



7.7.2015

EP-PE_TC1-COD(2014)0280

*****I**

POSTOJ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

přijatý v prvním čtení dne 7. července 2015 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/... o ochraně proti cenám působícím újmu v loďařství (kodifikované znění)
(EP-PE_TC1-COD(2014)0280)

POSTOJ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

přijatý v prvním čtení dne 7. července 2015

k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/... o ochraně proti cenám působícím újmu v loďařství (kodifikované znění)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 207 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

v souladu s řádným legislativním postupem¹,

¹ Postoj Evropského parlamentu ze dne 7. července 2015.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (ES) č. 385/96¹ bylo podstatně změněno². Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by mělo být uvedené nařízení kodifikováno.
- (2) Po multilaterálních jednáních pod záštitou Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj byla dne 21. prosince 1994 uzavřena „Dohoda o dodržování obvyklých podmínek hospodářské soutěže v komerčním loďařství a průmyslu opravy lodí“ (dále jen „loďařská dohoda“).
- (3) V loďařské dohodě bylo uznáno, že v důsledku zvláštností nákupních transakcí u lodí nejsou v praxi aplikovatelná vyrovnávací a antidumpingová cla stanovená v článku VI Všeobecné dohody o clech a obchodu, v Dohodě o subvencích a vyrovnávacích opatřeních a v Dohodě o provádění článku VI Všeobecné dohody o clech a obchodu 1994 (dále jen „antidumpingová dohoda 1994“) v příloze Dohody o zřízení Světové obchodní organizace. Potřeba stanovit účinnou ochranu proti újmu způsobujícím prodeji lodí pod jejich běžnou hodnotou vedla k dohodě o Kodexu proti cenám působícím újmu v loďařství (dále jen „Kodex IPI“), který tvoří spolu s příslušnými zásadami Přílohu III loďařské dohody.

¹ Nařízení Rady (ES) č. 385/96 ze dne 29. ledna 1996 o ochraně proti cenám působícím újmu v loďařství (Úř. věst. L 56, 6.3.1996, s. 21).

² Viz příloha I.

- (4) Kodex IPI se opírá hlavně o antidumpingovou dohodu 1994, odchyluje se však od ní, jestliže je toto odůvodněno zvláštním charakterem obchodních transakcí s loděmi. Z tohoto důvodu by měla být terminologie Kodexu IPI převedena do práva Unie, do možné míry na základě znění nařízení Rady (ES) č. 1225/2009¹.
- (5) Loďařská dohoda a právní předpisy, které jsou od ní odvozeny, mají zásadní význam pro právo Unie.
- (6) S cílem udržet rovnováhu práv a povinností vytvořených loďařskou dohodou by měla Unie učinit opatření proti každé lodi s podhodnocenou cenou, jejíž prodej za cenu nižší než je její běžná hodnota působí újmu výrobnímu odvětví Unie.
- (7) Pokud se jedná o loděnice smluvní strany loďařské dohody, může Unie zahájit šetření o prodeji lodi pouze tehdy, jestliže je kupující kupujícím z Unie a jestliže se nejedná o válečnou loď.

¹ Nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ze dne 30. listopadu 2009 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství (Úř. věst. L 343, 22.12.2009, p. 51).

- (8) Měla by být stanovena jasná a podrobná pravidla pro výpočet běžné hodnoty. Tato hodnota by se měla především opírat tam, kde je to možné, o reprezentativní prodej lodě stejného druhu v běžném obchodním styku v zemi vývozu. Je účelné definovat za jakých okolností může být domácí prodej považován za prodej se ztrátou a je možné nebrat ho v úvahu, a kdy je třeba uchýlit se k prodeji lodě stejného druhu třetí zemi nebo kdy jde o prodej za početně zjištěnou běžnou hodnotu. Dále by mělo být provedeno přiměřené rozdělení nákladů, včetně situací zahájení výroby. Při početním zjišťování běžné hodnoty je dále nutno uvést metodu, kterou je nutno použít pro stanovení prodejních, správních a režijních nákladů a zisku, který by měl být v této běžné hodnotě obsažen.
- (9) Aby Komise mohla správně používat nástroj k potírání cen působících újmu, měla by učinit potřebná opatření, aby ve velkých smíšených konsorciích a holdingových společnostech třetích zemí prověřila správnost zaúčtování nákladů, jestliže je nutno odhadnout cenovou strukturu nákladů.
- (10) Při zjišťování běžné hodnoty pro země bez tržního hospodářství se jeví jako účelné stanovit pravidla pro volbu vhodné třetí země s tržním hospodářstvím, kterou je pro tento účel nutno použít, a pro případ, že nemůže být zjištěna vhodná třetí země, stanovit, že běžná hodnota může být určena jiným přiměřeným způsobem.

- (11) Je nutno definovat pojem „vývozní cena“ a uvést, jaké úpravy by měly být provedeny v případech, v nichž musí být tato cena vypočítána na základě první ceny na volném trhu.
- (12) Za účelem umožnění řádného srovnání mezi vývozní cenou a běžnou hodnotou je vhodné sestavit přehled činitelů včetně smluvních pokut, které mohou ovlivnit ceny a srovnatelnost cen.
- (13) Je nutno stanovit jasné a podrobné pokyny pro faktory, které mohou být rozhodné pro konstatování, zda prodej za cenu působící újmu způsobil nebo hrozí způsobit podstatnou újmu. Při prokazování, že cena příslušného prodeje způsobila újmu výrobního odvětví Unie, by měly být zohledněny vlivy jiných činitelů, a zejména příslušné tržní podmínky v Unii.

- (14) Doporučuje se definovat pojem „výrobní odvětví Unie“ s ohledem na schopnost postavit loď stejného druhu, zajistit, aby strany spojené s vývozci mohly být vyloučeny z výrobního odvětví, a definovat pojem „spojený“.
- (15) Je nutno stanovit procesní a věcné podmínky pro podání podnětu na ceny působící újmu včetně toho, do jaké míry by tento podnět měl být podporován výrobním odvětvím Unie a jaké informace o kupujícím lodi, cenách působících újmu, újmě a příčinné souvislosti by tento podnět měl obsahovat. Je rovněž nutno stanovit postup pro odmítnutí podnětu nebo zahájení řízení.
- (16) Pokud se kupující lodi za cenu působící újmu usadí na území jiné smluvní strany loděařské dohody, může podnět obsahovat také žádost o to, aby orgány této smluvní strany zahájily šetření. Pokud bude takováto žádost oprávněná, měla by být předána orgánům smluvní strany.

- (17) Šetření může být případně zahájeno také na písemný podnět orgánů smluvní strany loďařské dohody v souladu s tímto nařízením a za podmínek stanovených v loďařské dohodě.
- (18) Je nutno určit způsob, jak budou účastníci řízení informováni o tom, jaké informace orgány potřebují. Účastníci řízení by měli mít dostatečnou příležitost předložit všechny příslušné důkazy a hájit své zájmy. Je také nutno jasně stanovit pravidla a postupy, které je nutno při šetření dodržovat, zejména že se účastníci řízení musí během určitých lhůt sami přihlásit, objasnit své stanovisko a předložit své informace, pokud tyto stanoviska a informace mají být vzaty v úvahu. Dále by mělo být stanoveno, za jakých předpokladů může účastník řízení získat přístup k informacím poskytnutým jinými účastníky a vyjádřit se k nim. Při sbírání těchto informací by měly členské státy a Komise spolupracovat.
- (19) Je nutno stanovit, že řízení budou nezávisle na tom, zda bude nebo nebude uvalena výloha za cenu působící újmu, ukončena nejpozději jeden rok od okamžiku zahájení šetření nebo od okamžiku dodání lodi, podle okolností .

