



Dokument z posiedzenia

1.7.2015

A8-0202/2015/err01

ADDENDUM

do sprawozdania

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków (wersja ujednolicona) (COM(2014)0605 – C8-0171/2014 – 2014/0280(COD))

Komisja Prawna

Sprawozdawca: Jiří Maštálka
A8-0202/2015

Projekt stanowiska PE po finalizacji prawno-językowej przez służby Parlamentu i Rady otrzymuje brzmienie:

ROZPORZĄDZENIE

PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2015/...

w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków (tekst jednolity)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą¹,

¹ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ...

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (WE) nr 385/96¹ zostało kilkakrotnie znacząco zmienione². Dla zachowania przejrzystości i zrozumiałości należy je ujednoczyć.
- (2) Wielostronne negocjacje prowadzone pod auspicjami Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju doprowadziły do zawarcia w dniu 21 grudnia 1994 r. Porozumienia dotyczącego normalnych warunków konkurencji w przemyśle budowy i remontów statków handlowych (zwanego dalej „porozumieniem dotyczącym przemysłu stocznioowego”).
- (3) W ramach Porozumienia dotyczącego przemysłu stocznioowego uznano, że szczególne cechy charakteryzujące transakcje zakupu statków praktycznie uniemożliwiają stosowanie celów wyrównawczych i antydumpingowych na podstawie art. VI Układu ogólnego w sprawie taryf celnych i handlu, Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych i Porozumienia w sprawie stosowania art. VI Układu ogólnego w sprawie taryf celnych i handlu z 1994 r. (zwanego dalej „Porozumieniem antydumpingowym”), załączonego do Porozumienia ustanawiającego Światową Organizację Handlu (WTO). Konieczność zastosowania skutecznego środka ochrony przed przynoszącą szkodę sprzedażą statków poniżej ich wartości normalnej doprowadziło do przyjęcia Kodeksu zapobiegania szkodliwym praktykom cenowym w przemyśle stocznioowym, który, wraz z podstawowymi zasadami, stanowi załącznik III do Porozumienia dotyczącego przemysłu stocznioowego (zwanego dalej „kodeksem”).

¹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 385/96 z dnia 29 stycznia 1996 r. w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków (Dz.U. L 56 z 6.3.1996, s. 21).

² Zob. załącznik I.

- (4) Treść kodeksu opiera się przede wszystkim na Porozumieniu antydumpingowym, lecz oddala się od tego porozumienia gdy tylko wymagają tego szczególne cechy charakteryzujące transakcje zakupu statków. Należy zatem przenieść język kodeksu do prawodawstwa Unii, w możliwie najszerszym zakresie na podstawie tekstu rozporządzenia Rady (WE) nr 1225/2009¹.
- (5) Porozumienie dotyczące przemysłu stoczniowego i wynikające z niego przepisy prawne mają ogromne znaczenie dla prawa Unii.
- (6) W celu utrzymania równowagi między prawami i obowiązkami ustanowionymi w porozumieniu dotyczącym przemysłu stoczniowego, Unia powinna przyjąć środki w stosunku do każdego statku, będącego przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych w przemyśle stoczniowym, którego sprzedaż poniżej wartości normalnej stanowi szkodę dla przemysłu Unii.
- (7) W stosunku do budowniczych statków pochodzących z Umawiających się Stron Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego, sprzedaż statku może stanowić przedmiot dochodzenia ze strony Unii wyłącznie w wypadku gdy nabywca statku jest nabywcą z Unii i pod warunkiem że nie jest to okręt wojenny.

¹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1225/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 51).

- (8) Pożądane jest ustanowienie jasnych i szczegółowych zasad dotyczących obliczania wartości normalnej. W szczególności wartość ta powinna opierać się, w miarę możliwości, na sprzedaży reprezentatywnej podobnego statku dokonywanej w zwykłym obrocie handlowym w kraju wywozu. Celowe jest określenie okoliczności w jakich sprzedaż na rynku krajowym może być uważana za sprzedaż ze stratą i zostać pominięta na rzecz sprzedaży podobnego statku do państwa trzeciego lub ustalenia wartości normalnej konstruowanej. Wskazane jest także zagwarantowanie właściwego podziału kosztów, także w sytuacjach rozruchu. Konieczne jest również w przypadku konstruowania wartości normalnej wskazanie metody, jaka ma być zastosowana, aby określić wysokość kosztów sprzedaży, kosztów administracyjnych i ogólnych, jak i marżę zysku, jaką należy dodać do tej wartości.
- (9) Aby móc właściwie zastosować narzędzie walki ze szkodliwymi praktykami cenowymi, Komisja powinna podjąć wszelkie możliwe kroki dla sprawdzenia w dużych konglomeratach czy holdingach państw trzecich zasadności opłat rachunkowych, przy oszacowaniu struktury kosztów własnych.
- (10) W celu określenia wartości normalnej dla państw niemających gospodarki rynkowej, wydaje się słuszne określenie procedury wyboru państwa trzeciego o gospodarce rynkowej, które stanie się punktem odniesienia dla tego celu, a gdy nie jest możliwe wskazanie właściwego państwa trzeciego, należy określić wartość normalną na innej rozsądnej podstawie.

- (11) Celem jest zdefiniowanie ceny eksportowej oraz wymienienie tych korekt, które należy uwzględnić w kalkulacjach, w przypadku gdy za konieczne uznaje się zrekonstruowanie tej ceny na podstawie pierwotnej ceny wolnorynkowej.
- (12) Dla zapewnienia właściwego porównania między ceną eksportową i wartością normalną należy wymienić czynniki, w tym kary wynikające z umów, jakie mogą wpłynąć na ceny i porównywanie cen.
- (13) Wskazane jest określenie jasnych i szczegółowych kierunków odnoszących się do czynników, jakie mogą przyczynić się do określenia, czy sprzedaż po zaniżonej cenie spowodowała lub może spowodować istotną szkodę. Przy wykazywaniu, że poziom ceny danej sprzedaży jest odpowiedzialny za szkodę poniesioną przez przemysł Unii, może być konieczne wzięcie pod uwagę innych czynników i, w szczególności, warunków charakterystycznych dla rynku w Unii.

- (14) Wskazane jest zdefiniowanie pojęcia „przemysłu Unii” w odniesieniu do możliwości zbudowania podobnego statku i określenia, że strony powiązane z eksporterami mogą zostać wyłączone z tego przemysłu oraz zdefiniowanie pojęcia „powiązany”.
- (15) Konieczne jest określenie warunków proceduralnych i materialnych dla złożenia skargi na szkodliwe praktyki cenowe, podobnie jak zakresu poparcia, jakie powinna ona uzyskać ze strony przemysłu Unii i określenie informacji dotyczących nabywcy statku, szkodliwych praktyk cenowych, szkody i związku przyczynowego, jakie taka skarga powinna zawierać. Wskazane jest również określenie procedur stosowanych przy odrzucaniu skarg lub wszczynaniu postępowań.
- (16) Kiedy nabywca statku, który był przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych ma siedzibę na terytorium innej Umawiającej się Strony Porozumienia dotyczącego przemysłu stocznioowego, skarga może zawierać również wniosek o wszczęcia dochodzenia przez władze tej Umawiającej się Strony. Wniosek taki powinien być przekazany władzom Umawiającej się Strony, jeśli działanie takie jest uzasadnione.

- (17) W stosownych przypadkach, dochodzenie może być wszczęte na podstawie pisemnej skargi władz Umawiającej się Strony Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i na warunkach Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego.
- (18) Konieczne jest określenie sposobu, w jaki zainteresowane strony będą powiadamiane o informacjach wymaganych przez władze. Zainteresowanym stronom należy zapewnić szerokie możliwości przedstawienia wszystkich elementów dowodowych i obrony własnych interesów. Wskazane jest także precyzyjne określenie zasad i procedur, jakich należy przestrzegać w czasie dochodzenia oraz, w szczególności, zasad dotyczących ujawnienia się zainteresowanych stron, przedstawienia ich punktu widzenia, i dostarczenia informacji w ustalonym wcześniej terminie, tak żeby powyższe informacje i opinie mogły zostać wzięte pod uwagę. Należy także wskazać warunki, na jakich określona zainteresowana strona może mieć dostęp do informacji dostarczonych przez inne zainteresowane strony i mieć możliwość wypowiedzenia się na ich temat. Należy również zapewnić współpracę między państwami członkowskimi i Komisją w zakresie zbierania informacji.
- (19) Konieczne jest określenie, że zamknięcie postępowania, niezależnie od tego, czy kończy się ono nałożeniem opłaty wyrównującej skutki szkodliwych praktyk cenowych czy nie, będzie mieć miejsce najpóźniej rok od daty wszczęcia postępowania lub daty dostawy statku, zależnie od okoliczności.

