



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 29.9.2014  
COM(2014) 605 final

2014/0280 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo alla difesa contro le pratiche di prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi  
(codificazione)**

## RELAZIONE

1. Nel contesto dell'Europa dei cittadini, la Commissione attribuisce grande importanza alla semplificazione e alla chiara formulazione della normativa dell'Unione, affinché diventi più comprensibile e accessibile ai cittadini, offrendo loro nuove possibilità di far valere i diritti che la normativa sancisce.

Questo obiettivo non può essere realizzato fintanto che le innumerevoli disposizioni, modificate a più riprese e spesso in modo sostanziale, rimangono sparse, costringendo chi le voglia consultare a ricercarle sia nell'atto originario sia negli atti di modifica. L'individuazione delle norme vigenti richiede pertanto un notevole impegno di ricerca e di comparazione dei diversi atti.

Per tale motivo è indispensabile codificare le disposizioni che hanno subito frequenti modifiche, se si vuole che la normativa sia chiara e trasparente.

2. Il 1° aprile 1987 la Commissione ha deciso<sup>1</sup> di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche a intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni.
3. Le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo (dicembre 1992) hanno ribadito questa necessità<sup>2</sup>, sottolineando l'importanza della codificazione, poiché offre la certezza del diritto applicabile a una determinata materia in un preciso momento.

La codificazione va effettuata nel pieno rispetto dell'iter di adozione degli atti dell'Unione.

Dal momento che in sede di codificazione nessuna modificazione di carattere sostanziale può essere apportata agli atti che ne fanno oggetto, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno concluso un accordo interistituzionale, del 20 dicembre 1994, per un metodo di lavoro accelerato che consenta la rapida adozione degli atti di codificazione.

4. Lo scopo della presente proposta è quello di codificare il regolamento (CE) n. 385/96 del Consiglio del 29 gennaio 1996 relativo alla difesa contro le pratiche di prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi<sup>3</sup>. Il nuovo regolamento sostituisce i vari regolamenti che esso incorpora<sup>4</sup>, preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente le modifiche formali necessarie ai fini dell'opera di codificazione.
5. La proposta di codificazione è stata elaborata sulla base del consolidamento preliminare, in 22 lingue ufficiali, del regolamento (CE) n. 385/96 e dell'atto modificativo dello stesso, effettuato dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, attraverso un sistema di elaborazione dati. Nei casi in cui è stata assegnata una nuova numerazione agli articoli, la concordanza tra la vecchia e la nuova numerazione è esposta in una tavola che figura all'allegato II del regolamento codificato.

---

<sup>1</sup> COM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> V. allegato 3, parte A, delle conclusioni.

<sup>3</sup> Iscritto nel programma legislativo per il 2014.

<sup>4</sup> V. allegato I della presente proposta.

---

↓ 385/96 (adattato)

2014/0280 (COD)

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

### **relativo alla difesa contro le pratiche di prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi (codificazione)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato  sul funzionamento dell'Unione europea , in particolare l'articolo  207, paragrafo 2 ,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>5</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

---

↓

- (1) Il regolamento (CE) n. 385/96 del Consiglio<sup>6</sup> è stato modificato in modo sostanziale<sup>7</sup>. A fini di razionalità e chiarezza è opportuno provvedere alla codificazione di tale regolamento.

---

↓ 385/96 considerando 1

- (2) I negoziati multilaterali tenuti nell'ambito dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico hanno condotto alla conclusione, in data 21 dicembre 1994, dell'accordo relativo alle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione navale commerciale (in appresso «accordo sulla costruzione navale»).

---

↓ 385/96 considerando 2  
(adattato)

- (3) Nell'ambito dell'accordo sulla costruzione navale è stato riconosciuto che le particolari caratteristiche delle transazioni relative all'acquisto di navi rendono impraticabile l'applicazione di dazi antidumping e compensativi a norma dell'articolo VI dell'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio 1994, dell'accordo sulle

---

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>6</sup> Regolamento (CE) n. 385/96 del Consiglio del 29 gennaio 1996 relativo alla difesa contro le pratiche di prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi (GU L 56 del 6.3.1996, p. 21).