- (20) Šetření nebo řízení by měla být zastavena, jestliže je rozpětí cen působících újmu nepatrné.
- (21) Šetření může být uzavřeno bez uvalení výlohy za cenu působící újmu, je-li prodej lodi za cenu působící újmu definitivně a bezpodmínečně zrušen nebo je přijato rovnocenné alternativní nápravné opatření. Je však třeba dbát zejména na to, aby nebylo ohroženo dosažení cíle sledovaného tímto nařízením.
- (22) Pokud jsou splněny veškeré podmínky stanovené v tomto nařízení, mělo by se rozhodnutím uložit loděnici, která prodejem lodi za cenu působící újmu způsobila újmu výrobnímu odvětví Unie, výlohu za cenu působící újmu, jejíž výše odpovídá výši cenového rozpětí působícího újmu. Měla by být stanovena jasná a podrobná pravidla pro provádění takového rozhodnutí včetně všech opatření nutných k jeho vykonání, zejména uvalení protiopatření v případě, že loděnice výlohu za cenu působící újmu nezaplatí během stanovené lhůty.

- (23) Je nutno stanovit jasná pravidla pro případ, že lodím, které byly postaveny loděnicí, na níž byla uvalena protiopatření, budou odepřena práva nakládky a vykládky v přístavech Unie.
- (24) Povinnost zaplatit výlohu za cenu působící újmu zaniká teprve tehdy, když je tato výloha zcela zaplácena nebo když uplyne doba platnosti protiopatření.
- (25) Opatření učiněná na základě tohoto nařízení by neměla být v rozporu se zájmy Unie.
- (26) Unie by si u těch opatření, která činí podle tohoto nařízení, měla být vědoma nutnosti rychlého a účinného jednání.
- (27) Je nutno stanovit inspekce na místě za účelem prověření informací k cenám působícím újmu a újmy, přičemž by tyto inspekce na místě měly záviset na řádném zodpovězení dotazníků.

- (28) Je nutno stanovit, že pro ty účastníky řízení, kteří při šetření nespolupracují uspokojivým způsobem, mohou být použity jiné informace pro vyvození závěrů, a že informace tohoto druhu mohou být pro tyto účastníky méně příznivé, než kdyby při šetření spolupracovali.
- (29) Je nutno upravit zacházení s důvěrnými informacemi, aby nedocházelo k vyzrazení obchodních tajemství.
- (30) Je nezbytné zajistit informování účastníků řízení o důležitých skutečnostech a úvahách, které musí probíhat s náležitým ohledem na proces rozhodování v Unii ve lhůtě, která účastníkům řízení umožňuje obhajobu jejich zájmů.
- (31) Uplatňování postupů stanovených v tomto nařízení vyžaduje jednotné podmínky pro přijímání opatření nezbytných k jeho uplatňování v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článek 1
Zásady a definice

1. Loděnici, která postavila loď, jež je předmětem ceny působící újmu a jejíž prodej kupujícímu z jiné země, než je země původu lodi způsobí újmu, může být uložena výloha za cenu působící újmu.
2. Loď je předmětem ceny působící újmu, jestliže je vývozní cena prodané lodi nižší, než je srovnatelná cena lodi stejného druhu při prodeji kupujícímu ze země vývozu v běžném obchodním styku.
3. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
 - a) „lodí“ námořní loď s vlastním pohonem a nákladovým prostorem minimálně 100 GT, která se používá pro dopravu zboží a osob nebo pro zvláštní služby (například ledoborec nebo plovoucí rypadlo), a remorkér s výkonem minimálně 365 kW;

- b) „lodí stejného druhu“ loď stejného typu, se stejným určením účelu a přibližně stejné velikosti jako předmětná loď, která má vlastnosti úzce se podobající vlastnostem posuzované lodi;
- c) „lodí stejné obecné kategorie“ loď stejného typu a se stejným určením účelu, ale podstatně jiné velikosti;
- d) „prodejem“ prodej zahrnující vytvoření nebo převod vlastnického zájmu na lodi, s výjimkou vlastnického zájmu, který byl vytvořen nebo získán pouze jako záruka za běžný obchodní úvěr;
- e) „podílnictvím“ podílnictví zahrnující každé smluvní právo nebo vlastnické právo, které oprávněné osobě nebo oprávněným osobám umožňuje získat určitým způsobem výhodu z provozu lodi, která je v podstatě srovnatelná se způsobem, kterým může mít užitek z provozu lodi vlastník. Při zjišťování, zda je tato srovnatelnost dána, se berou mimo jiné v úvahu následující faktory:
 - i) podmínky a okolnosti obchodu,

- ii) obchodní zvyklosti výrobního odvětví,
 - iii) zda je loď, která ke předmětem obchodu, začleněna do činnosti oprávněné osoby nebo oprávněných osob a
 - iv) zda je v praxi pravděpodobné, že oprávněná osoba nebo osoby budou mít během podstatné části užité doby lodi výhodu z provozu lodi a budou nést odpovídající riziko;
- f) „kupujícím“ jakákoli osoba nebo společnost, která nepřímo nebo přímo získá podílnictví, včetně uzavření nájemní smlouvy nebo dlouhodobé smlouvy o nájmu na holý lodní trup u příležitosti původního převodu loděnicí, včetně osoby nebo společnosti, v jejímž vlastnictví nebo pod jejíž kontrolou kupující je nebo od níž dostává pokyny. Kupující je ve vlastnictví osoby nebo společnosti, jestliže tato vlastní na kupujícím větší podíl než 50 procent. Kupující je kontrolován osobou nebo společností, pokud je osoba nebo společnost právně nebo prakticky schopna vyvíjet nátlak na kupujícího nebo mu udělovat pokyny; toto se předpokládá při podílnictví 25 procent. Jestliže se prokáže vlastnictví na kupujícím, pak se předpokládá, že neexistuje žádná oddělená kontrola tohoto kupujícího, pokud se nezjistí opak. Může existovat více než jeden kupující lodi;

- g) „společností“ společnost občanského a obchodního práva včetně družstev a ostatní právnické osoby veřejného a soukromého práva včetně těch, které jsou neziskové;
- h) „smluvní stranou“ každá třetí země, která je smluvní stranou loďařské dohody.

Článek 2

Zjištění cen působících újmu

A. Běžná hodnota

1. Běžná hodnota se obvykle zakládá na ceně, která byla nebo má být zaplácena v běžném obchodním styku nezávislým kupujícím v zemi vývozu za loď stejného druhu.
2. Ceny mezi stranami, které jsou podle všeho v obchodním spojení nebo mají dohodu o vyrovnání, nelze pokládat za ceny v běžném obchodním styku a nelze je použít k určení běžné hodnoty, pokud není zjištěno, že tímto vztahem nejsou ovlivněny.

3. Pokud lodě stejného druhu v běžném obchodním styku nejsou prodávány vůbec nebo tento prodej neumožňuje z důvodu zvláštní situace na trhu přiměřené srovnání, určí se běžná hodnota lodě stejného druhu na základě ceny platné při vývozu lodě stejného druhu do vhodné třetí země v běžném obchodním styku, pokud je tato cena reprezentativní. Pokud se prodej do vhodné třetí země nekoná nebo pokud neumožňuje přiměřené srovnání, určí se běžná hodnota srovnatelné lodi na základě výrobních nákladů v zemi původu s připočtením přiměřené částky pro prodejní, správní a režijní náklady a pro zisk.

4. Prodej lodí stejného druhu na domácím trhu země vývozu nebo prodej na vývoz do třetí země za ceny, které se pohybují pod (pevnými a proměnnými) náklady na jednotku s připočtením prodejních, správních a režijních nákladů, může být z cenových důvodů považován za neuskutečněný v běžném obchodním styku a nezohledňován při určování běžné hodnoty, pouze pokud se zjistí, že se tento prodej uskutečňuje za ceny, které neumožňují během přiměřené doby, jež by za obvyklých okolností měla činit pět let, pokrýt veškeré náklady.