- (20) Zarówno postępowania, jak i dochodzenia powinny zostać zamknięte, jeśli margines szkodliwej ceny jest minimalny.
- (21) Dochodzenie może zostać zamknięte, pomimo że nie została nałożona opłata wyrównująca skutki szkodliwych praktyk cenowych, jeśli sprzedaż statku, który był przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych jest anulowana ostatecznie i bezwarunkowo lub jeśli inne odpowiadające temu środki zostały przyjęte. Należy jednak zwrócić szczególną uwagę na to, by osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia nie zostało zagrożone.
- (22) W drodze decyzji należy nałożyć opłatę wyrównującą skutki szkodliwych praktyk cenowych, równą wysokości marginesu szkodliwej ceny, na budowniczego statku, którego sprzedaż po szkodliwej cenie wyrządziła szkodę w przemyśle Unii, gdy wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostaną spełnione. Dla wykonania takiej decyzji należy ustanowić jasne i precyzyjne zasady, w tym także wszystkie środki niezbędne do jej skutecznej realizacji, w szczególności przyjęcie środków zaradczych w wypadku, gdyby budowniczemu statku nie uiszczył opłaty wyrównującej skutki szkodliwych praktyk cenowych w ustalonym terminie.

- (23) Konieczne jest określenie precyzyjnych zasad dotyczących odmowy prawa załadunku lub rozładunku w portach Unii wobec statków zbudowanych przez budowniczego statków podlegającego środkom zaradczym.
- (24) Obowiązek uiszczenia opłaty wyrównującej skutki szkodliwych praktyk cenowych wygasa dopiero po całkowitym uiszczeniu tej opłaty lub pod koniec okresu, w czasie którego stosuje się środki zaradcze.
- (25) Żaden ze środków przyjmowanych na mocy niniejszego rozporządzenia nie może być sprzeczny z interesem Unii.
- (26) Działając na podstawie niniejszego rozporządzenia Unia powinna być świadoma konieczności przeprowadzania szybkich i skutecznych działań.
- (27) Należy założyć, że konieczne mogą być wizyty weryfikacyjne, mające na celu kontrolę dostarczanych informacji dotyczących szkodliwych praktyk cenowych i szkody, wizyty takie zależeć będą jednak od jakości odpowiedzi otrzymanych w kwestionariuszach.

- (28) W stosunku do stron, które nie współpracują w sposób satysfakcjonujący, konieczne jest założenie, że inne informacje mogą być używane do poczynienia ustaleń i że te informacje mogą być mniej korzystne dla danych stron, aniżeli w wypadku, gdyby podjęły one współpracę.
- (29) Należy przewidzieć przepisy dotyczące postępowania z informacjami poufnymi w sposób zabezpieczający przed ujawnieniem tajemnic handlowych.
- 30) Niezbędne jest, aby strony mające prawo bycia objętymi takim postępowaniem były właściwie informowane o najważniejszych faktach i okolicznościach, oraz żeby taka informacja docierała, uwzględniając proces decyzyjny w Unii, w terminie umożliwiającym stronom obronę własnych interesów.
- (31) Wykonywanie procedur przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu wymaga jednolitych warunków przyjmowania środków koniecznych do jego wykonania zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Artykuł 1
Zasady i definicje

1. Opłata wyrównująca skutki szkodliwych praktyk cenowych może zostać nałożona na budowniczego statku, który był przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych, którego sprzedaż nabywcy innemu niż nabywca z państwa, z którego pochodzi statek wyrządza szkodę.
2. Statek powinien być uważany za stanowiący przedmiot szkodliwych praktyk cenowych, gdy cena eksportowa sprzedanego statku jest niższa od ceny porównywalnej, stosowanej w zwykłym obrocie handlowym przy sprzedaży podobnego statku nabywcy z państwa wywozu.
3. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:
 - a) „statek” oznacza każdy statek morski o napędzie własnym o pojemności równej lub większej niż 100 ton brutto, używany do transportu towarów lub osób albo w celach specjalnych (np. lodołamacze i pogłębiarki), jak też każdy holownik o mocy równej lub większej od 365 kW;

- b) „podobny statek” oznacza statek tego samego typu, przeznaczony do tych samych celów i mający w przybliżeniu podobne rozmiary co rozważany statek i mający zbliżone cechy charakterystyczne;
- c) „taka sama kategoria ogólna statku” oznacza statek tego samego typu, który przeznaczony jest do tych samych celów, lecz o znacząco odmiennych rozmiarach;
- d) „sprzedaż” oznacza akt nadający lub przekazujący prawo własności do statku, z wyjątkiem praw własności, jakie zostały nadane lub nabyte wyłącznie w celu gwarancji zwykłej pożyczki handlowej;
- e) „prawo własności” odnosi się do każdego z umownych i własnościowych praw umożliwiających beneficjentowi lub beneficjentom takich praw czerpanie zysków z eksploatacji statku w sposób całkowicie porównywalny do eksploatacji przynoszącej zyski właścicielowi statku. W celu określenia, czy taka dokładna porównywalność istnieje, bierze się pod uwagę m.in. następujące elementy:
 - (i) warunki i okoliczności transakcji;

- (ii) obowiązujące w sektorze praktyki handlowe;
 - (iii) czy statek będący przedmiotem transakcji jest włączony do działalności beneficjenta lub beneficjentów, i
 - (iv) czy w rzeczywistości prawdopodobne jest, że beneficjent lub beneficjenci takich praw czerpią zyski i ponoszą ryzyka związane z eksploatacją statku podczas znacznej części okresu życia statku;
- f) „nabywca” oznacza każdą osobę lub spółkę, która uzyskuje prawo własności na mocy umowy dzierżawy lub umowy długoterminowego czarteru statku bez załogi, przy okazji pierwotnego transferu dokonanego przez budowniczego statku, pośrednio lub bezpośrednio, w tym osobę lub spółkę, która posiada lub kontroluje nabywcę lub daje wskazówki nabywcy. Osoba lub spółka posiada nabywcę, gdy ma udziały wynoszące ponad 50 % jego kapitału. Osoba lub spółka kontroluje nabywcę, gdy jest prawnie lub faktycznie w stanie wywierać presję lub wpływać na nabywcę, co domniemywa się w wypadku gdy udział kapitału wynosi 25 %. Jeżeli własność nabywcy jest ustalona, zakłada się, że nie ma – chyba że są dowody sytuacji przeciwnej – wyraźnej kontroli spółki. Może być więcej niż jeden nabywca statku;

- g) „spółka” oznacza każdą spółkę lub jednostkę utworzoną na podstawie prawa cywilnego lub handlowego, włączając spółdzielnie i inne osoby prawne w znaczeniu prawa publicznego czy prywatnego, w tym te, które nie są nastawione na przynoszenie dochodu;
- h) „Umawiająca się Strona” oznacza każde trzecie państwo będące stroną Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego.

Artykuł 2

Ustalanie szkodliwych praktyk cenowych

A. Wartość normalna

1. Wartość normalna opiera się zwykle na cenie zapłaconej lub należnej od niezależnego nabywcy w państwie wywozu w zwykłym obrocie handlowym za podobny statek.
2. Ceny proponowane przez strony, które wydają się być powiązane lub które zawarły ze sobą porozumienie wyrównawcze, mogą być uważane za ceny proponowane w zwykłym obrocie handlowym i być stosowane dla ustalenia wartości normalnej tylko wtedy, gdy ustalone jest, że ceny te nie uległy zmianie w wyniku relacji między stronami.

3. Gdy żadna sprzedaż podobnych statków nie miała miejsca w zwykłym obrocie handlowym lub gdy ze względu na szczególną sytuację rynkową, sprzedaż taka nie pozwala na właściwe porównanie, wartość normalna statku obliczana jest na podstawie ceny podobnego statku, stosowanej w zwykłym obrocie handlowym, gdy jest on wywożony do danego państwa trzeciego, pod warunkiem że cena ta jest reprezentatywna. Jeśli sprzedaż do danego trzeciego państwa nie ma miejsca lub jeśli nie pozwala na właściwe porównanie, to wartość normalna podobnego statku obliczana jest na podstawie kosztów produkcji w państwie pochodzenia, po czym jest ona zwiększana o rozsądną kwotę za koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne, jak i zyski.
4. Sprzedaż podobnych statków na rynku krajowym państwa wywozu lub sprzedaż do państwa trzeciego po cenie niższej niż jednostkowe koszty produkcji (stałe lub zmienne), zwiększone o koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne będą mogły być uważane jako nieodbywająca się w zwykłym obrocie handlowym ze względu na ich cenę i mogą nie być brane pod uwagę przy określeniu ich zwykłej wartości normalnej tylko wtedy, gdy zostanie ustalone, że sprzedaż taka odbywa się po cenach, które nie pozwalają pokryć wszystkich kosztów w rozsądnym terminie, wynoszącym zwykle pięć lat.