<sup>7</sup> V. allegato I.

sovvenzioni e sulle misure compensative e dell'accordo sull'attuazione dell'articolo VI dell'ⓧ dell'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio ⓧ 1994 ⓧ (l'accordo antidumping 1994) ⓧ allegato all'accordo che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio. L'esigenza di predisporre efficaci strumenti di difesa nei confronti delle vendite di navi a prezzi inferiori al valore normale tali da provocare pregiudizio ha condotto all'elaborazione di un codice relativo alle pratiche di determinazione di prezzi pregiudizievoli nell'industria della costruzione navale, il quale, con i principi di base, costituisce l'allegato III dell'accordo sulla costruzione navale (in appresso «codice dei prezzi pregiudizievoli»).

---

↓ 385/96 considerando 3  
(adattato)

- (4) Il testo del codice dei prezzi pregiudizievoli si basa essenzialmente sull'accordo ⓧ antidumping 1994 ⓧ, con alcune divergenze giustificate dal carattere specifico delle transazioni relative all'acquisto di navi. È ⓧ pertanto ⓧ opportuno ⓧ recepire nella legislazione unionale ⓧ, nella misura massima possibile e in base al testo del [regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio<sup>8</sup>], i termini del codice dei prezzi pregiudizievoli.
- 

↓ 385/96 considerando 4  
(adattato)

- (5) La significativa importanza dell'accordo OCSE relativo alle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione navale commerciale nonché delle disposizioni legislative che ne derivano per il diritto ⓧ unionale ⓧ.
- 

↓ 385/96 considerando 5  
(adattato)

- (6) Al fine di mantenere l'equilibrio tra diritti e obblighi derivanti dall'accordo sulla costruzione navale, ⓧ l'Unione ⓧ deve intervenire nei confronti delle vendite di navi a prezzi inferiori al valore normale che cagionano un pregiudizio all'industria ⓧ unionale ⓧ.
- 

↓ 385/96 considerando 6  
(adattato)

- (7) Nei confronti dei costruttori navali delle Parti dell'accordo sulla costruzione navale, la vendita di una nave può essere soggetta a un'inchiesta ⓧ dell'Unione ⓧ soltanto quando l'acquirente della nave è ⓧ dell'Unione ⓧ e purché non si tratti di una nave militare.

---

<sup>8</sup> Regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio del 30 novembre 2009 relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51).

---

↓ 385/96 considerando 7

- (8) È opportuno fissare norme chiare e circostanziate sul calcolo del valore normale, precisando che, per quanto possibile, tale calcolo dovrebbe essere basato su una vendita rappresentativa di una nave simile effettuata nel corso di normali operazioni commerciali nel paese esportatore. Conviene definire le circostanze nelle quali si può considerare che una vendita sul mercato interno, essendo stata effettuata in perdita, non può essere presa in considerazione e che quindi è possibile fare ricorso alla vendita di una nave simile a un paese terzo oppure al valore normale costruito. È inoltre opportuno prendere disposizioni adeguate per la ripartizione dei costi, anche per la fase di avviamento. È inoltre necessario, per il calcolo del valore normale, indicare il metodo da applicare per determinare gli importi delle spese generali, amministrative e di vendita e il margine di profitto da inserire in tale valore.
- 

↓ 385/96 considerando 8

- (9) Per poter applicare correttamente lo strumento di lotta contro le pratiche di prezzi pregiudizievoli, la Commissione deve prendere tutte le disposizioni necessarie per verificare in grandi conglomerati o holding dei paesi terzi la fondatezza delle imputazioni contabili in sede di stima della struttura del costo di produzione.
- 