5. Náklady se obvykle vypočtou na základě záznamů loděnice, pokud tyto záznamy odpovídají obecně uznávaným zásadám účetnictví dané země a pokud je prokázáno, že tyto záznamy přiměřeně odrážejí náklady spojené s výrobou a prodejem dané lodě.

Doklady předložené pro řádné rozdělení nákladů se zohlední, pokud se prokáže, že se toto rozdělení nákladů provádí tradičním způsobem. Při nedostatku vhodnější metody se upřednostní rozdělení nákladů na základě obratu. Pokud k tomu již nedošlo při rozdělování nákladů podle tohoto pododstavce, provedou se přiměřené opravy pro neopakující se nákladové činitele, y které se zanesou ve prospěch budoucí nebo současné výroby, nebo pro situace, v nichž jsou náklady ovlivněny zahájením výroby.

6. Částky pro prodejní, správní a režijní náklady a pro zisk se stanoví na základě skutečných údajů, které loděnice zaznamená při výrobě a prodeji lodí stejného druhu v běžném obchodním styku. Není-li to možné, lze částky stanovit na základě:
- a) váženého průměru skutečných částek, které byly zjištěny pro jiné loděnice země původu při výrobě a prodeji lodí stejného druhu na domácím trhu země původu;
 - b) skutečných částek, které příslušná loděnice zaznamená při výrobě a prodeji lodí stejné obecné kategorie na domácím trhu země původu;
 - c) jakékoli jiné rozumné metody, pokud zisk takto zjištěný není vyšší než zisk, kterého běžně dosahují jiné loděnice při prodeji lodí stejné obecné kategorie na domácím trhu země původu.

Zisk přidaný k početně zjištěné hodnotě spočívá v každém případě na průměrném zisku zaznamenaném během přiměřeného období, které obvykle činí šest měsíců před zkoumaným prodejem a po něm, a odráží přiměřený zisk v okamžiku tohoto prodeje. Při tomto výpočtu je eliminováno každé zkreslení, které by vedlo k zisku, který není přiměřený v okamžiku prodeje.

7. Vzhledem k dlouhé lhůtě mezi uzavřením smlouvy a dodávkou lodí nezahrnuje běžná hodnota skutečné náklady, o nichž loděnice doloží, že vznikly v důsledku vyšší moci a leží značně nad růstem nákladů, který loděnice v okamžiku, kdy byly stanoveny zásadní podmínky prodeje, mohla rozumně předpokládat a zohledňovat.
8. V případě prodeje ze zemí bez tržního hospodářství, zejména ze zemí, na které se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/755¹, se běžná hodnota stanoví na základě ceny nebo početně zjištěné hodnoty ve třetí zemi s tržním hospodářstvím nebo ceny, za niž se prodává loď z takovéto třetí země do jiných zemí včetně Unie, nebo v případě, že toto není možné, na jakémkoli jiném přiměřeném základě, včetně ceny, která byla nebo má být skutečně zaplácena za loď stejného druhu v Unii, která se v případě nutnosti náležitě upraví o přiměřené ziskové rozpětí.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/755 ze dne 29. dubna 2015 o společných pravidlech dovozu z některých třetích zemí (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 33).

Vhodná třetí země s tržním hospodářstvím se vybere přiměřeným způsobem s náležitým přihlédnutím ke všem spolehlivým informacím, které jsou k dispozici v době výběru. Zohlední se také lhůty.

Strany, které jsou předmětem šetření, jsou informovány krátce po zahájení řízení o volbě třetí země s tržním hospodářstvím a dostanou desetidenní lhůtu k vyjádření.

B. Vývozní cena

9. Vývozní cena je cena, která byla nebo má být skutečně zaplacena za danou loď.
10. Neexistuje-li vývozní cena nebo ukáže-li se, že vývozní cena z důvodu obchodního spojení nebo dohody o vyrovnání mezi loděnicí a kupujícím nebo třetí stranou není spolehlivá, lze vývozní cenu určit počtetně na základě ceny, za niž je loď poprvé znovu prodána nezávislému kupujícímu, nebo pokud loď není prodána nezávislému kupujícímu nebo není znovu prodána ve stavu, ve kterém byla prodána poprvé, na jakémkoli jiném přiměřeném základě.

V těchto případech se provedou úpravy pro všechny zisk a náklady včetně cel a daní za období mezi původním prodejem a novým prodejem, aby se stanovila spolehlivá vývozní cena.

Částky, o něž se provedou úpravy, zahrnují všechny částky obvykle hrazené kupujícím, avšak placené uvnitř Unie nebo mimo ni stranami, u nichž vyšla najevo existence obchodního spojení nebo dohody o vyrovnání s loděnicí nebo kupujícím; náleží mezi ně obvyklé náklady na dopravu, pojištění, manipulaci, nakládku a vedlejší náklady, cla a jiné poplatky, které je třeba zaplatit v zemi dovozu při příležitosti nákupu lodi, jakož i přiměřené rozpětí pro prodejní, správní a režijní náklady a zisk.

C. Srovnání

11. Mezi vývozní cenou a běžnou hodnotou se provede spravedlivé srovnání. Toto srovnání se provede na stejné obchodní úrovni a na základě prodeje uskutečněného v co nejméně od sebe vzdálených okamžicích, což zpravidla znamená během tří měsíců před prověřovaným prodejem nebo po něm, nebo pokud takový prodej neexistuje, během období, které se jeví jako účelné. Přitom se v každém případě přihlíží, s ohledem na podstatu, k rozdílům, které ovlivňují srovnatelnost cen, včetně rozdílů v podmínkách prodeje, ve smluvních pokutách, ve zdanění, v obchodních úrovních, v množstvích a v materiálních vlastnostech a v jiných faktorech, které prokazatelně ovlivňují srovnatelnost cen. Jestliže v případech podle odstavce 10 byla ovlivněna srovnatelnost cen, zjišťuje se běžná hodnota na stejné obchodní úrovni jako hodnota vývozní ceny zjištěná početně, nebo po zohlednění rozdílů podle tohoto odstavce. Přitom však musí být zabráněno dvojím úpravám, zejména u slev z ceny a smluvních pokut. Vyžaduje-li srovnání cen měnový přepočtení, použije se k tomu směnný kurz platný v den prodeje; je-li však prodej deviz na termínovaných trzích přímo spojen s vývozním obchodem, použije se směnný kurz použitý při termínovaném prodeji. Pro účely tohoto ustanovení je dnem prodeje den, kdy byly stanoveny nejdůležitější prodejní podmínky, zpravidla den uzavření smlouvy. Jestliže jsou však nejdůležitější prodejní podmínky podstatně změněny v jiný den, měl by se použít směnný kurz dne změny. V tomto případě se provede vhodné přizpůsobení, aby se zohlednily nepřiměřené účinky na rozpětí cen působících újmu, jež jsou způsobeny výlučně kolísáním směnného kurzu mezi původním dnem prodeje a dnem změny.

D. Rozpětí cen působících újmu

12. Pokud příslušná ustanovení upravující spravedlivé srovnání nestanoví jinak, zjišťuje se rozpětí cen působících újmu obvykle na základě srovnání váženého průměru běžné hodnoty s váženým průměrem cen všech prodejů nebo srovnání jednotlivých běžných hodnot a jednotlivých vývozních cen za každý obchod. Běžná hodnota určená na základě váženého průměru však může být srovnána s cenami všech jednotlivých prodejů, jestliže se struktura vývozních cen výrazně liší mezi různými kupujícími, oblastmi nebo obdobími a jestliže by metody uvedené v první větě tohoto odstavce neodrážely v plném rozsahu uplatňování cen působících újmu .
13. Rozpětí cen působících újmu odpovídá částce, o niž běžná hodnota přesahuje vývozní cenu. Pokud je rozpětí rozdílné, lze stanovit vážené průměrné rozpětí.