5. Koszty obliczane są zwykle na podstawie dokumentów rachunkowych budowniczego statku, którego dotyczy dochodzenie, pod warunkiem że dokumenty te prowadzone są zgodnie z ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości danego państwa i że zostało stwierdzone, że dokumenty te odzwierciedlają w sposób rozsądny koszty związane z produkcją i sprzedażą rozważanego statku.

Brane są pod uwagę dostarczone elementy dowodowe dotyczące właściwego podziału kosztów, pod warunkiem że stwierdzi się, że ten rodzaj podziału był stale stosowany w przeszłości. W braku lepszej metody preferuje się system podziału kosztów oparty na obrotach. O ile nie zostało to wcześniej uwzględnione przy podziale kosztów, określonych w niniejszym ustępie, koszty są dopasowywane we właściwy sposób w zależności od kosztów jednorazowych, z których korzysta przyszła produkcja i/lub obecna oraz okoliczności, w jakich koszty uległy zmianom w wyniku operacji rozruchu.

6. Kwoty odpowiadające kosztom sprzedaży, kosztom ogólnym i administracyjnym, jak i zyskom, opierają się na danych rzeczywistych dotyczących produkcji i sprzedaży, w zwykłym obrocie handlowym, podobnych statków, przez budowniczego statków, którego dotyczy dochodzenie. Gdy powyższe wielkości nie mogą zostać w taki sposób określone, mogą wówczas zostać określone na podstawie:
- a) średniej ważonej kwot rzeczywistych, jakie inni budowniczowie statków z państwa pochodzenia statku wydali lub otrzymali za budowę i sprzedaż podobnych statków na rynku wewnętrznym tego kraju;
 - b) kwot rzeczywistych, stosowanych w produkcji i sprzedaży w zwykłym obrocie handlowym, tej samej kategorii ogólnej statków wobec danego budowniczego statków na rynku krajowym kraju pochodzenia;
 - c) każdej innej rozsądnej metody, pod warunkiem że kwota odpowiadająca zyskowi w ten sposób określone nie przekracza zysku osiągniętego normalnie przez innych budowniczych statków ze sprzedaży statków tej samej ogólnej kategorii na rynku krajowym państwa pochodzenia statku.

Ponadto zysk dodany do wartości konstruowanej obliczany jest, we wszystkich przypadkach, na podstawie średniego zysku zrealizowanego w rozsądnym okresie, który zwykle wynosi sześć miesięcy zarówno przed, jak i po sprzedaży, która stanowi przedmiot dochodzenia i powinien przedstawiać rozsądny zysk w chwili danej sprzedaży. Dla tego rachunku powinny być wyeliminowane wszelkie zniekształcenia, które mogłyby doprowadzić do uzyskania nierozsądnego zysku w chwili sprzedaży.

7. Ze względu na okres jaki upływa od dnia umowy do chwili dostarczenia statków, wartość normalna nie powinna zawierać kosztów rzeczywistych, co do których budowniczy statków dowiedzie, że wynikają one z siły wyższej i są wyraźnie wyższe od wzrostu kosztów, które budowniczy statków mógł przewidzieć i uwzględnić w chwili, gdy zostały ustalone istotne warunki sprzedaży.
8. W wypadku sprzedaży dokonanej z państw o gospodarce nierynkowej, a w szczególności z państw, do których stosuje się rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/755¹, wartość normalna określana jest na podstawie ceny lub wartości konstruowanej w państwie trzecim o gospodarce rynkowej lub ceny stosowanej w takim państwie trzecim wobec innych państw lub wobec Unii lub, gdy nie jest to możliwe, na każdej innej rozsądnej podstawie, z uwzględnieniem ceny faktycznie zapłaconej lub należnej w Unii za podobny statek, właściwie skorygowanej, tak aby uwzględniała rozsądną marżę zysku.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/755 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wspólnych reguł przywozu z niektórych państw trzecich (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 33).

Dane państwo trzecie o gospodarce rynkowej jest wybierane w rozsądny sposób, biorąc pod uwagę wszystkie rzetelne informacje dostępne w chwili wyboru. Uwzględnia się również terminy.

Strony dochodzenia informowane są, niezwłocznie po jego wszczęciu, o wybranym państwie trzecim o gospodarce rynkowej i dysponują okresem dziesięciu dni, aby przedstawić swoje uwagi.

B. Cena eksportowa

9. Cena eksportowa jest to cena faktycznie zapłacona lub należna za rozważany statek.
10. Kiedy nie ma ceny eksportowej lub gdy okazuje się, że cena eksportowa nie jest wiarygodna ze względu na fakt istnienia powiązania lub porozumienia wyrównawczego między budowniczym statków i nabywcą lub osobą trzecią, cena eksportowa może być skonstruowana na podstawie ceny, za którą statek jest odsprzedany po raz pierwszy niezależnemu nabywcy lub, jeśli statek nie jest odsprzedany w stanie, w którym został sprzedany pierwotnie, na każdej innej rozsądnej podstawie.

W takich wypadkach dokonywane są poprawki, mające na celu uwzględnienie wszystkich kosztów, w tym opłat i podatków, poniesionych w okresie między pierwotną sprzedażą i odsprzedażą oraz zysków, w celu ustalenia wiarygodnej ceny eksportowej.

Koszty, z tytułu których dokonuje się korekt, obejmują koszty normalnie ponoszone przez nabywcę, lecz zapłacone przez każdą stronę działającą w Unii albo poza jej obrębem, która wydaje się być powiązana z budowniczym statków lub nabywcą lub też co do której podejrzewa się, że zawarła z budowniczym statków lub tym nabywcą porozumienie wyrównawcze, w szczególności następujące elementy: zwykły transport, ubezpieczenie, utrzymanie, rozładunek i koszty dodatkowe; należności celne i inne podatki, jakie należy uiścić w państwie przywozu z racji zakupu statku, jak i rozsądny margines kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysk.

C. Porównanie

11. Dokonuje się uczciwego porównania ceny eksportowej i wartości normalnej. Porównanie to ma miejsce na tym samym poziomie obrotu i dla sprzedaży dokonywanej w jak najbardziej zbliżonych okresach, chodzi najczęściej o sprzedaż dokonywaną w okresie trzech miesięcy poprzedzających sprzedaż lub następujących po sprzedaży stanowiącej przedmiot dochodzenia lub, w wypadku braku takiej sprzedaży, we właściwie określonym terminie. Uwzględnia się w każdym wypadku, w zależności od cech charakterystycznych, różnice wpływające na porównywalność cen, włączając różnice dotyczące okoliczności i warunków sprzedaży, kar wynikających z umowy, podatków, poziomu obrotu, liczby i cech fizycznych, a także wszystkich innych różnic, o których wiadomo, że wpływają na porównywalność cen. Kiedy w wypadkach określonych w ust. 10 porównywalność cen została naruszona, wartość normalna ustalana jest na poziomie obrotu porównywalnym do poziomu obrotu konstruowanej ceny eksportowej lub bierze się należyte pod uwagę elementy, które mogą być wzięte pod uwagę zgodnie z niniejszym ustępem. Należy unikać podwójnego dokonywania korekt, w szczególności w wypadku różnic dotyczących rabatów i kar wynikających z umowy. W przypadku gdy porównywanie cen wymaga wymiany waluty, wymiana ta jest dokonywana z zastosowaniem obowiązującego kursu walutowego w dniu sprzedaży, z wyjątkiem sytuacji, gdy sprzedaż waluty obcej podczas terminowych transakcji giełdowych jest bezpośrednio związana z daną sprzedażą na wywóz. Używany jest wówczas wskaźnik wymiany stosowany przy terminowych transakcjach sprzedaży. Do celów niniejszego przepisu za datę sprzedaży uważa się dzień, w którym ustalone zostały istotne warunki sprzedaży, czyli z reguły dzień zawarcia umowy. Jednakże jeżeli istotne warunki sprzedaży zostały w znaczny sposób zmienione w innej dacie, należy zastosować kurs walutowy obowiązujący w dniu takiej zmiany. W takim przypadku należy dokonać odpowiednich korekt, uwzględniających wpływ, jaki na margines szkodliwej ceny mogłyby wywrzeć zmiany kursu walutowego między dniem sprzedaży i dniem, w którym dokonano wyżej opisanej modyfikacji warunków umowy.