↓ 385/96 considerando 9

- (10) Per determinare il valore normale relativo ai paesi che non hanno un'economia di mercato, conviene dettare le regole per la scelta di un appropriato paese terzo ad economia di mercato da utilizzare a tale scopo e, qualora non sia possibile trovare un paese terzo adatto, stabilire che il valore normale può essere determinato su qualsiasi altra base equa.
- 

↓ 385/96 considerando 10  
(adattato)

- (11) È opportuno definire il prezzo all'esportazione ed elencare gli adeguamenti che possono essere applicati nei casi in cui si ritiene necessario ricostruire ☒ tale ☒ prezzo rispetto al primo prezzo sul mercato libero.
- 

↓ 385/96 considerando 11

- (12) Ai fini di un equo confronto tra il prezzo all'esportazione e il valore normale, è consigliabile elencare i fattori, incluse le clausole penali del contratto, che possono incidere sui prezzi e sulla loro comparabilità.
- 

↓ 385/96 considerando 12  
(adattato)

- (13) È auspicabile stabilire orientamenti chiari e particolareggiati sui fattori che sono pertinenti al fine di determinare se la vendita a prezzi pregiudizievoli abbia causato un pregiudizio grave oppure minacci di cagionare un pregiudizio. Per dimostrare che il prezzo della vendita in oggetto è responsabile del pregiudizio subito dall'industria

unionale , occorre tener conto dell'incidenza di altri fattori e in particolare delle condizioni di mercato  nell'Unione .

---

↓ 385/96 considerando 13  
(adattato)

- (14) È opportuno definire il termine «industria  unionale » in riferimento alla capacità di costruire una nave simile e stabilire che le parti collegate agli esportatori possono essere escluse da tale industria, definendo il termine «collegati».
- 

↓ 385/96 considerando 14  
(adattato)

- (15) È necessario stabilire le condizioni procedurali e sostanziali per la presentazione di una denuncia contro prezzi pregiudizievoli, precisando in quale misura la denuncia debba essere sostenuta dall'industria  dell'Unione  e le informazioni relative all'acquirente della nave, ai prezzi pregiudizievoli, al pregiudizio e al nesso di causalità che devono essere comunicate. che conviene inoltre specificare le procedure di rigetto delle denunce oppure di apertura dei procedimenti.
- 

↓ 385/96 considerando 15  
(adattato)

- (16) Qualora l'acquirente della nave venduta a prezzi pregiudizievoli sia stabilito nel territorio di un'altra Parte contraente dell'accordo sulla costruzione navale, la denuncia può contenere anche la richiesta che le autorità di tale parte contraente inizino un'inchiesta. Tale richiesta  deve essere  opportunamente trasmessa alle autorità del paese terzo.
- 

↓ 385/96 considerando 16  
(adattato)

- (17)  Se del caso , un'inchiesta può essere aperta in seguito ad una denuncia scritta presentata dalle autorità di una parte contraente dell'accordo sulla costruzione navale, in conformità del presente regolamento e alle condizioni dell'accordo sulla costruzione navale.
- 

↓ 385/96 considerando 17  
(adattato)

- (18) È necessario stabilire le modalità secondo le quali si comunicano alle parti interessate le informazioni richieste dalle autorità.  Ai soggetti interessati devono essere  accordate ampie possibilità di presentare tutti gli elementi di prova pertinenti e di difendere i loro interessi. È inoltre opportuno fissare chiaramente le norme e le procedure da seguire durante l'inchiesta, precisando che le parti interessate devono manifestarsi, presentare le loro osservazioni e comunicare le informazioni pertinenti entro termini precisi, affinché le osservazioni e i dati comunicati possano essere presi in considerazione. È inoltre opportuno fissare a quali condizioni le parti interessate possono avere accesso alle informazioni comunicate dalle altre parti e presentare le

loro osservazioni in merito Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero collaborare riguardo alla raccolta di informazioni.