Článek 3 Zjišťování újmy

1. Není-li stanoveno jinak, rozumí se pro účely tohoto nařízení „újmou“ podstatná újma výrobnímu odvětví Unie, její hrozba nebo závažné zpoždění při zavádění některého výrobního odvětví Unie a tento pojem se vykládá podle tohoto článku.
2. Zjištění újmy se musí zakládat na skutečných důkazech a zahrnovat objektivní posouzení:
 - a) účinku prodeje pod běžnou hodnotou na ceny lodí stejného druhu na trhu Unie;
a
 - b) následného účinku tohoto prodeje na výrobní odvětví Unie.

3. Pokud jde o účinek, který má prodej pod běžnou hodnotou na ceny, posoudí se, zda ve srovnání s cenou lodí stejného druhu výrobního odvětví Unie existuje značné cenové podbízení způsobené prodejem pod běžnou hodnotou nebo zda tento prodej jinak významnou měrou způsobil pokles cen nebo zabránil významnou měrou jejich růstu, ke kterému by jinak došlo. Žádné z uvedených kritérií nemusí být rozhodující.
4. Pokud je předmětem šetření kvůli cenám působícím újmu současně prodej lodí z více než jedné země, posuzují se účinky tohoto prodeje souhrnně pouze tehdy, je-li zjištěno, že:
 - a) rozpětí cen působících újmu zjištěné ve vztahu k nákupu z každé jednotlivé země není zanedbatelné ve smyslu čl. 7 odst. 3 a
 - b) souhrnné posouzení účinků prodeje je vhodné s ohledem na podmínky hospodářské soutěže mezi loděmi prodávanými kupujícímu z loděnic mimo Unii a na podmínky hospodářské soutěže mezi těmito loděmi a loděmi stejného druhu Unie.

5. Posouzení účinků prodeje pod běžnou hodnotou na dotčené výrobní odvětví Unie zahrnuje posouzení všech relevantních hospodářských činitelů a ukazatelů, které ovlivňují stav daného výrobního odvětví Unie, včetně skutečnosti, že se výrobní odvětví dosud nepřekonalo účinky dřívějšího dumpingu, cen působících újmu nebo subvencování, rozsahu skutečného rozpětí cen působících újmu, skutečného a možného poklesu prodeje, zisku, výroby, podílu na trhu, produktivity, návratnosti investic, vytížení kapacit, činitelů, které ovlivňují ceny Unie, skutečných a možných nepříznivých účinků na peněžní tok, stav zásob, zaměstnanost, mzdy, hospodářský růst, schopnost opatřit si kapitál nebo investice. Tento výčet není vyčerpávající a žádné z uvedených kritérií nemusí být rozhodující.

6. Ze všech relevantních důkazů předložených podle odstavce 2 musí vyplývat, že prodej pod běžnou hodnotou působí nebo způsobil újmu ve smyslu tohoto nařízení. K tomu patří zejména důkaz o tom, že cenové úrovně zjištěné podle odstavce 3 mají na výrobní odvětví Unie účinky ve smyslu odstavce 5 a že tyto účinky dosahují takových rozměrů, že mohou být označeny jako podstatné.

7. Zkoumají se rovněž jiné známé činitele než prodej pod běžnou hodnotou, které ve stejnou dobu působí újmu výrobnímu odvětví Unie, aby bylo zajištěno, že újma způsobená těmito jinými činiteli není přičítána prodeji pod běžnou hodnotou podle odstavce 6. Mezi činitele, které je v této souvislosti možno vzít v úvahu, patří objemy a ceny prodeje loděnicemi jiných zemí než zemí vývozu, který nebyl učiněn pod běžnou hodnotou, snížení poptávky nebo změna struktury spotřeby, restriktivní praktiky výrobců ve třetích zemích a v Unii a hospodářská soutěž mezi nimi, rozvoj technologie a vývozní výkonnost a produktivita výrobního odvětví Unie.
8. Účinky prodeje pod běžnou hodnotou se hodnotí podle výroby lodí stejného druhu výrobního odvětví Unie, pokud dostupné informace umožňují vymezeit tuto výrobu na základě kritérií, jako jsou výrobní postupy, prodej a zisk výrobců. Není-li možné tuto výrobu vymezeit, hodnotí se účinky prodeje pod běžnou hodnotou výroby nejužší skupiny nebo souboru lodí, který zahrnuje lodě stejného druhu a pro něž lze získat potřebné informace.

9. Zjištění, zda hrozí podstatná újma, musí vycházet ze skutečností, a nikoli pouze z tvrzení, domněnek nebo vzdálené možnosti. Změna okolností, jež by přivedla stav, v němž by prodej pod běžnou hodnotou působil újmu, musí být zřetelně předvídatelná a musí hrozit bezprostředně.

Při zjišťování, zda hrozí značná újma, by měly být mimo jiné vzaty v úvahu tyto činitele:

- a) zda má loděnice dostatečnou volně dostupnou kapacitu nebo bezprostředně očekává podstatné zvýšení své kapacity, naznačující pravděpodobné podstatné zvýšení prodeje pod běžnou hodnotou, přičemž je nutno vzít v úvahu, do jaké míry mohou dodatečný vývoz vstřebat ostatní vývozní trhy;
- b) zda jsou lodě vyváženy za ceny, které by významnou měrou způsobily pokles cen nebo zabránily významnou měrou jejich růstu, ke kterému by jinak došlo, a zřejmě zvýšily poptávku po dalším nákupu z jiných zemí.

Žádný z těchto činitelů není sám o sobě nezbytně rozhodující, ale souhrn posuzovaných činitelů musí vést k závěru, že bezprostředně hrozí další nákupy pod běžnou hodnotou, a že bez zavedení ochranných opatření vznikne podstatná újma.

Článek 4

Vymezení výrobního odvětví Unie

1. Pro účely tohoto nařízení se „výrobním odvětvím Unie“ rozumějí jako celek výrobci v Unii, kteří ve svých existujících zařízeních mohou postavit loď stejného druhu nebo jejichž zařízení mohou být včas přestavěna pro stavbu lodě stejného druhu, nebo ti z nich, jejichž společná kapacita pro stavbu lodí stejného druhu představuje podstatnou část celkové kapacity Unie pro stavbu lodí stejného druhu ve smyslu čl. 5 odst. 6. Jsou-li však výrobci ve spojení s loděnicí, vývozci nebo kupujícími nebo jsou sami kupujícími lodí, jejíž cena údajně působí újmu, lze „výrobní odvětví Unie“ chápat jako zahrnující ostatní výrobce.

2. Pro účely odstavce 1 se má za to, že výrobce je ve spojení s loděnicí, vývozcem nebo kupujícím pouze tehdy, jestliže:

- a) jeden z nich přímo nebo nepřímo kontroluje druhého; nebo
- b) oba jsou přímo nebo nepřímo kontrolováni třetí osobou; nebo
- c) společně přímo nebo nepřímo kontrolují třetí osobu, pokud existuje důvod k domněnce nebo podezření, že daný výrobce na základě tohoto spojení jedná jinak než nezávislý výrobce.

Pro účely tohoto odstavce se má za to, že jeden druhého kontroluje, pokud je právně nebo fakticky schopen vykonávat na druhého nátlak nebo mu udělovat pokyny.