D. Margines szkodliwej ceny

12. Z zastrzeżeniem właściwych przepisów regulujących uczciwe porównanie, istnienie marginesu szkodliwej ceny jest ustalane na podstawie porównania średniej ważonej wartości normalnej ze średnią ważoną cen wszystkich sprzedaży lub przez porównanie indywidualnych wartości normalnych i indywidualnych cen eksportowych, transakcja po transakcji. Jednakże wartość normalna ustalana jako średnia ważona może być porównana z cenami wszystkich indywidualnych sprzedaży, jeżeli istnieje znaczna różnica w strukturze cen eksportowych pomiędzy poszczególnymi kupującymi, regionami lub okresami, zaś metody określone w pierwszej części niniejszego ustępu nie odzwierciedlają stosowanych szkodliwych praktyk cenowych.
13. Margines szkodliwej ceny jest kwotą, o którą wartość normalna przekracza cenę eksportową. Kiedy marginesy szkodliwych cen zmieniają się, wtedy można ustalić średni ważony margines szkodliwej ceny.

Artykuł 3

Ustalanie szkody

1. Zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, pojęcie „szkody” oznacza, o ile nie jest postanowione inaczej, istotną szkodę wyrządzoną przemysłowi Unii, zagrożenie wyrządzeniem istotnej szkody przemysłowi Unii lub opóźnienie w utworzeniu się przemysłu Unii i jest interpretowane zgodnie z przepisami niniejszego artykułu.
2. Określenie szkody oparte jest na pozytywnych elementach dowodowych i obejmuje obiektywną analizę:
 - a) skutku, jaki sprzedaż po cenie niższej od wartości normalnej wywiera na ceny podobnych statków na rynku Unii; oraz
 - b) wpływu tej sprzedaży na przemysł Unii.

3. W odniesieniu do skutków sprzedaży za cenę niższą od wartości normalnej wywieranych na ceny bierze się pod uwagę to czy wystąpiło znaczne podcięcie cenowe w odniesieniu do cen podobnych statków przemysłu Unii, wywołane przez sprzedaż po cenach niższych od wartości normalnej lub czy sprzedaż ta w inny sposób nie powoduje w znacznym stopniu obniżenia cen na lub nie powoduje w znacznym stopniu wstrzymania wzrostu cen, który mógłby wystąpić. Czynniki te, uwzględnione razem lub pojedynczo, nie mają charakteru determinującego.
4. Kiedy sprzedaż statków pochodzących z więcej niż jednego państwa stanowi równocześnie przedmiot dochodzenia w sprawie szkodliwych praktyk cenowych, skutki takiej sprzedaży ocenia się łącznie tylko jeśli:
 - a) margines szkodliwej ceny ustalony dla zakupów z każdego państwa jest większy niż minimalny margines określony w art. 7 ust. 3; oraz
 - b) ocena łączna sprzedaży jest właściwa, uwzględniając warunki konkurencji między statkami sprzedawanymi nabywcy przez budowniczych statków spoza Unii oraz warunki konkurencji między takimi statkami i podobnymi statkami Unii.

5. Badanie wpływu sprzedaży za cenę niższą od wartości normalnej na rozważany przemysł Unii obejmuje ocenę wszystkich istotnych czynników i wskaźników ekonomicznych mających wpływ na sytuację przemysłu, między innymi fakt, że przemysł nie podniósł się jeszcze ze szkód poniesionych wskutek dumpingu, szkodliwych praktyk cenowych i subsydiów, wielkość obecnego marginesu szkodliwych cen, rzeczywisty i przypuszczalny spadek sprzedaży, zysków, produkcji, udziału w rynku, wydajności, zwrotu z inwestycji, wykorzystania zdolności produkcyjnych, czynniki wpływające na ceny w Unii, rzeczywisty i przypuszczalny negatywny wpływ na przepływ środków pieniężnych, zapasy, zatrudnienie, płace, wzrost, zdolność do pozyskiwania kapitału lub inwestycji. Powyższy katalog nie jest zamknięty, a żaden z wymienionych czynników lub kilka z nich łącznie nie ma znaczenia determinującego.
6. Należy wykazać przy pomocy wszystkich dostępnych środków dowodowych przedstawionych w związku z ust. 2, że sprzedaż po cenie niższej niż wartość normalna spowodowała lub powoduje szkodę w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. Wiąże się to w szczególności z wykazaniem, że poziomy cen określone zgodnie z ust. 3 wywierają na przemysł Unii wpływ określony w ust. 5 i że wpływ ten można określić jako istotny.

7. Znane czynniki, inne niż sprzedaż po cenie niższej od wartości normalnej, które jednocześnie wyrządzają szkodę przemysłowi Unii należy również zbadać, aby upewnić się, że szkoda wywołana przez te czynniki nie została przypisana sprzedaży po cenie niższej niż wartość normalna w rozumieniu ust. 6. Do czynników, które z tego względu mogą być wzięte pod uwagę, zalicza się wielkość sprzedaży i ceny sprzedaży nie niższe od wartości normalnej stosowane przez budowniczych statków z krajów innych niż kraj wywozu, spadek popytu lub zmiana struktury konsumpcji, restrykcyjne praktyki handlowe stosowane przez unijnych budowniczych statków i pochodzących z państw trzecich oraz konkurencja pomiędzy unijnymi budowniczymi statków i budowniczymi pochodzącymi z państw trzecich, rozwój technologii i działalność wywozowa oraz wydajność przemysłu Unii.
8. Skutki sprzedaży po cenach niższych od wartości normalnej są oceniane w powiązaniu z dokonywaną przez przemysł Unii produkcją podobnych statków, kiedy dostępne dane pozwalają na odrębną identyfikację tej produkcji na podstawie kryteriów takich jak proces produkcyjny i osiągnięte przez producenta sprzedaż i zysk. Jeśli taka odrębna identyfikacja produkcji nie jest możliwa, skutki sprzedaży po cenie niższej od wartości normalnej oceniane są poprzez badanie najwęższej ogólnej kategorii statków obejmującej podobny statek, dla którego można uzyskać wszystkie konieczne informacje.

9. Stwierdzenie zagrożenia wyrządzenia istotnej szkody opiera się na stanie faktycznym nie zaś tylko na domniemaniach, przypuszczeniach lub odległej możliwości. Zmiana okoliczności, mogąca spowodować sytuację, w której sprzedaż po cenie niższej niż wartość normalna doprowadziłaby do powstania szkody, musi być wcześniej jasno przewidziana i musi być nieunikniona.

Przy ocenie istnienia zagrożenia wyrządzenia istotnej szkody należy zwrócić uwagę na następujące czynniki:

- a) wystarczające i pozostające w dyspozycji budowniczego statków zdolności produkcyjne lub znaczny i nieunikniony wzrost takich zdolności wskazujący na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu sprzedaży po cenach niższych niż wartość normalna, oceniane przy uwzględnieniu dostępności innych rynków wywozu, które mogłyby wchłonąć nadmiar wywozu;
- b) fakt, że statki wywożone są po cenach, które mogłyby doprowadzić do znacznego obniżenia cen lub w znacznym stopniu wstrzymać wzrost cen, który w przeciwnym wypadku by nastąpił, i wywołać wzrost zamówień w innych krajach.

Żaden z czynników wyliczonych powyżej nie ma sam w sobie charakteru determinującego, lecz wszystkie czynniki ocenione jednocześnie muszą wskazywać, że dodatkowa sprzedaż po cenach niższych od wartości normalnej jest nieunikniona i że wyrządzona zostanie istotna szkoda, jeśli nie zostaną przyjęte środki ochronne.

Artykuł 4

Definicja przemysłu Unii

1. Do celów niniejszego rozporządzenia pojęcie „przemysł Unii” jest interpretowane jako odnoszące się do ogółu producentów unijnych zdolnych do wybudowania podobnego statku, przy użyciu posiadanych przez siebie urządzeń lub których urządzenia mogą być w dowolnym czasie zaadoptowane do budowy podobnych statków, lub tych z nich, których zdolności produkcyjne wybudowania podobnego statku łącznie stanowią większą część, tak jak ją określono w art. 5 ust. 6, unijnych zdolności produkcyjnych łącznie. Jeżeli jednak producenci są powiązani z budowniczymi statków, eksporterami lub nabywcami lub sami są nabywcami statku będącego przedmiotem szkodliwych praktyk cenowych, pojęcie „przemysł Unii” może być interpretowane jako odnoszące się do pozostałych producentów.

2. Do celów ust. 1 producentów uważa się za powiązanych z budowniczym statków, eksporterem lub nabywcą tylko jeśli:
- a) jeden z nich bezpośrednio lub pośrednio kontroluje drugiego; lub
 - b) jeżeli obaj, bezpośrednio lub pośrednio, są kontrolowani przez osobę trzecią; lub
 - c) jeżeli razem, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują osobę trzecią, pod warunkiem że istnieją podstawy by sądzić lub podejrzewać, że ze względu na to powiązanie rozważany producent będzie zachowywać się inaczej niż producenci niepowiązani.