---

↓ 385/96 considerando 18

- (19) È necessario prevedere la chiusura dei procedimenti, con o senza l'imposizione di un diritto, normalmente entro un anno a decorrere dall'inizio dell'inchiesta oppure dalla data di consegna della nave, secondo il caso.
- (20) Le inchieste o i procedimenti devono essere chiusi quando il margine di prezzo pregiudizievole è irrilevante.
- 

↓ 385/96 considerando 19  
(adattato)

- (21) L'inchiesta può essere chiusa senza l'imposizione di diritti per pratiche di prezzi pregiudizievoli se la vendita della nave a tali prezzi è definitivamente e incondizionatamente annullata oppure se è accettato un provvedimento di riparazione alternativo. ☒ Deve tuttavia essere rivolta particolare attenzione ☒ all'esigenza di ☒ non ☒ pregiudicare la realizzazione delle finalità del presente regolamento.
- 

↓ 385/96 considerando 20

- (22) Deve essere imposto mediante decisione il pagamento di diritti per un importo pari al margine di prezzo pregiudizievole, nei confronti di un costruttore navale la cui vendita di una nave a tali prezzi abbia cagionato pregiudizio all'industria ☒ dell'Unione ☒, qualora siano soddisfatte tutte le condizioni previste dal presente regolamento. Devono essere previste norme precise e particolareggiate per l'applicazione di tale decisione, incluse tutte le misure necessarie ai fini dell'effettiva esecuzione, in particolare l'attuazione di contromisure qualora il costruttore navale non versi entro i termini i diritti dovuti per il prezzo pregiudizievole.
- 

↓ 385/96 considerando 21  
(adattato)

- (23) È necessario stabilire norme precise per il rifiuto dei diritti di carico e di scarico nei porti ☒ dell'Unione ☒ alle navi costruite dal costruttore navale soggetto alla contromisura.
- 

↓ 385/96 considerando 22

- (24) L'obbligazione di versare i diritti dovuti per il prezzo pregiudizievole si estingue unicamente con il pagamento dell'intero importo oppure alla scadenza delle contromisure applicate.
- 

↓ 385/96 considerando 23  
(adattato)

- (25) Tutte le azioni intraprese in base al presente regolamento non devono essere in contrasto con l'interesse ☒ dell'Unione ☒.

---

↓ 385/96 considerando 24  
(adattato)

- (26) ☒ L'Unione ☒, quando agisce in forza del presente regolamento, deve tener conto dell'esigenza di interventi rapidi ed efficaci.

---

↓ 385/96 considerando 26

- (27) È opportuno che possano essere svolte visite di verifica per controllare le informazioni presentate in materia di prezzi pregiudizievole e di pregiudizio, ancorché tali visite dovrebbero essere condizionate dal ricevimento di adeguate risposte ai questionari.

---

↓ 385/96 considerando 27

- (28) È necessario stabilire che nei confronti delle parti che non collaborano in misura sufficiente possano essere usate ai fini delle risultanze altre informazioni e che queste possano essere meno favorevoli per dette parti.

---

↓ 385/96 considerando 28

- (29) Occorre provvedere al trattamento di informazioni riservate per evitare di divulgare i segreti d'impresa.

---

↓ 385/96 considerando 29  
(adattato)

- (30) È essenziale stabilire che le parti aventi diritto a tale trattamento possano essere correttamente informate dei fatti e delle considerazioni principali e ciò, tenuto conto del processo di formazione delle decisioni ☒ nell'Unione ☒, in tempo utile affinché le parti possano difendere i loro interessi.

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5 (adattato)

- (31) ☒ L'attuazione ☒ delle procedure previste dal presente regolamento richiede condizioni uniformi per l'adozione di misure necessarie alla sua ☒ esecuzione ☒ conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup>,

---

<sup>9</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).



HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Principi e definizioni**

1. Al costruttore di una nave per la quale sia stato fissato un prezzo pregiudizievole e la cui vendita a un acquirente di un paese diverso da quello di cui la nave è originaria causi un pregiudizio può essere imposto il pagamento di diritti per pratiche di prezzi pregiudizievoli.
2. Si ritiene che per una nave sia stato fissato un prezzo pregiudizievole quando il prezzo all'esportazione della nave venduta è inferiore ad un prezzo comparabile di una nave simile venduta a un acquirente del paese esportatore nell'ambito di normali operazioni commerciali.
3. Ai fini del presente regolamento ☒ si applicano le seguenti definizioni: ☒
  - a) per «nave» se intende una nave d'alto mare a propulsione autonoma, di almeno 100 t, adibita al trasporto di merci o persone oppure all'effettuazione di servizi specializzati (per esempio rompighiaccio e draghe) e un rimorchiatore di almeno 365 kW;
  - b) per «nave simile» si intende una nave dello stesso tipo, avente la stessa utilizzazione, approssimativamente le stesse dimensioni e caratteristiche molto simili a quelle della nave in esame;
  - c) per «stessa categoria generale di navi» si intendono le navi dello stesso tipo e aventi la stessa utilizzazione, ma di dimensioni sensibilmente diverse;
  - d) per «vendita» si intende la costituzione o il trasferimento di una situazione giuridica di proprietà rispetto a una nave, qualora detta situazione non sia stata costituita o acquisita unicamente a fini di garanzia di un normale prestito commerciale;
  - e) per «situazione giuridica di proprietà» si intende qualsiasi situazione giuridica di natura obbligatoria o reale che consente al titolare di trarre vantaggio dall'esercizio della nave in modo sostanzialmente analogo a quello del proprietario. Per stabilire se esiste un'analogia sostanziale di questo tipo, vengono esaminati i seguenti elementi:
    - i) le condizioni e le circostanze dell'atto;
    - ii) le pratiche commerciali nel settore industriale in questione;
    - iii) se la nave oggetto dell'atto è integrata nelle attività del titolare;
    - iv) se in pratica il titolare può trarre vantaggio dall'esercizio della nave ed assumere i relativi rischi per una parte significativa della vita economica della nave;
  - f) per «acquirente» si intende qualsiasi persona o società che acquisisce una situazione proprietaria, anche con un contratto di locazione o di locazione a scafo nudo, in collegamento con il primo trasferimento dal costruttore, direttamente o indirettamente, compresa una persona o una società che detiene un acquirente o ne ha il controllo o è in grado di impartirgli istruzioni. Una persona o una società detiene un acquirente quando ha una partecipazione superiore al 50%. Una persona o una società controlla l'acquirente quando, di diritto o di fatto, può imporgli limitazioni oppure orientamenti. In presenza di una partecipazione del 25%, il controllo si ritiene esistente. Se la detenzione dell'acquirente è provata, si presume che non esista un

controllo distinto, salvo contrario accertamento. Una nave può avere più di un acquirente;

- g) per «società» si intende qualsiasi tipo di società o impresa, costituita a norma del diritto civile o commerciale, incluse le cooperative e altre persone giuridiche, di diritto pubblico o privato, comprese quelle senza fini di lucro;
- h) per «parte contraente» si intende qualsiasi paese terzo parte dell'accordo sulla costruzione navale.

## *Articolo 2*

### **Determinazione del prezzo pregiudizievole**

#### *A. Valore normale*

1. Il valore normale è di norma basato sul prezzo pagato o pagabile, nel corso di normali operazioni commerciali, per una nave simile da un acquirente indipendente nel paese esportatore.

2. I prezzi praticati tra le parti apparentemente associate oppure vincolate da un accordo di compensazione possono essere considerati come propri di normali operazioni commerciali e possono quindi essere utilizzati per stabilire il valore normale unicamente qualora sia dimostrato che tale rapporto non incide sui prezzi.