3. Na tento článek se použije čl. 3 odst. 8.

Článek 5 Zahájení řízení

1. S výhradou odstavce 8 se šetření ke zjištění existence, rozsahu a účinku údajných cen působících újmu zahajuje na základě písemného podnětu podaného fyzickou nebo právnickou osobou nebo sdružením bez právní subjektivity, které jedná jménem výrobního odvětví Unie.

Podnět může být podán Komisi nebo členskému státu, který jej Komisi postoupí. Komise zašle členským státům kopii všech podnětů, které obdrží. Podnět se považuje za podaný v první pracovní den po doporučeném doručení Komisi nebo po vystavení potvrzení o přijetí Komisí.

Pokud nebyl podán podnět a některý členský stát má dostatečné důkazy o existenci cen působících újmu a o újmě jimi způsobené výrobnímu odvětví Unie, předá je neprodleně Komisi.

2. Podnět podle odstavce 1 je nutno podat do:

- a) šesti měsíců od okamžiku, kdy se žadatel o prodeji lodi dozvěděl nebo měl dozvědět, jestliže:
 - i) byl žadatel v rámci otevřeného řízení nebo jiného postupu pro přidělování zakázek vyzván k podání nabídky;
 - ii) se skutečně ucházel o zakázku; a
 - iii) nabídka žadatele v podstatě odpovídala specifikacím zadání;
- b) devíti měsíců od okamžiku, kdy se žadatel bez vyzvání k podání nabídky o prodeji lodi dozvěděl nebo měl dozvědět, pokud bylo nejpozději šest měsíců po tomto okamžiku podáno Komisi nebo některému členskému státu prohlášení o úmyslu podat podnět s informacemi, které má žadatel běžně k dispozici a které umožňují identifikaci příslušného obchodu.

V žádném případě nesmí být podnět podán později než šest měsíců po dni dodání lodi.

Lze mít za to, že žadatel věděl o prodeji lodi v okamžiku, kdy bylo zveřejněno uzavření smlouvy společně s obecnými informacemi o lodi v mezinárodním odborném tisku.

Pro účely tohoto článku otevřeným řízením rozumí řízení na zadání zakázky, v níž vyzve budoucí kupující k podání nabídky alespoň všechny ty loděnice, o nichž ví, že mohou předmětnou loď postavit.

3. Podání podle odstavce 1 musí obsahovat důkazy:

a) o cenách působících újmu;

- b) o újmě;
- c) o příčinné souvislosti mezi prodejem za ceny působící újmu a údajnou újmou;
a
 - i) pokud byla loď prodána v otevřeném řízení, o tom, že byl žadatel vyzván k podání nabídky, že se skutečně o zakázku ucházel a že nabídka žadatele v podstatě odpovídala specifikacím zadání (zejména termín dodání a technické požadavky); nebo
 - ii) pokud byla loď prodána v jiném postupu zadávání zakázek a žadatel byl vyzván k podání nabídky, o tom, že se skutečně o zakázku ucházel a že nabídka žadatele v podstatě odpovídala specifikacím zadání; nebo

iii) pokud žadatel nebyl vyzván podat nabídku v jiném postupu zadávání zakázek než v otevřeném řízení, o tom, že byl schopen předmětnou loď postavit, a pokud žadatel věděl nebo měl vědět o plánovaném prodeji lodi, o to, že se prokazatelně snažil uzavřít s kupujícím kupní smlouvu, která byla slučitelná s příslušnými specifikacemi zadání. Má se za to, že žadatel o plánované koupi věděl nebo měl vědět, jestliže se prokáže, že většina podniků příslušného výrobního odvětví se snažila s tímto kupujícím uzavřít kupní smlouvu na předmětnou loď, nebo jestliže se prokáže, že makléři, finančníci, klasifikační společnosti, nájemci, obchodní sdružení nebo ostatní místa, která se běžně zabývají obchody spojenými se stavbou lodí a s nimiž loděnice udržovala pravidelný kontakt nebo obchodní vztahy, měli k dispozici obecné informace o plánovaném nákupu.

4. Podnět musí obsahovat tyto informace, nakolik jsou žadateli rozumně dostupné:

- a) totožnost žadatele a uvedení objemu a hodnoty výroby lodí stejného druhu žadatelem v Unii. Je-li písemný podnět podáván jménem výrobního odvětví Unie, je v něm nutno pro určení výrobního odvětví, jehož jménem je podnět podáván, uvést všechny známé výrobce Unie, kteří jsou schopni stavět lodě stejného druhu, a pokud je to možné, objem a hodnotu výroby lodí stejného druhu v Unii připadající na tyto výrobce;
- b) úplný popis lodi, jejíž cena údajně působící újmu, název dotyčné země nebo zemí původu nebo vývozu, totožnost všech známých vývozců nebo zahraničních výrobců a totožnost kupujícího předmětné lodě;
- c) ceny, za které se takové lodě prodávají na domácích trzích země nebo zemí původu nebo vývozu (nebo případně ceny, za které se takové lodě prodávají ze země nebo zemí původu nebo vývozu do třetí země nebo třetích zemí, nebo početně zjištěnou hodnotu lodi), a vývozní ceny nebo případně ceny, za které jsou lodě tohoto druhu poprvé znovu prodány nezávislému kupujícímu;

- d) účinek prodeje za cenu působící újmu na ceny lodí stejného druhu na trhu Unie a následný dopad na výrobní odvětví Unie doložené příslušnými činiteli a ukazateli, jako jsou ty uvedené v čl. 3 odst. 3 a 5, které ovlivňují stav výrobního odvětví Unie.
5. Komise v možném rozsahu zhodnotí správnost a dostatečnost důkazů obsažených v podnětu, aby zjistila, zda existuje dostatek důkazů pro zahájení šetření.
6. Šetření podle odstavce 1 se zahájí pouze v případě, že je po posouzení, do jaké míry podnět podporují nebo odmítají výrobci Unie, kteří jsou schopni stavět lodě stejného druhu, zjištěno, že podnět byl podán hospodářským odvětvím Unie nebo jeho jménem. Podnět se považuje za podaný výrobním odvětvím Unie nebo jeho jménem, jestliže je podporován výrobcí Unie, jejichž souhrnná kapacita pro stavbu lodí stejného druhu tvoří více než 50 % celkové kapacity pro stavbu lodí stejného druhu té části výrobního odvětví Unie, která podnět výslovně podpořila nebo odmítla. Šetření se však nezahájí, jestliže výrobci Unie, kteří podnět výslovně podpořili, představují méně než 25 % celkové kapacity výrobců Unie pro stavbu lodí stejného druhu.

7. Orgány nezveřejňují informace o podnětu na zahájení šetření, pokud nebylo učiněno rozhodnutí je zahájit. Před zahájením šetření však je uvědoměna vláda dotčené země vývozu.
8. Pokud se Komise za zvláštních okolností rozhodne zahájit šetření, aniž by obdržela písemný podnět od výrobního odvětví Unie nebo jeho jménem, uskuteční je pouze tehdy, pokud má dostatečné důkazy o cenách působících újmu, újmě a příčinné souvislosti a o tom, že člen údajně poškozeného výrobního odvětví Unie splňuje kritéria odst. 3 písm. d), odůvodňující zahájit šetření.

Šetření může být případně zahájeno i na písemný podnět orgánů smluvní strany. Na podporu takového podnětu je třeba předložit dostatečné důkazy o tom, že loď je nebo byla prodána za cenu působící újmu a že údajný prodej pod běžnou hodnotou kupujícímu v Unie působí nebo způsobil újmu domácímu výrobnímu odvětví dotčené smluvní strany.

