículo 11
Inspecciones in situ

1. Cuando lo juzgue apropiado, la Comisión realizará inspecciones *in situ* con el fin de examinar los registros de los exportadores, constructores navales, comerciantes, agentes, productores, asociaciones y organizaciones comerciales, para verificar la información facilitada sobre prácticas perjudiciales en materia de precios y perjuicio. En caso de que no exista una respuesta apropiada dentro de los plazos adecuados, podrá no realizarse una inspección *in situ*.

2. En caso necesario, la Comisión realizará investigaciones en países terceros previo consentimiento de las empresas implicadas y siempre que no exista oposición por parte del gobierno del país de que se trate, que habrá sido informado oficialmente. Tan pronto como haya obtenido el consentimiento de las empresas implicadas, la Comisión notificará a las autoridades del país de exportación los nombres y direcciones de las empresas que serán visitadas y las fechas acordadas.

3. Se informará a las empresas implicadas de la naturaleza de la información que se va a verificar durante las visitas de verificación y de cualquier otra información adicional que sea preciso suministrar durante las mismas, lo que no obstará a que durante la visita se soliciten más detalles, a la luz de la información obtenida.
4. Durante las inspecciones mencionadas en los apartados 1, 2 y 3, la Comisión estará asistida por funcionarios de los Estados miembros que expresen ese deseo.

Artículo 12

Falta de cooperación

1. Cuando una parte interesada niegue el acceso a la información necesaria o no la facilite en los plazos establecidos por el presente Reglamento u obstaculice de forma significativa la investigación, podrán formularse conclusiones preliminares o definitivas, positivas o negativas, sobre la base de los datos disponibles.

Si se comprueba que alguna de las partes interesadas ha suministrado información falsa o engañosa, se hará caso omiso de dicha información y podrán utilizarse los datos de que se disponga.

Se comunicarán a las partes interesadas las consecuencias de la falta de cooperación.

2. La inexistencia de una respuesta mediante medios informatizados no se considerará que constituye una falta de cooperación siempre que la parte interesada muestre que presentar la respuesta de dicha forma supondría un trabajo o un coste suplementario desproporcionado.
3. Aunque la información facilitada por una parte interesada no sea óptima en todos los aspectos, ese hecho no será motivo para que las autoridades la descarten, siempre que las deficiencias no sean tales que dificulten sobremanera llegar a conclusiones razonablemente adecuadas y siempre que la información sea convenientemente presentada en los plazos previstos, sea cotejable y que la parte interesada haya agotado sus posibilidades.

4. En caso de que no se acepten pruebas o informaciones, la parte que los haya facilitado deberá ser informada inmediatamente de las razones para ello y deberá tener oportunidad de presentar explicaciones adicionales en los plazos previstos. Si las autoridades consideran que las explicaciones no son satisfactorias, en cualesquiera conclusiones que se publiquen se expondrán las razones por las que se hayan rechazado las pruebas o informaciones.
5. Si las determinaciones, incluidas las relativas al valor normal, están basadas en lo dispuesto en el apartado 1, incluida la información facilitada en la denuncia, se deberá, siempre que ello sea posible y teniendo en cuenta los plazos de la investigación, comprobar la información a la vista de la información de otras fuentes independientes disponibles, tales como listas de precios publicadas, estadísticas oficiales de ventas y estadísticas de aduanas, y de la información facilitada durante la investigación de otras partes interesadas.
6. En caso de que una parte interesada no coopere o sólo lo haga parcialmente, y en consecuencia dejen de comunicarse informaciones pertinentes, el resultado de la investigación podrá ser menos favorable para dicha parte que si hubiera cooperado.

Artículo 13
Confidencialidad

1. Toda información que por su naturaleza sea confidencial (por ejemplo, porque su divulgación significaría una ventaja considerable para un competidor o tendría un efecto claramente desfavorable para la persona que proporcione la información o para un tercero del que la haya recibido) o que las partes en una investigación faciliten con carácter confidencial será, previa justificación suficiente al respecto, tratada como tal por las autoridades.
2. Las autoridades exigirán que las partes interesadas que faciliten información confidencial suministren resúmenes no confidenciales de la misma. Tales resúmenes serán lo suficientemente detallados para permitir una comprensión razonable del contenido sustancial de la información facilitada con carácter confidencial. En circunstancias excepcionales, esas partes podrán señalar que dicha información no puede ser resumida. En tales circunstancias, deberán exponer las razones por las que no es posible resumirla.