3. Quando, nel corso di normali operazioni commerciali, non vi sono vendite di navi simili, oppure se tali vendite, a causa di una particolare situazione di mercato, non permettono un valido confronto, il valore normale della nave simile è calcolato in base al prezzo di una nave simile esportata, nel corso di normali operazioni commerciali, in un paese terzo appropriato, a condizione che tale prezzo sia rappresentativo. In mancanza di tali vendite a qualsiasi paese terzo appropriato oppure se non è possibile fare un equo confronto, il valore normale della nave simile è determinato in base al costo di produzione nel paese d'origine, maggiorato di un congruo importo per le spese generali, amministrative e di vendita e per il profitto.

4. Le vendite delle navi simili sul mercato interno del paese esportatore oppure destinate ad un paese terzo che sono effettuate a prezzi inferiori ai costi di produzione unitari (fissi e variabili), con l'aggiunta delle spese generali, amministrative e di vendita, possono essere considerate come non eseguite nell'ambito di normali operazioni commerciali a causa del prezzo e quindi si può non tenerne conto ai fini della determinazione del valore normale, soltanto se tali vendite sono avvenute a prezzi che non consentono di coprire tutti i costi entro un congruo termine, normalmente di cinque anni.

5. I costi sono di norma calcolati in base ai documenti contabili tenuti dal costruttore navale sottoposto all'inchiesta, a condizione che tali documenti siano conformi ai principi contabili generalmente riconosciuti nel paese interessato e che sia dimostrato che essi esprimono adeguatamente i costi di produzione e le spese di vendita della nave in esame.

Sono presi in considerazione tutti gli elementi di prova comunicati sulla corretta ripartizione dei costi, a condizione che sia dimostrato che tali metodi sono stati sempre utilizzati. In mancanza di un metodo più appropriato, la ripartizione dei costi è fatta di preferenza in funzione del volume d'affari. Se l'adeguamento non è già previsto nel sistema di ripartizione di cui al presente paragrafo, i costi sono opportunamente adeguati per tener conto delle voci di spesa straordinarie attinenti alla produzione attuale e/o futura.

6. Gli importi relativi alle spese generali, amministrative e di vendita e ai profitti sono basati su dati effettivi attinenti alla produzione e alla vendita delle navi simili, nel corso di normali

operazioni commerciali, da parte del costruttore navale soggetto all'inchiesta. Se non è possibile determinare tali importi in base ai dati suddetti, possono essere utilizzati i seguenti elementi:

- a) la media ponderata degli importi effettivi determinati per altri costruttori navali del paese d'origine riguardo alla produzione e alla vendita di navi simili sul mercato interno di tale paese;
- b) gli importi effettivamente sostenuti dal costruttore navale in questione sul mercato interno del paese d'origine, nel corso di normali operazioni commerciali, per la produzione e la vendita di navi appartenenti alla stessa categoria generale;
- c) qualunque altro metodo appropriato, a condizione che l'importo del profitto così determinato non superi quello normalmente realizzato da altri costruttori navali per la vendita, sul mercato interno del paese d'origine, di navi appartenenti alla stessa categoria generale; e,

inoltre, il profitto aggiunto nel calcolo del valore costruito si basa in tutti i casi sul profitto medio realizzato in un congruo periodo di tempo, normalmente di sei mesi prima e dopo la vendita in esame e deve esprimere un equo profitto al momento di tale vendita. Per tale calcolo deve essere eliminata qualsiasi distorsione che possa alterare il risultato.

7. In considerazione del lungo intervallo che intercorre tra la conclusione del contratto e la consegna della nave, un valore normale non comprende i costi effettivi per i quali il costruttore navale può dimostrare che sono dovuti a forza maggiore e che superano sensibilmente l'incremento dei costi che il costruttore avrebbe potuto prevedere e prendere in considerazione al momento in cui sono state fissate le condizioni concrete di vendita.