9. Důkazy o cenách působících újmu i o újmě jsou při rozhodování o zahájení šetření posuzovány současně. Nejsou-li důkazy o cenách působících újmu nebo o újmě dostatečné pro pokračování v řízení, podnět se odloží.
10. Podnět může být před zahájením šetření stažen; v tom případě se na něj hledí, jako by nebyl podán.
11. Pokud je zřejmé, že existuje dostatek důkazů, které opravňují k zahájení řízení, učiní tak Komise do 45 dnů ode dne podání podnětu nebo, v případě zahájení šetření podle odstavce 8, do šesti měsíců od okamžiku, kdy prodej lodi vešel ve známost nebo měl vejít ve známost, a zveřejní oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*. Jsou-li předložené důkazy nedostatečné, je o tom žadatel vyrozuměn do 45 dnů ode dne, kdy byl podnět podán Komisi. Jakmile Komise určí, že je třeba takové řízení zahájit, informuje o tom členské státy.

12. Zahájení šetření se oznamuje oznámením o zahájení řízení, které obsahuje jméno a zemi loděnice a kupujícího nebo kupujících, popis předmětné lodi a souhrn získaných informací a upozornění, že je nutno předložit Komisi veškeré podstatné informace.

Jsou v něm stanoveny lhůty, během kterých se mohou účastníci řízení přihlásit, předložit písemné stanovisko a sdělit informace, pokud se k jejich stanoviskům a informacím má přihlídnout při šetření. Současně se stanoví lhůta, během níž mohou účastníci řízení požádat o slyšení před Komisí podle čl. 6 odst. 5.

13. Komise o zahájení řízení uvědomí vývozce, kupujícího nebo kupující lodě a reprezentativní svazy výrobců, vývozců a kupujících takovýchto lodí, o kterých ví, že se jich to týká, a zástupce země, jehož loď je předmětem tohoto šetření, a žadatele a sdělí, s náležitým ohledem na ochranu důvěrných informací, vývozcům a orgánům země vývozu plné znění písemného podnětu obdržného podle odstavce 1 a poskytne ho na požádání i jiným účastníkům řízení, jichž se týká.

Článek 6

Šetření

1. Po zahájení řízení zahájí Komise ve spolupráci s členskými státy, a pokud je to vhodné s orgány třetích zemí, šetření na úrovni Unie. Toto šetření se týká cen působících újmu i újmy a ke prováděno současně.
2. Stranám, které v rámci šetření cen působících újmu obdrží dotazníky, se k jejich zodpovězení poskytne lhůta nejméně 30 dnů. Lhůta pro vývozce začíná běžet dnem obdržení dotazníku, přičemž se má za to, že dotazník byl obdržen týden poté, co byl odeslán vývozci nebo předán příslušnému diplomatickému zastoupení země vývozu. Tato třicetidenní lhůta může být prodloužena s náležitým ohledem na lhůty pro provedení šetření, pokud strana může toto prodloužení náležitě odůvodnit zvláštními okolnostmi.

3. Komise může požádat orgány třetích zemí, je-li to vhodné, jakož i členské státy, aby jí předaly informace, a členské státy učiní veškerá nezbytná opatření, aby její žádosti vyhověly.

Předají Komisi požadované informace i výsledky všech provedených inspekcí, kontrol nebo šetření.

Pokud se jedná o informace obecného zájmu nebo pokud o jejich předání požádal členský stát, postoupí Komise tyto informace členským státům, pokud nejsou důvěrné; v opačném případě postoupí výtah, který nemá důvěrnou povahu.

4. Komise může požádat orgány třetích zemí, je-li to vhodné, jakož i členské státy, aby uskutečnily veškeré nezbytné kontroly a inspekce, zejména u výrobců Unie, a aby provedly šetření ve třetích zemích, pokud s tím dotčené podniky souhlasí a pokud proti tomu úředně zpravená vláda dané země nevznesla námitky.

Členské státy učiní všechna nezbytná opatření, aby žádosti Komise vyhověly.

Úředníci Komise mohou být na žádost Komise nebo některého členského státu nápomocni úředníkům členských států při plnění jejich úkolů. Rovněž mohou být po dohodě mezi Komisí a orgány třetích zemí úředníci Komise nápomocni úředníkům těchto orgánů při plnění jejich úkolů.

5. Účastníkům řízení, kteří se sami přihlásili podle čl. 5 odst. 12, se poskytne slyšení, pokud o ně písemně požádají během lhůty stanovené v oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie* a přitom prokáží, že jsou účastníkem řízení, který pravděpodobně bude výsledkem řízení dotčen, a že pro jejich slyšení existují zvláštní důvody.

6. Požádají-li o to loděnice, kupující, zástupci vlády země vývozu, žadatelé a jiní účastníci řízení, kteří se sami přihlásili podle čl. 5 odst. 12, je jim poskytnuta příležitost setkat se se stranami, které zastupují protichůdné zájmy, aby mohly být vyjádřeny opačné názory a předloženy protiargumenty.

Při poskytování těchto příležitostí je třeba přihlídnout k nutnosti zachovat důvěrnost informací a k praktickým potřebám stran.

Strany nejsou povinny se setkání účastnit a jejich nepřítomnost není na újmu jejich věci.

K ústním informacím poskytnutým podle tohoto odstavce se přihlédne poze tehdy, jsou-li pouději potvrzeny písemně.

7. Žadatelé, loděnice, kupující a jiní účastníci řízení, kteří se sami přihlásili podle čl. 5 odst. 12, jakož i zástupci země vývozu mohou na základě písemné žádosti nahlédnout do všech informací, které předel některý účastník šetření, s výjimkou interních dokumentů orgánů Unie nebo členských států, pokud mají tyto informace význam pro uplatnění jejich věci, nejsou důvěrné ve smyslu článku 13 a jsou používány při šetření.

Strany se mohou k těmto informacím vyjádřit a k jejich stanoviskům se přihlédnou, pokud jsou v odpovědi řádně zdůvodněna.

8. S výjimkou okolností uvedených v článku 12 se co nejdůkladněji ověřuje správnost informací poskytnutých účastníky řízení, o něž se závěry opírají.

9. Při řízeních zahrnujících srovnání cen, za něž byla dodána loď stejného druhu, se šetření ukončí nejpozději jeden rok po zahájení.

Při řízeních, u nichž se loď stejného druhu nachází ve fázi stavby, se šetření ukončí nejpozději jeden rok po dodání této lodi.

Šetření spojená s početně zjišťovanou hodnotou se ukončí nejpozději jeden rok po zahájení nebo jeden rok po dodání lodi, podle toho, co nastane později.

V případě použití čl. 16 odst. 2 se běh těchto lhůt staví.

Článek 7

Zastavení řízení bez přijetí opatření; zavedení a vybírání výloh za ceny působící újmu

1. Pokud je podnět stažen, může být řízení zastaveno.
2. Pokud není nutno přijmout žádná opatření, šetření nebo řízení se zastaví. Komise šetření zastaví přezkumným postupem podle čl. 10 odst. 2.
3. Řízení se zastaví neprodleně, pokud je zjištěno, že rozpětí cen působících újmu vyjádřené jako procentní podíl vývozní ceny činí méně než 2 %.