3. Si se considera que una solicitud de tratamiento confidencial de una información no está justificada, y la persona que la haya proporcionado no quiere hacerla pública ni autorizar su divulgación en términos generales o resumidos, podrá no tenerse en cuenta esa información, salvo que se demuestre de manera convincente, a partir de fuentes apropiadas, que es exacta. Las solicitudes de confidencialidad no serán rechazadas arbitrariamente.
4. El presente artículo no obstará a la divulgación, por parte de las autoridades de la Unión, de informaciones generales y, en particular, de los motivos en que se fundamenten las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento, ni a la divulgación de pruebas en las que las autoridades de la Unión se apoyen, en la medida en que sea necesario para justificar dichos motivos en el curso de un procedimiento judicial. Tal divulgación deberá tener en cuenta el legítimo interés de las partes interesadas en que no se revelen sus secretos comerciales.
5. La Comisión y los Estados miembros, así como sus funcionarios respectivos, no divulgarán las informaciones que hayan recibido en aplicación del Reglamento, y cuyo tratamiento confidencial haya solicitado la parte que las hubiera facilitado, sin autorización expresa de esta última. El intercambio de información entre la Comisión y los Estados miembros, o cualquier documento interno preparado por las autoridades de la Unión o de los Estados miembros, no serán divulgados excepto en los casos específicamente previstos en el presente Reglamento.
6. La información recibida en aplicación del presente Reglamento únicamente podrá utilizarse para el fin para el que fue solicitada.

Artículo 14

Divulgación de la información

1. Los denunciantes, el constructor naval, el exportador, el comprador o compradores del buque y sus asociaciones representativas y representantes del país de exportación podrán solicitar que se les informe de los principales hechos y consideraciones en función de los cuales se haya previsto recomendar establecer un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios o la conclusión de la investigación o del procedimiento sin el establecimiento de un derecho.
2. Las solicitudes de información presentadas con arreglo al apartado 1 deberán dirigirse por escrito a la Comisión y ser recibidas en los plazos establecidos por la Comisión.
3. La divulgación final se hará por escrito. Se efectuará lo más rápidamente posible, prestando especial atención a la necesidad de proteger la información confidencial y, normalmente, no menos de un mes antes de la decisión definitiva. Cuando la Comisión no se encuentre en condiciones de divulgar determinados hechos o consideraciones en ese momento, estos se divulgarán posteriormente lo más rápidamente posible.

La divulgación no prejuzgará las decisiones posteriores que la Comisión o el Consejo puedan adoptar pero, cuando dicha decisión se base en diferentes hechos y consideraciones, estos deberán ser divulgados lo más rápidamente posible.

4. Las observaciones hechas después de haber sido divulgada la información sólo podrán tomarse en consideración cuando se hayan recibido en el plazo que la Comisión fije en cada caso, teniendo debidamente en cuenta la urgencia del asunto; dicho plazo no podrá ser inferior a diez días.

Artículo 15

Informe

La Comisión incluirá información sobre la aplicación del presente Reglamento en su informe anual sobre la aplicación y ejecución de las medidas de defensa comercial, presentado al Parlamento Europeo y al Consejo en virtud del artículo 22 *bis* del Reglamento (CE) nº 1225/2009.

Artículo 16

Disposiciones finales

1. El presente Reglamento no excluirá la aplicación de:
 - a) cualquier norma especial prevista en los acuerdos celebrados entre la Unión y países terceros;

b) medidas particulares, cuando ello no se oponga a las obligaciones derivadas del Acuerdo sobre construcción naval.

2. Las investigaciones contempladas en el presente Reglamento no se abrirán ni se establecerán ni mantendrán medidas cuando tales medidas sean contrarias a las obligaciones de la Unión derivadas del Acuerdo sobre construcción naval o de cualquier otro acuerdo internacional aplicable.

Ninguna de las disposiciones del presente Reglamento impedirá que la Unión cumpla sus obligaciones con arreglo a las disposiciones del Acuerdo sobre construcción naval relativas a la solución de litigios.

Artículo 17

Derogación

Queda derogado el Reglamento nº 385/96.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el Anexo II.

Artículo 18
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre construcción naval¹.