Do celów niniejszego ustępu uważa się, że dany podmiot kontroluje inny podmiot, jeżeli ten pierwszy może prawnie lub faktycznie wywierać nacisk lub wpływać na drugi.

3. Do niniejszego artykułu stosuje się przepisy art. 3 ust. 8.

Artykuł 5

Wszczęcie postępowania

1. Z zastrzeżeniem przepisów ust. 8, dochodzenie mające na celu ustalenie istnienia, stopnia i skutków zarzucanych nieuczciwych praktyk cenowych wszczynane jest w wyniku złożenia pisemnej skargi przez osobę fizyczną, prawną lub inną jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej działające w imieniu przemysłu Unii.
Skarga może być kierowana do Komisji lub do państwa członkowskiego, które przekazuje ją Komisji. Komisja przesyła państwom członkowskim kopie wszystkich skarg, które do niej wpływają. Skargę uważa się za złożoną w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jej doręczenia do Komisji listem poleconym lub dniu wystawienia potwierdzenia odbioru przez Komisję.
W przypadku gdy nie złożono żadnej skargi, a państwo członkowskie dysponuje wystarczającymi dowodami na stosowanie nieuczciwych praktyk cenowych i wynikającą z nich szkodę dla przemysłu Unii, państwo to niezwłocznie powiadamia o tych dowodach Komisję.

2. Skargę w rozumieniu ust. 1 składa się nie później niż:
- a) sześć miesięcy od chwili, w której składający skargę dowiedział się lub powinien był poznać wiadomość o sprzedaży statku, jeżeli:
 - (i) składający skargę został zaproszony do złożenia swej oferty w trybie przetargu otwartego lub jakiegokolwiek innej procedury przetargowej;
 - (ii) składający skargę faktycznie złożył ofertę; oraz
 - (iii) oferta składającego skargę odpowiadała istotnym warunkom zamówienia;
 - b) dziewięć miesięcy od chwili, w której składający skargę dowiedział się lub powinien był poznać wiadomość o sprzedaży statku w przypadku gdy nie wystosowano zaproszenia do składania ofert, pod warunkiem że Komisja lub jedno z państw członkowskich zostały powiadomione o zamiarze złożenia wniosku, zawierającego informacje, którymi może dysponować składający skargę w celu zidentyfikowania określonej transakcji, w ciągu sześciu miesięcy liczonych od tego momentu.

W żadnym wypadku skarga nie może być złożona po upływie sześciu miesięcy od daty dostarczenia statku.

Można uznać, że wnoszący skargę wiedział o sprzedaży, od kiedy wiadomość o zawarciu umowy i ogólne informacje o statku zostały opublikowane w międzynarodowej prasie branżowej.

Do celów niniejszego artykułu przez przetarg otwarty rozumie się procedurę, w której potencjalny nabywca wzywa do składania ofert przynajmniej wszystkich znanych sobie budowniczych statków, których uważa za będących w stanie wybudować określony statek.

3. Skarga w rozumieniu ust. 1 przedstawia dowody:
 - a) stosowania nieuczciwych praktyk cenowych;

- b) szkody;
- c) istnienia związku przyczynowego między stosowanymi nieuczciwymi praktykami cenowymi i zarzucaną szkodą; oraz
- d) (i) jeśli sprzedaż statku nastąpiła w trybie przetargu otwartego, dowód tego, że składający skargę został zaproszony do złożenia swej oferty w tym przetargu, że faktycznie złożył on swoją ofertę i że oferta ta odpowiadała w zasadniczy sposób warunkom zamówienia (mianowicie termin dostawy i specyfikacje techniczne); lub
- (ii) jeśli sprzedaż statku nastąpiła w trybie innej procedury przetargowej, a składający skargę był zaproszony do złożenia oferty w tym przetargu, dowód tego, że faktycznie złożył on swoją ofertę i że odpowiadała ona w zasadniczy sposób warunkom zamówienia; lub

(iii) jeśli nie przeprowadzono procedury przetargowej innej niż przetarg otwarty, dowód tego, że składający skargę był w stanie wybudować określony statek i, jeśli wiedział lub powinien był wiedzieć o proponowanej transakcji, podjął wyraźne wysiłki w celu zawarcia umowy z nabywcą statku, zgodnie z warunkami zamówienia. Można uznać, że składający skargę wiedział o proponowanej transakcji, jeśli zostanie dowiedzione, że większa część rozważanego przemysłu podjęła wysiłki w celu zawarcia z nabywcą umowy sprzedaży określonego statku lub, że ogólne informacje dotyczące zaproponowanej transakcji były udostępniane przez maklerów, instytucje finansowe, towarzystwa klasyfikacyjne, czarterujących, towarzystwa branżowe lub inne podmioty biorące zwykle udział w transakcjach związanych z budową statków, z którymi składający skargę pozostawał w stałych stosunkach handlowych lub z którymi utrzymywał stały kontakt.

4. Skarga powinna zawierać informacje będące w dyspozycji składającego skargę i dotyczące:

- a) tożsamości składającego skargę i wielkości oraz wartości dokonywanej przez niego unijnej produkcji podobnego statku. W przypadku złożenia pisemnej skargi w imieniu przemysłu Unii składający skargę powinien określić przemysł, w imieniu którego skarga jest składana poprzez załączenie wykazu wszystkich znanych producentów unijnych będących w stanie wybudować podobny statek oraz, w miarę możliwości, określenie wielkości i wartości produkcji unijnej podobnego statku, jaką reprezentują ci budowniczy statków;
- b) kompletnego opisu statku, wobec którego postawiono zarzut, że stanowi przedmiot nieuczciwych praktyk cenowych, nazwę kraju lub krajów pochodzenia i wywozu rozważanego statku, tożsamości każdego znanego eksportera lub zagranicznego producenta i tożsamości nabywcy określonego statku;
- c) cen, po jakich takie statki są sprzedawane na rynku krajowym w kraju lub krajach pochodzenia lub wywozu (lub, w stosownych przypadkach, cen stosowanych przy sprzedaży takich statków z kraju lub krajów pochodzenia lub wywozu do państwa lub państw trzecich lub o konstruowanej wartości statku) i cen eksportowych lub, w stosownych przypadkach, cen po jakich takie statki są po raz pierwszy odsprzedawane niezależnemu nabywcy;

- d) wpływu, jaki stosowanie nieuczciwych praktyk cenowych wywiera na ceny podobnych statków na rynku Unii i wpływu sprzedaży na przemysł Unii, opisanego przy pomocy czynników i wskaźników, mających znaczenie dla stanu przemysłu Unii, takich jak czynniki i wskaźniki wyliczone w art. 3 ust. 3 i 5.
5. Komisja w miarę możliwości bada dokładność i prawidłowość dowodów wskazanych w skardze w celu dokonania oceny, czy dostarczone dowody są wystarczające do wszczęcia dochodzenia.
6. Dochodzenie na podstawie ust. 1 wszczyna się jedynie wtedy, gdy stwierdzono w oparciu o badanie stopnia poparcia dla skargi lub sprzeciwu wobec niej ze strony producentów unijnych będących w stanie wybudować podobny statek, że skarga składana jest przez lub w imieniu przemysłu Unii. Skargę uważa się za złożoną przez przemysł Unii lub w jego imieniu, jeżeli ma ona poparcie producentów unijnych, których łączne zdolności produkcyjne wybudowania podobnego statku stanowią więcej niż 50 % całkowitej zdolności produkcyjnej przemysłu Unii wyrażającego swoje poparcie lub sprzeciw wobec wniesienia skargi. Jednakże dochodzenia nie wszczyna się, jeśli producenci unijni wyrażający zdecydowane poparcie dla skargi reprezentują mniej niż 25 % całkowitej zdolności produkcyjnej producentów unijnych będących w stanie wybudować podobny statek.

7. Władze unikają upublicznienia skargi, chyba że podjęta zostanie decyzja o wszczęciu dochodzenia. Jednakże przed przystąpieniem do wszczęcia dochodzenia zawiadamia się rząd kraju wywozu.
8. Jeśli w szczególnych okolicznościach Komisja zdecyduje o wszczęciu dochodzenia, pomimo że pisemna skarga nie została złożona w tym celu przez przemysł Unii lub w jego imieniu, decyzja taka jest podejmowana na podstawie wystarczających dowodów na stosowanie nieuczciwych praktyk cenowych, szkody, istnienie związku przyczynowego i tego, że członek poszkodowanego przemysłu Unii spełnia kryteria wymienione w ust. 3 lit. d), odnoszące się do uzasadnienia wszczęcia takiego dochodzenia.
W stosownych przypadkach, dochodzenie może być również wszczęte w wyniku złożenia pisemnej skargi przez władze jednej z Umawiających się Stron. Taka skarga musi mieć poparcie w wystarczających dowodach na to, że statek jest lub był przedmiotem nieuczciwych praktyk cenowych i że jego sprzedaż unijnemu nabywcy po cenie niższej od wartości normalnej wyrządza lub wyrządziła szkodę przemysłowi krajowemu danej Umawiającej się Strony.