4. Pokud z konečného zjištění skutkového stavu vyplývá, že existují ceny působící újmu a jimi způsobená újma, uloží Komise loděnici přezkumným postupem podle čl. 10 odst. 2 výlohu za cenu působící újmu. Výši výlohu za cenu působící újmu stanoví stejnou jako zjištěné rozpětí cen působících újmu. Komise poté, co informuje členské státy, učiní potřebná opatření k provedení tohoto rozhodnutí, zejména k vybrání výlohy za cenu působící újmu.
5. Loděnice musí zaplatit výlohu za cenu působící újmu do 180 dnů ode dne doručení sdělení o uložení výlohy, přičemž se má za to, že toto sdělení bylo loděnici doručeno týden po dni odeslání. Komise může loděnici poskytnout přiměřené prodloužení lhůty splatnosti, jestliže loděnice prokáže, že by se v důsledku platby během 180 dnů dostala do platební neschopnosti nebo že by takováto platba byla neslučitelná se soudně kontrolovanou reorganizací; v tomto případě se nesplacenou část výlohy úročí úrokovou sazbou, která odpovídá výnosu na sekundárním trhu střednědobých dluhopisů denominovaných v euru na lucemburské burze zvýšené o 50 základních bodů.

Článek 8

Alternativní nápravná opatření

Šetření může být zastaveno bez zavedení výlohy za cenu působící újmu, jestliže loděnice definitivně a bezpodmínečně zruší prodej lodi za cenu působící újmu nebo jestliže provede rovnocenné alternativní nápravné opatření schválené Komisí.

Prodej je považován za zrušený teprve tehdy, když jsou ukončeny všechny smluvní vztahy mezi smluvními stranami zúčastněnými na daném prodeji, vráceno veškeré peněžité plnění v souvislosti s prodejem a všechna práva k příslušné lodi nebo její části jsou převedena zpět na loděnici.

Článek 9

Protiopatření – odepření práv nakládky a vykládky

1. Jestliže příslušná loděnice nezaplatí výlohu za cenu působící újmu, která jí byla uložena podle článku 7, uvalí Komise protiopatření na loď postavené v dané loděnici formou odepření práv nakládky a vykládky.

Jakmile vzniknou důvody pro protiopatření uvedená v prvním pododstavci, informuje Komise členské státy.

2. Rozhodnutí o uvalení protiopatření vstupuje v platnost 30 dnů po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* a bude zrušeno, jakmile loděnice zcela zaplatí výlohu za cenu působící újmu. Protiopatření se týkají všech lodí, které byly objednány během čtyř let ode den vstupu rozhodnutí v platnost. Zůstávají pro každou loď v platnosti po dobu čtyř let po jejich dodání. Tato doba může být zkrácena pouze po proběhnutí mezinárodního řízení na vyřešení sporu o uvalených protiopatřeních a v souladu s výsledky tohoto řízení.

Lodě, kterým jsou odepřena práva nakládky a vykládky, určí Komise rozhodnutím, které zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

3. Celní úřady členských států neudělí lodím, kterým jsou odepřena práva nakládky a vykládky, povolení k nakládání a vykládání.

Článek 10

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený nařízením (ES) č. 1225/2009. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 11

Inspekce na místě

1. Komise provádí, pokud to považuje za vhodné, inspekce na místě, aby prozkoumala písemnosti vývozců, loděnic, obchodníků, zástupců, výrobců, obchodních svazů a organizací a ověřila informace o cenách působících újmu a způsobené újmě. Bez řádného a včasného vyplnění dotazníku nelze inspekci na místě provést.
2. Komise může v případě potřeby provádět šetření ve třetích zemích, pokud s tím dotčené podniky souhlasí a pokud proti tomu úředně zpravená vláda dané země nevznesla námitky. Jakmile Komise obdrží souhlas dotčených podniků, oznámí orgánům země vývozu názvy a adresy podniků, v nichž má inspekce na místě probíhat, a dohodnuté termíny.

3. Dotčeným podnikům, se oznámí, jaké druhy informací mají být při inspekci na místě ověřovány které další informace je při nich nutno předložit, čímž není vyloučeno, že v průběhu inspekce na místě budou vyžádány další podrobnosti s ohledem na obdržené informace.
4. Při šetření podle odstavců 1, 2 a 3 jsou Komisi nápomocni zaměstnanci těch členských států, které o to požádají.

Článek 12

Nedostatečná spolupráce

1. Pokud účastník řízení odepře přístup k nezbytným informacím nebo je neposkytně ve lhůtách stanovených tímto nařízením nebo pokud závažným způsobem brání v šetření, mohou prozatímní nebo konečná pozitivní nebo negativní zjištění vycházet z dostupných údajů.

Pokud se zjistí, že účastník řízení předložil nepravdivé nebo zavádějící informace, nepřihlédne se k nim a bude se vycházet z dostupných údajů.

Účastníci řízení by měli být obeznámeni s důsledky nedostatečné spolupráce.

2. Skutečnost, že informace nebyly předloženy na elektronickém nosiči dat, se nepovažuje za odmítnutí spolupráce, pokud účastník řízení prokáže, že předložení informací v požadované formě by pro něj znamenalo neúměrnou dodatečnou zátěž nebo neúměrné dodatečné náklady.
3. Nejsou-li informace předložné účastníkem řízení ve všech ohledech dokonalé, přesto se k nim přihlédne, pokud nedostatky neúměrně neztěžují učinění přiměřeně správných závěrů, pokud jsou předloženy náležitě a včas, pokud je lze ověřit a pokud účastník řízení jednal podle svých nejlepších schopností.

4. Pokud nejsou důkazy nebo informace přijaty, je účastník řízení, který je předložila, okamžitě zpraven o důvodech jejich odmítnutí a je mu dána možnost podat dodatečné vysvětlení ve stanovené lhůtě. Pokud vysvětlení nejsou považována za dostatečná, je třeba uvést důvody pro odmítnutí důkazů nebo informací a uvést je ve zveřejněných závěrech.
5. Pokud se závěry, včetně určení běžné hodnoty, opírají o odstavec 1, včetně informací obsažených v podnětu, musí být tyto informace, je-li to proveditelné a s ohledem na lhůty pro šetření, ověřeny na základě informací z jiných dostupných nezávislých zdrojů, jako jsou zveřejněné ceníky, úřední statistiky prodeje a celní výkazy, nebo na základě informací získaných v průběhu šetření od jiných účastníků řízení.
6. Nespolupracuje-li účastník řízení vůbec nebo jen částečně a následkem toho nejsou některé podstatné informace sděleny, může to vést k výsledku šetření, který pro něj bude méně příznivý, než kdyby při šetření spolupracoval.

Článek 13

Ochrana důvěrných informací

1. Se všemi informacemi důvěrné povahy (například proto, že by jejich prozrazení znamenalo významnou soutěžní výhodu pro konkurenta nebo by významně nepříznivě ovlivnilo poskytovatele informací nebo osobu, od níž poskytovatel informací tyto informace získal) nebo důvěrně poskytnutými stranami šetření zacházejí orgány jako s důvěrnými informacemi, jsou-li k tomu udány oprávněné důvody.
2. Účastníci řízení, kteří sdělili důvěrné informace, se vyzvou, aby předložili jejich výtah, který nemá důvěrnou povahu. Výtah musí být natolik podrobný, aby umožňoval přiměřené pochopení podstaty důvěrně sdělených informací. Za výjimečných okolností mohou tyto účastníci prohlásit, že zpracování výtahu určitých informací není možné. Za těchto výjimečných okolností musí být uvedeny důvody, proč nelze výtah zpracovat.