No será aplicable a los buques contratados con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre construcción naval, excepto los buques contratados después del 21 de diciembre de 1994 que deban ser entregados en un plazo superior a cinco años desde la fecha de su contratación. Dichos buques estarán sujetos al presente Reglamento a menos que el constructor naval demuestre que la ampliación de la fecha de entrega se debe a razones comerciales normales y no persigue impedir la aplicación del presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

El Presidente

El Presidente

¹ La fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre construcción naval se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea, serie L*.

ANEXO I

Reglamento derogado con su modificación

Reglamento (CE) n° 385/96 del Consejo

(DO L 56 de 6.3.1996, p. 21)

Reglamento (UE) n° 37/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo Solo punto 5 del Anexo

(DO L 18 de 21.1.2014, p. 1)

ANEXO II

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

| Reglamento (CE) n° 385/96 | Presente Reglamento |
|--|--|
| Artículos 1 a 4 | Artículos 1 a 4 |
| Artículo 5, apartado 1 | Artículo 5, apartado 1 |
| Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria | Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria |
| Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a), frase introductoria | Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a), frase introductoria |
| Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a), primer guión | Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a)(i) |
| Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a), segundo guión | Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a)(ii) |
| Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a), tercer guión | Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra a)(iii) |
| Artículo 5, apartado 2, párrafos segundo, tercero y cuarto | Artículo 5, apartado 2, párrafos segundo, tercero y cuarto |
| Artículo 5, apartados 3 a 10 | Artículo 5, apartados 3 a 10 |
| Artículo 5, apartado 11, párrafo primero | Artículo 5, apartado 11, primera y segunda frase |
| Artículo 5, apartado 11, párrafo segundo | Artículo 5, apartado 11, tercera frase |
| Artículo 5, apartado 12, primera frase | Artículo 5, apartado 12, párrafo primero |
| Artículo 5, apartado 12, segunda y tercera frase | Artículo 5, apartado 12, párrafo segundo |

Artículo 6, apartados 1 y 2
Artículo 6, apartado 3, primera frase
Artículo 6, apartado 3, segunda frase
Artículo 6, apartado 3, tercera frase
Artículo 6, apartado 4, primera frase
Artículo 6, apartado 4, segunda frase
Artículo 6, apartado 4, tercera y cuarta frase
Artículo 6, apartado 5
Artículo 6, apartado 6, primera frase
Artículo 6, apartado 6, segunda frase
Artículo 6, apartado 6, tercera frase
Artículo 6, apartado 6, cuarta frase
Artículo 6, apartado 7, primera frase
Artículo 6, apartado 7, segunda frase
Artículo 6, apartados 8 y 9
Artículos 7 a 11

Artículo 6, apartados 1 y 2
Artículo 6, apartado 3, párrafo primero
Artículo 6, apartado 3, párrafo segundo
Artículo 6, apartado 3, párrafo tercero
Artículo 6, apartado 4, párrafo primero
Artículo 6, apartado 4, párrafo segundo
Artículo 6, apartado 4, párrafo tercero
Artículo 6, apartado 5
Artículo 6, apartado 6, párrafo primero
Artículo 6, apartado 6, párrafo segundo
Artículo 6, apartado 6, párrafo tercero
Artículo 6, apartado 6, párrafo cuarto
Artículo 6, apartado 7, párrafo primero
Artículo 6, apartado 7, párrafo segundo
Artículo 6, apartados 8 y 9
Artículos 7 a 11

| | |
|---|--|
| Artículo 12, apartado 1, primera frase | Artículo 12, apartado 1, párrafo primero |
| Artículo 12, apartado 1, segunda frase | Artículo 12, apartado 1, párrafo segundo |
| Artículo 12, apartado 1, tercera frase | Artículo 12, apartado, párrafo tercero |
| Artículo 12, apartados 2 a 6 | Artículo 12, apartados 2 a 6 |
| Artículo 13 | Artículo 13 |
| Artículo 14, apartados 1y 2 | Artículo 14, apartados 1y 2 |
| Artículo 14, apartado 3, primera, segunda y tercera frase | Artículo 14, apartado 3, párrafo primero |
| Artículo 14, apartado 3, cuarta frase | Artículo 14, apartado 3, párrafo segundo |
| Artículo 14, apartado 4 | Artículo 14, apartado 4 |
| Artículo 14 bis | Artículo 15 |
| Artículo 15 | Artículo 16 |
| - | Artículo 17 |
| Artículo 16 | Artículo 18 |
| - | Anexo I |
| - | Anexo II |

(Afecta a todas las versiones lingüísticas.)