9. Dowody stosowania nieuczciwych praktyk cenowych i szkody ocenia się jednocześnie w decyzji o wszczęciu lub odmowie wszczęcia dochodzenia. Skargę odrzuca się, jeśli nie istnieją wystarczające dowody stosowania nieuczciwych praktyk cenowych lub szkody, które mogłyby uzasadnić prowadzenie postępowania.
10. Skarga może być wycofana przed wszczęciem postępowania, w którym to przypadku uznaje się ją za niezłożoną.
11. Jeśli okaże się, że istnieją wystarczające dowody uzasadniające wszczęcie postępowania, Komisja wszczyna je w ciągu 45 dni od daty złożenia skargi lub, w przypadku wszczęcia postępowania zgodnie z ust. 8, nie później niż w ciągu sześciu miesięcy, od kiedy powzięto wiadomość o sprzedaży lub od kiedy sprzedaż ta powinna być wiadoma, i publikuje zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Jeśli przedstawione dowody uznaje się za niewystarczające, składającego skargę powiadamia się o tej decyzji w ciągu 45 dni od daty złożenia skargi do Komisji. Gdy Komisja ustali konieczność wszczęcia takiego postępowania, informuje o tym państwa członkowskie.

12. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania otwiera dochodzenie, wskazuje nazwę i kraj budowniczego statków, nabywcy(-ów), a także opis przedmiotowego statku i streszczenie otrzymanych informacji, jak również wskazanie, że wszelkie użyteczne informacje mają być przekazywane Komisji.
- Zawiadomienie określa terminy, w których zainteresowane strony mogą się ujawnić, przedstawić swoje uwagi na piśmie i dostarczyć informacje, jeżeli takie uwagi i informacje mają być rozważone w trakcie dochodzenia; określa również terminy, w których zainteresowane strony mogą składać wnioski o wysłuchanie przez Komisję, zgodnie z art. 6 ust. 5.
13. Komisja zawiadamia eksportera, nabywcę(-ów) statku i stowarzyszenia reprezentujące producentów, eksporterów i nabywców takich statków, o których wie, że są zainteresowani sprawą, a także przedstawicieli kraju, którego statek stanowi przedmiot dochodzenia i składających skargę o wszczęciu postępowania i, dbając o ochronę informacji poufnych, dostarcza pełny tekst pisemnej skargi, otrzymanej na podstawie ust. 1 eksporterowi oraz władzom kraju wywozu i, na wniosek, innym zainteresowanym stronom.

Artykuł 6 Dochodzenie

1. Po wszczęciu postępowania Komisja, działając we współpracy z państwami członkowskimi i, w stosownych przypadkach, z władzami państw trzecich, rozpoczyna dochodzenie na poziomie Unii. Dochodzenie takie obejmuje jednocześnie badanie nieuczciwych praktyk cenowych i szkody.
2. Adresatom kwestionariuszy używanych w trakcie dochodzenia dotyczącego nieuczciwych praktyk cenowych daje się co najmniej trzydzieści dni na udzielenie odpowiedzi. Bieg terminu dla eksporterów liczony jest od daty otrzymania kwestionariusza, który dla tego celu uznany jest za doręczony po upływie siedmiu dni od jego wysłania eksporterowi lub przekazania przedstawicielowi dyplomatycznemu kraju wywozu. Trzydziestodniowy termin może być przedłużony, jednakże przy uwzględnieniu czasu przeznaczonego na dochodzenie i pod warunkiem że strona poda należyte uzasadnienie polegające na wskazaniu szczególnych okoliczności uzasadniających takie przedłużenie.

3. Komisja może zwrócić się do władz państw trzecich, w stosownych przypadkach, a także do państw członkowskich, o dostarczenie informacji i państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne kroki prowadzące do wykonania takich wniosków.
- Państwa członkowskie przesyłają Komisji wymagane informacje wraz z wynikami przeprowadzonych inspekcji, kontroli i dochodzeń.
- W przypadku gdy informacje te dotyczą interesu ogólnego lub kiedy państwo członkowskie wystąpiło o ich przekazanie, Komisja przekazuje je państwom członkowskim, pod warunkiem że nie mają one charakteru poufnego, w którym to przypadku przekazuje się jedynie niemające poufnego charakteru streszczenie.
4. Komisja może zwrócić się do państw trzecich, w stosownych przypadkach, a także do państw członkowskich, o przeprowadzenie niezbędnych kontroli i inspekcji, w szczególności obejmujących producentów unijnych i przeprowadzenie dochodzeń w państwach trzecich, pod warunkiem że przedmiotowe przedsiębiorstwa wyraziły na nie zgodę, a rząd danego kraju, oficjalnie powiadomiony, nie zgłosił sprzeciwu.

Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne kroki prowadzące do wykonania takich wniosków.

Urzednicy Komisji mogą, jeżeli Komisja lub państwo członkowskie o to wystąpią, pomagać urzędnikom państw członkowskich w wykonywaniu ich obowiązków. Podobnie urzednicy Komisji mogą pomagać urzędnikom władz państw trzecich w wykonywaniu ich obowiązków, jeśli Komisja i władze wyrażą na to zgodę.

5. Wysłuchuje się zainteresowanych stron, które ujawniły się zgodnie z art. 5 ust. 12 i w terminie określonym w zawiadomieniu opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* złożyły pisemny wniosek o wysłuchanie, wykazując, że są rzeczywiście zainteresowaną stroną i że wyniki postępowania mogą ich dotyczyć a także to, że istnieją szczególne powody, dla których powinny zostać wysłuchane.

6. Budowniczemu statku, nabywcy, przedstawicielom rządu kraju wywozu, składającym skargę, jak i innym zainteresowanym stronom, które ujawniły się zgodnie z art. 5 ust. 12, umożliwia się, na wniosek, spotkanie ze stronami o przeciwnych interesach w celu dokonania konfrontacji i umożliwienia przedstawienia własnych argumentów. Konfrontacja jest przeprowadzana z uwzględnieniem konieczności ochrony informacji poufnych i w sposób dogodny dla stron. Strony nie są zobowiązane do uczestniczenia w konfrontacji, a uchylenie się od niej nie może działać na niekorzyść strony. Ustne informacje dostarczone na mocy niniejszego ustępu brane są pod uwagę, jeśli zostały następnie potwierdzone na piśmie.

7. Składający skargę, budowniczy statku, nabywca(-y) i inne zainteresowane strony, które ujawniły się zgodnie z art. 5 ust. 12, a także przedstawiciele kraju wywozu mogą na pisemny wniosek zapoznać się z informacjami udostępnionymi przez inne strony dochodzenia, z wyjątkiem dokumentów wewnętrznych przygotowywanych przez władze Unii lub jej państw członkowskich i o tyle, o ile informacje te dotyczą ich sprawy, nie są poufne w rozumieniu art. 13 i są wykorzystywane w dochodzeniu. Strony takie mogą zgłosić swoje uwagi do uzyskanych informacji, które należy wziąć pod uwagę, jeżeli odpowiedź zawiera wystarczające uzasadnienie.
8. Dokładność dostarczonych przez strony informacji, na których opierają się poczynione ustalenia powinna być w miarę możliwości zbadana, z wyjątkiem okoliczności przewidzianych w art. 12.

9. W przypadku postępowań wymagających porównania cen, jeśli podobny statek został dostarczony, dochodzenie jest kończone nie później niż po upływie roku od jego wszczęcia.

W przypadku postępowań, w których podobny statek jest w trakcie budowy, dochodzenie jest kończone nie później niż po upływie roku od daty dostarczenia tego podobnego statku. Dochodzenia, w których odwołano się do ceny konstruowanej są kończone w ciągu jednego roku od ich wszczęcia lub jednego roku od dnia dostarczenia statku, w zależności od tego, który z tych terminów jest późniejszy.

Terminy te ulegają zawieszeniu w takim zakresie, w jakim stosuje się art. 16 ust. 2.

Artykuł 7

Zakończenie postępowania bez przyjęcia środków, nałożenie i pobieranie opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych

1. Postępowanie może być zakończone w przypadku wycofania skargi.
2. Dochodzenie lub postępowanie kończy się, jeśli nałożenie środków nie jest konieczne. Komisja zamyka dochodzenie zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.
3. Postępowanie jest niezwłocznie zakończone, jeżeli stwierdzony margines szkodliwej ceny nie przekracza 2 % ceny eksportowej.