3. Pokud se žádost o důvěrné zacházení jeví neodůvodněnou a pokud poskytovatel informace není ochoten informaci zpřístupnit ani souhlasit s jejím poskytnutím v obecné nebo souhrnné formě, není třeba k této informaci přihlížet, pokud není z věrohodných zdrojů prokázáno, že je správná. Žádosti o důvěrné zacházení nesmějí být odmítány svévolně.
4. Tímto článkem není dotčeno poskytování obecných informací úřady Unie, a zejména odůvodnění rozhodnutí přijatých na základě tohoto nařízení, ani poskytování důkazů, ze kterých úřady Unie vycházely, pokud je to nezbytné k objasnění těchto důvodů v soudním řízení. Při tomto poskytování informací je třeba brát v úvahu oprávněné zájmy účastníků řízení na ochraně svých obchodních tajemství.
5. Komise, členské státy ani jejich úředníci nesdělí žádné informace, které obdrželi podle tohoto nařízení a jejichž poskytovatel požádal o důvěrné zacházení s nimi, bez výslovného svolení jejich poskytovatele. Informace vyměněné mezi Komisí a členskými státy a interní dokumenty vypracované úřady Unie nebo členských států se nesdělují, s výjimkou zvláštních případů uvedených v tomto nařízení.
6. Informace získané na základě tohoto nařízení lze použít pouze k tomu účelu, ke kterému byly vyžádány.

Článek 14
Poskytování informací

1. Žadatelé, loděnice, vývozce, kupující lodi a jejich reprezentativní svazy a zástupci země vývozu mohou požádat o poskytnutí informací o podrobnostech týkajících se nejdůležitějších skutečností a úvah, na jejichž základě se uvažuje doporučit zavedení výlohy za cenu působící újmu nebo zastavení šetření nebo řízení bez zavedení výlohy.
2. Žádosti o poskytnutí konečných informací podle odstavce 1 musí být zaslány písemně Komisi a doručeny ve lhůtě, kterou Komise stanoví.
3. Konečné informace se poskytují písemně. Podávají se co nejdříve, obvykle nejpozději jeden měsíc před konečným rozhodnutím, přičemž se řádně přihlédne k ochraně důvěrných informací. Pokud Komise nemůže sdělit některé skutečnosti nebo úvahy v tomto okamžiku, sdělí je co nejdříve.

Poskytnutím informací není dotčeno žádné další rozhodnutí, které Komise případně přijme, ale pokud toto rozhodnutí vychází z jiných skutečností a úvah, musí být tyto skutečnosti a úvahy sděleny co nejdříve.

4. K připomínkám vzneseným po poskytnutí konečných informací lze přihlédnout pouze tehdy, obdrží-li je Komise ve lhůtě, kterou stanoví v každém jednotlivém případě s ohledem na naléhavost věci a která činí nejméně deset dnů.

Článek 15

Zpráva

Komise zahrne informace o uplatňování tohoto nařízení do své výroční zprávy o uplatňování a provádění opatření na ochranu obchodu, kterou předkládá Evropskému parlamentu a Radě podle článku 22a nařízení (ES) č. 1225/2009.

Článek 16

Závěrečná ustanovení

1. Tímto nařízením není dotčeno použití:
 - a) zvláštních pravidel stanovených v dohodách mezi Unií a třetími zeměmi;

b) zvláštních opatření, pokud nejsou v rozporu se závazky přijatými v rámci loďařské dohody.

2. Podle tohoto nařízení nebude zahájeno žádné šetření a nebude zavedeno ani zachováno žádné opatření, pokud by tato opatření odporovala závazkům Unie z loďařské dohody nebo jiných příslušných mezinárodních dohod.

Toto nařízení nebrání Unii, aby plnila své závazky z loďařské dohody týkající se řešení sporů.

Článek 17

Zrušení

Nařízení (ES) č. 385/96 se zrušuje.

Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze II.

Článek 18

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne vstupu loďařské dohody v platnost¹.

Toto nařízení se nevztahuje na lodě, na něž byla kupní smlouva uzavřena před dnem vstupu loďařské dohody v platnost, s výjimkou lodí, na něž byla kupní smlouva uzavřena po 21. prosinci 1994 a které mají být dodány za více než pět let po dni uzavření dohody. Na tyto lodě se toto nařízení vztahuje, ledaže loděnice prokáže, že tato dlouhá dodací lhůta je dána běžnými obchodními důvody, a nikoli úmyslem obejít použití tohoto nařízení.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

¹ Den vstupu loďařské dohody v platnost bude zveřejněn v řadě L *Úředního věstníku Evropské unie*.

PŘÍLOHA I

Zrušené nařízení a jeho následná změna

Nařízení Rady (ES) č. 385/96
(Úř. věst. L 56, 6.3.1996, s. 21)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 37/2014
(Úř. věst. L 18, 21.1.2014, s. 1)

Pouze bod 5 přílohy

PŘÍLOHA II

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (ES) č. 385/96	Toto nařízení
Články 1 až 4	Články 1 až 4
Čl. 5 odst. 1	Čl. 5 odst. 1
Čl. 5 odst. 2 první pododstavec návětí	Čl. 5 odst. 2 první pododstavec návětí
Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) úvodní slova	Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) úvodní slova
Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) první odrážka	Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) bod i)
Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) druhá odrážka	Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) bod ii)
Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) třetí odrážka	Čl. 5 odst. 2 první pododstavec písm. a) bod iii)
Čl. 5 odst. 2 druhý, třetí a čtvrtý pododstavec	Čl. 5 odst. 2 druhý, třetí a čtvrtý pododstavec
Čl. 5 odst. 3 až 10	Čl. 5 odst. 3 až 10
Čl. 5 odst. 11 první pododstavec	Čl. 5 odst. 11 první a druhá věta
Čl. 5 odst. 11 druhý pododstavec	Čl. 5 odst. 11 třetí věta
Čl. 5 odst. 12 první věta	Čl. 5 odst. 12 první pododstavec
Čl. 5 odst. 12 druhá a třetí věta	Čl. 5 odst. 12 druhý pododstavec

Čl. 6 odst. 1 a 2

Čl. 6 odst. 3 první věta

Čl. 6 odst. 3 druhá věta

Čl. 6 odst. 3 třetí věta

Čl. 6 odst. 4 první věta

Čl. 6 odst. 4 druhá věta

Čl. 6 odst. 4 třetí a čtvrtá věta

Čl. 6 odst. 5

Čl. 6 odst. 6 první věta

Čl. 6 odst. 6 druhá věta

Čl. 6 odst. 6 třetí věta

Čl. 6 odst. 6 čtvrtá věta

Čl. 6 odst. 7 první věta

Čl. 6 odst. 7 druhá věta

Čl. 6 odst. 8 a 9

Články 7 až 11

Čl. 6 odst. 1 a 2

Čl. 6 odst. 3 první pododstavec

Čl. 6 odst. 3 druhý pododstavec

Čl. 6 odst. 3 třetí pododstavec

Čl. 6 odst. 4 první pododstavec

Čl. 6 odst. 4 druhý pododstavec

Čl. 6 odst. 4 třetí pododstavec

Čl. 6 odst. 5

Čl. 6 odst. 6 první pododstavec

Čl. 6 odst. 6 druhý pododstavec

Čl. 6 odst. 6 třetí pododstavec

Čl. 6 odst. 6 čtvrtý pododstavec

Čl. 6 odst. 7 první pododstavec

Čl. 6 odst. 7 druhý pododstavec

Čl. 6 odst. 8 a 9

Články 7 až 11

Čl. 12 odst. 1 první věta	Čl. 12 odst. 1 první pododstavec
Čl. 12 odst. 1 druhá věta	Čl. 12 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 12 odst. 1 třetí věta	Čl. 12 odst. 1 třetí pododstavec
Čl. 12 odst. 2 až 6	Čl. 12 odst. 2 až 6
Článek 13	Článek 13
Čl. 14 odst. 1 a 2	Čl. 14 odst. 1 a 2
Čl. 14 odst. 3 prvním druhá a třetí věta	Čl. 14 odst. 3 první pododstavec
Čl. 14 odst. 3 čtvrtá věta	Čl. 14 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 14 odst. 4	Čl. 14 odst. 4
Článek 14a	Článek 15
Článek 15	Článek 16
-	Článek 17
Článek 16	Článek 18
-	Příloha I
-	Příloha II