4. Jeśli z ostatecznych ustaleń wynika, że stosowano nieuczciwe praktyki cenowe, które doprowadziły do wyrządzenia szkody, Komisja nakłada na budowniczego statku opłatę wyrównującą skutki szkodliwych praktyk cenowych, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2. Wysokość opłaty wyrównującej równa jest ustalonemu marginesowi szkodliwej ceny. Po poinformowaniu państw członkowskich Komisja przyjmuje konieczne środki w celu wykonania swojej decyzji, w szczególności w zakresie pobierania opłaty.
5. Budowniczy statku uiszcza opłatę wyrównującą skutki szkodliwych praktyk cenowych w ciągu stu osiemdziesięciu dni od dnia powiadomienia go o nałożeniu opłaty, przy czym zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie tygodnia od jego wysłania do budowniczego statku. Komisja może rozsądnie przedłużyć termin uiszczenia opłaty, jeżeli budowniczy statku wykaże, że uiszczenie opłaty w ciągu stu osiemdziesięciu dni spowodowałoby jego niewypłacalność lub byłoby niezgodne z reorganizacją pod nadzorem sądowym, w którym to przypadku nalicza się od każdej niezapłaconej części opłaty odsetki, których stopa równa się dochodowi ze średnioterminowych obligacji w euro na rynku wtórnym na giełdzie w Luksemburgu plus 50 punktów bazowych.

Artykuł 8

Środki równoważne

Dochodzenie może zostać zakończone bez nałożenia opłaty wyrównującej, jeśli budowniczy statku ostatecznie i nieodwołalnie unieważni sprzedaż statku będącego przedmiotem nieuczciwych praktyk cenowych lub zastosuje inny równoważny środek zaakceptowany przez Komisję. Sprzedaż uznaje się za unieważnioną dopiero wtedy, gdy wszelkie stosunki umowne między stronami danej umowy sprzedaży zostały zakończone, wszelkie należności wypłacone w związku z tą sprzedażą – zwrócone, a wszystkie prawa ustanowione na przedmiotowym statku lub jego częściach – przeniesione z powrotem na budowniczego statku.

Artykuł 9

Środki zaradcze – odmowa prawa załadunku i rozładunku

1. Jeśli budowniczy statku nie wnosi opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych nałożonej na mocy art. 7, Komisja nakłada środki zaradcze w formie odmowy prawa załadunku i rozładunku w stosunku do statków wybudowanych przez tego budowniczego.

Gdy pojawią się przesłanki dla środków zaradczych, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisja informuje o tym państwa członkowskie.

2. Decyzja nakładająca środki zaradcze wchodzi w życie trzydzieści dni po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i jest uchylana po całkowitym uiszczeniu opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych przez budowniczego statku. Środek zaradczy stosuje się do wszystkich statków zamówionych w ciągu czterech lat od wejścia w życie decyzji. Środki zaradcze stosuje się wobec każdego statku w okresie czterech lat od jego dostarczenia. Terminy te mogą być skrócone tylko w wyniku i zgodnie z rezultatem międzynarodowej procedury rozstrzygania sporów dotyczącej nałożonych środków zaradczych.

Statki objęte odmową prawa do załadunku i rozładunku są wymienione w decyzji Komisji publikowanej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

3. Organy celne państw członkowskich nie wydają zezwoleń na załadunek i rozładunek statków objętych odmową prawa do załadunku i rozładunku.

Artykuł 10

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony w rozporządzeniu (WE) nr 1225/2009. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 11

Wizyty weryfikacyjne

1. Komisja, jeśli uzna to za stosowne, przeprowadza wizyty w celu zbadania dokumentacji eksporterów, budowniczych statków, pośredników handlowych, agentów, producentów, organizacji i stowarzyszeń branżowych oraz w celu weryfikacji dostarczonych informacji dotyczących nieuczciwych praktyk cenowych i szkody. Wizyta weryfikacyjna nie może zostać przeprowadzona w przypadku gdy odpowiednie informacje nie zostaną dostarczone na czas.
2. W razie potrzeby Komisja może przeprowadzić dochodzenia w państwach trzecich, pod warunkiem że uzyska zgodę przedmiotowych przedsiębiorstw, a należycie poinformowani przedstawiciele rządu danego państwa nie sprzeciwią się dochodzeniu. Niezwłocznie po otrzymaniu zgody przedmiotowych przedsiębiorstw Komisja powiadamia władze kraju wywozu o nazwach i adresach przedsiębiorstw, w których przeprowadzane są wizyty weryfikacyjne i o uzgodnionych datach.

3. Przedsiębiorstwa informowane są o charakterze informacji, które są weryfikowane podczas wizyt weryfikacyjnych i o wszelkich innych informacjach, które powinny być dostarczone w trakcie takiej wizyty, co nie stoi na przeszkodzie domaganiu się dodatkowych szczegółów, których przedstawienie okaże się konieczne w świetle uzyskanych informacji.
4. Podczas dochodzeń przeprowadzanych na mocy ust. 1, 2 i 3 Komisji towarzyszą urzędnicy państw członkowskich, które zwrócą się o to.

Artykuł 12

Brak współpracy

1. W przypadku gdy zainteresowana strona odmawia dostępu do lub w inny sposób nie dostarcza niezbędnych informacji w terminach przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu lub wyraźnie utrudnia prowadzenie dochodzenia, tymczasowe i ostateczne ustalenia, pozytywne lub negatywne, mogą zostać oparte na dostępnych danych.

Jeśli okaże się, że informacje dostarczone przez zainteresowaną stronę są fałszywe lub wprowadzające w błąd, informacji takich nie uwzględnia się i można odwołać się do dostępnych danych.

Zainteresowane strony powiadamia się o skutkach braku współpracy.

2. Nieudzielenie odpowiedzi w formie skomputeryzowanej nie jest traktowane jako odmowa współpracy, pod warunkiem że zainteresowana strona wykaże, że przedstawienie odpowiedzi w wymaganej formie wiązałoby się dla niej z nieuzasadnionymi wysokimi kosztami lub byłoby dla niej zbyt dużym obciążeniem.
3. W przypadku gdy informacje przedstawione przez zainteresowaną stronę nie są pod wszystkimi względami kompletne, uwzględnia się je, pod warunkiem że braki te nie stanowią przeszkody w poczynieniu możliwie dokładnych ustaleń, informacje zostały przedstawione w odpowiednim czasie i dają się sprawdzić, a strona działała najlepiej jak mogła.

4. Jeśli dowody lub informacje zostaną odrzucone, stronę, która je przedstawiła należy niezwłocznie poinformować o przyczynach tego odrzucenia i zapewnić jej możliwość przedstawienia dalszych wyjaśnień w określonym czasie. Jeśli wyjaśnienia zostaną ocenione jako niewystarczające, uzasadnienie odrzucenia dowodów i informacji zamieszcza się w publicznie dostępnych ustaleniach.
5. Jeśli wnioski, także dotyczące wartości normalnej, zostały sformułowane na podstawie przepisów ust. 1, w tym na podstawie informacji zawartych w skardze, należy, w miarę możliwości i przy uwzględnieniu czasu przeznaczanego na dochodzenie, zweryfikować te dane, poprzez odniesienie do informacji dostępnych z innych niezależnych źródeł, takich jak opublikowane cenniki, oficjalne statystyki dotyczące sprzedaży i ceł lub informacje dostarczone przez inne strony w trakcie dochodzenia.
6. Jeśli zainteresowana strona nie podejmuje współpracy lub podejmuje ją jedynie częściowo, tak że istotne informacje nie zostaną przez to ujawnione, wynik dochodzenia może być dla tej strony być mniej korzystny, niż gdyby podjęła ona współpracę.

Artykuł 13

Poufność informacji

1. Wszelkie informacje o charakterze poufnym (np. dlatego, że ich ujawnienie byłoby bardzo korzystne dla konkurencji lub mogłoby być bardzo niekorzystne dla osoby, która tych informacji udzieliła lub osoby, od której osoba udzielająca informacji, informacje te uzyskała) lub które zostały przekazane poufnie przez strony dochodzenia, traktowane są przez władze jako takie, o ile przedstawiono wystarczające uzasadnienie.
2. Zainteresowane strony, które dostarczają informacji poufnych, przedstawiają również ich streszczenie niemające poufnego charakteru. Streszczenia te są wystarczająco szczegółowe, tak aby umożliwić zrozumienie istoty informacji dostarczonych poufnie. W szczególnych okolicznościach strona może wskazać, że dane informacje nie nadają się do streszczenia. W tych szczególnych okolicznościach przedstawia się uzasadnienie wskazujące powody, dla których informacji nie można streścić.

3. Jeśli wniosek o zachowanie poufności uznany jest za nieuzasadniony i jeśli osoba, która dostarczyła dane informacje nie życzy sobie ich ujawnienia ani nie chce wyrazić zgody na ich ujawnienie w sposób ogólny lub w postaci streszczonej, informacji takich można nie uwzględnić, chyba że właściwe źródła wskażą, iż są one prawidłowe. Wniosków o zachowanie poufności nie odrzuca się w sposób arbitralny.
4. Niniejszy artykuł nie stanowi przeszkody w ujawnieniu przez władze Unii ogólnych informacji, w szczególności przesłanek, na podstawie których podjęto decyzję wydaną na mocy niniejszego rozporządzenia ani w ujawnieniu dowodów, na których władze Unii oparły się w zakresie niezbędnym dla wyjaśnienia tych przesłanek w trakcie procedury sądowej. Ujawnienie takie musi uwzględniać uzasadniony interes, jaki strony mają w ochronie swojej tajemnicy handlowej.
5. Komisja i państwa członkowskie, w tym urzędnicy Komisji i państw członkowskich, nie ujawniają informacji otrzymanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w stosunku do których osoba, która ich dostarczyła, złożyła wniosek o zachowanie poufności, bez wyraźnej zgody tej osoby. Nie ujawnia się również, chyba że niniejsze rozporządzenie przewiduje inaczej, informacji, które wymieniają między sobą Komisja i państwa członkowskie ani wewnętrznych dokumentów przygotowywanych przez władze Unii lub państwa członkowskie.
6. Informacje uzyskane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wykorzystywane są wyłącznie w tych celach, do których wnioskowano o ich dostarczenie.

Artykuł 14

Ujawnianie informacji stronom

1. Składający skargę, budowniczy statku, eksporter, nabywca(-y) statku i reprezentujące ich stowarzyszenia oraz przedstawiciele kraju wywozu mogą wystąpić o ujawnienie szczegółów stanowiących uzasadnienie dla najważniejszych faktów i okoliczności, na podstawie których zamierza się zalecić nałożenie opłaty wyrównującej skutki nieuczciwych praktyk cenowych lub zakończenie dochodzenia lub postępowania bez nakładania tej opłaty.
2. Wnioski o ujawnienie ostatecznych ustaleń, określonych w ust. 1, adresowane są do Komisji w formie pisemnej i składane w określonych przez nią terminach.
3. Ostateczne ustalenia ujawniane są na piśmie. Dokonuje się tego przy należyтым uwzględnieniu potrzeby ochrony informacji poufnych, jak najszybciej i zwykle nie później niż na jeden miesiąc przed wydaniem ostatecznej decyzji. Jeśli Komisja nie jest w stanie ujawnić określonych faktów lub okoliczności w danym momencie, ujawniane są one jak najszybciej w późniejszym czasie.

Ujawnienie ustaleń nie stanowi przeszkody dla podjęcia przez Komisję dalszych decyzji i jeśli decyzje te opierają się na innych faktach i okolicznościach, muszą być one jak najszybciej ujawnione.

4. Uwagi zgłoszone po ujawnieniu informacji uwzględnia się tylko wtedy, gdy zostały przedstawione w terminie, który Komisja ustala dla każdego przypadku, mając na uwadze pilność sprawy. Termin ten nie powinien być krótszy niż 10 dni.

Artykuł 15

Sprawozdanie

Informacje o wykonywaniu niniejszego rozporządzenia Komisja ujmuje w rocznym sprawozdaniu na temat stosowania i wykonywania środków ochrony handlu, przedstawianym Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na podstawie art. 22a rozporządzenia (WE) nr 1225/2009.

Artykuł 16

Przepisy końcowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie stanowi przeszkody w stosowaniu:
 - a) specjalnych zasad określonych w porozumieniach zawartych między Unią i państwami trzecimi;

- b) szczególnych środków, pod warunkiem że nie pozostają one w sprzeczności ze zobowiązaniami wynikającymi z Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego.
2. Nie przeprowadza się dochodzenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ani nie nakłada lub podtrzymuje środków, jeżeli powyższe środki byłyby sprzeczne ze zobowiązaniami Unii wynikającymi z Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego lub z jakiegokolwiek innej odpowiedniej umowy międzynarodowej.
- Niniejsze rozporządzenie nie stanowi przeszkody w wywiązywaniu się przez Unię z jej zobowiązań nałożonych przepisami Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego odnoszącymi się do rozstrzygania sporów.

Artykuł 17

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 385/96 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku II.

Artykuł 18
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia wejścia w życie Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego¹.

Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do statków, które stanowią przedmiot umowy zawartej przed wejściem w życie Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego, z wyjątkiem statków stanowiących przedmiot umowy zawartej po dniu 21 grudnia 1994 r. i które mają być dostarczone ponad pięć lat po dacie zawarcia umowy. Statki te podlegają regulacji niniejszego rozporządzenia, chyba że budowniczy statku udowodni, że przełożenie daty dostawy spowodowane był zwykłymi przyczynami handlowymi i że jego celem nie było uniknięcie zastosowania niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

¹ Data wejścia w życie Porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, w serii L.

ZAŁĄCZNIK I

Uchylone rozporządzenie i jego zmiana

Rozporządzenie Rady (WE) nr 385/96

(Dz.U. L 56 z 6.3.1996, s. 21)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)
nr 37/2014

(Dz.U. L 18 z 21.1.2014, s. 1)

Tylko pkt 5 załącznika

ZAŁĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 385/96	Niniejsze rozporządzenie
art. 1–4	art. 1–4
art. 5 ust. 1	art. 5 ust. 1
art. 5 ust. 2 akapit pierwszy wyrażenie wprowadzające	art. 5 ust. 2 akapit pierwszy wyrażenie wprowadzające
art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) wyrażenie wprowadzające	art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) wyrażenie wprowadzające
art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) tiret pierwsze	art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) ppkt (i)
art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) tiret drugie	art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) ppkt (ii)
art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) tiret trzecie	art. 5 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) ppkt (iii)
art. 5 ust. 2 akapit drugi, trzeci i czwarty	art. 5 ust. 2 akapit drugi, trzeci i czwarty
art. 5 ust. 3–10	art. 5 ust. 3–10
art. 5 ust. 11 akapit pierwszy	art. 5 ust. 11 zdanie pierwsze i drugie
art. 5 ust. 11 akapit drugi	art. 5 ust. 11 zdanie trzecie
art. 5 ust. 12 zdanie pierwsze	art. 5 ust. 12 akapit pierwszy
art. 5 ust. 12 zdanie drugie i trzecie	art. 5 ust. 12 akapit drugi

art. 6 ust. 1 i 2
art. 6 ust. 3 zdanie pierwsze
art. 6 ust. 3 zdanie drugie
art. 6 ust. 3 zdanie trzecie
art. 6 ust. 4 zdanie pierwsze
art. 6 ust. 4 zdanie drugie
art. 6 ust. 4 zdanie trzecie i czwarte
art. 6 ust. 5
art. 6 ust. 6 zdanie pierwsze
art. 6 ust. 6 zdanie drugie
art. 6 ust. 6 zdanie trzecie
art. 6 ust. 6 zdanie czwarte
art. 6 ust. 7 zdanie pierwsze
art. 6 ust. 7 zdanie drugie
art. 6 ust. 8 i 9
art. 7–11

art. 6 ust. 1 i 2
art. 6 ust. 3 akapit pierwszy
art. 6 ust. 3 akapit drugi
art. 6 ust. 3 akapit trzeci
art. 6 ust. 4 akapit pierwszy
art. 6 ust. 4 akapit drugi
art. 6 ust. 4 akapit trzeci
art. 6 ust. 5
art. 6 ust. 6 akapit pierwszy
art. 6 ust. 6 akapit drugi
art. 6 ust. 6 akapit trzeci
art. 6 ust. 6 akapit czwarty
art. 6 ust. 7 akapit pierwszy
art. 6 ust. 7 akapit drugi
art. 6 ust. 8 i 9
art. 7–11

art. 12 ust. 1 zdanie pierwsze
art. 12 ust. 1 zdanie drugie
art. 12 ust. 1 zdanie trzecie
art. 12 ust. 2–6
art. 13
art. 14 ust. 1 i 2
art. 14 ust. 3 zdanie pierwsze, drugie i trzecie
art. 14 ust. 3 zdanie czwarte
art. 14 ust. 4
art. 14a
art. 15
-
art. 16
-
-

art. 12 ust. 1 akapit pierwszy
art. 12 ust. 1 akapit drugi
art. 12 ust. 1 akapit trzeci
art. 12 ust. 2–6
art. 13
art. 14 ust. 1 i 2
art. 14 ust. 3 akapit pierwszy
art. 14 ust. 3 akapit drugi
art. 14 ust. 4
art. 15
art. 16
art. 17
art. 18
Załącznik I
Załącznik II

(Dotyczy wszystkich wersji językowych.)