8. Nel caso di vendite da paesi non retti da un'economia di mercato, in particolare da quelli cui si applica il regolamento (CE) n. 625/2009 del Consiglio<sup>10</sup>, il valore normale è determinato in base al prezzo o al valore costruito in un paese terzo ad economia di mercato oppure al prezzo per l'esportazione da tale paese terzo ad altri paesi, compresa  l'Unione  oppure, qualora ciò non sia possibile, su qualsiasi altra base equa, compreso il prezzo realmente pagato o pagabile  nell'Unione  per una nave simile, se necessario debitamente adeguato per includere un equo margine di profitto.

Un paese terzo ad economia di mercato viene opportunamente selezionato, tenendo debitamente conto di tutte le informazioni attendibili di cui si disponga al momento della scelta. Si deve inoltre tener conto dei termini.

Le parti coinvolte nell'inchiesta sono informate subito dopo l'apertura dell'inchiesta in merito al paese terzo ad economia di mercato che si prevede di utilizzare e hanno dieci giorni di tempo per presentare le loro osservazioni.

#### *B. Prezzo all'esportazione*

9. Il prezzo all'esportazione è il prezzo realmente pagato o pagabile per la nave in esame.

10. Quando non esiste un prezzo all'esportazione oppure quando il prezzo all'esportazione non è considerato attendibile a causa dell'esistenza di un rapporto d'associazione o di un accordo di compensazione tra il costruttore navale e l'acquirente o un terzo, il prezzo all'esportazione può essere costruito in base al prezzo al quale la nave è rivenduta per la prima volta ad un acquirente indipendente, ovvero, se la nave non viene rivenduta ad un acquirente indipendente

---

<sup>10</sup> Regolamento (CE) n. 625/2009 del Consiglio del 7 luglio 2009 relativo al regime comune applicabile alle importazioni da alcuni paesi terzi (GU L 185 del 17.7.2009, pag.1).

o non viene rivenduta nello stato in cui è stata originariamente venduta, su qualsiasi altra base equa.

In  tali  casi, per stabilire un prezzo all'esportazione attendibile, sono applicati adeguamenti per tener conto di tutti i costi, compresi i dazi e le imposte, sostenuti tra la prima e la seconda transazione e dei profitti.

I costi per i quali sono applicati gli adeguamenti comprendono quelli normalmente a carico dell'acquirente, ma che sono sostenuti da qualsiasi parte operante all'interno o all'esterno  dell'Unione , che sia collegata al costruttore navale o all'acquirente oppure ad essi vincolata da un accordo di compensazione. Sono inclusi in tali costi trasporto normale, assicurazione, movimentazione, carico e scarico e spese accessorie; dazi doganali ed altre tasse pagabili nel paese importatore per l'acquisto della nave, nonché un margine adeguato per le spese generali, amministrative e di vendita e i profitti.

### *C. Confronto*

11. Tra il valore normale e il prezzo all'esportazione deve essere effettuato un confronto equo, allo stesso stadio commerciale e prendendo in considerazione vendite realizzate in date per quanto possibile ravvicinate, ovvero le vendite eseguite entro tre mesi prima o dopo la vendita in esame oppure, in mancanza di tali vendite, entro un periodo ritenuto appropriato. Si tiene debitamente conto, valutando tutti gli aspetti dei singoli casi, delle differenze che incidono sulla comparabilità dei prezzi, comprese le differenze relative a condizioni e modalità di vendita, clausole penali, imposizione fiscale, stadio commerciale, quantitativi e caratteristiche fisiche, nonché di tutte le altre differenze, purché sia dimostrato che incidono sulla comparabilità dei prezzi. Quando, nei casi specificati nel paragrafo 10, i prezzi non sono comparabili, il valore normale è stabilito ad uno stadio commerciale equivalente a quello del prezzo all'esportazione costruito oppure, con gli adeguamenti opportuni, a norma del presente paragrafo. Nell'applicazione di adeguamenti deve essere evitata qualsiasi forma di duplicazione, in particolare per quanto riguarda gli sconti e le clausole penali. Se il confronto tra i prezzi richiede una conversione valutaria, deve essere utilizzato il tasso di cambio della data di vendita. Tuttavia, nei casi in cui la vendita di valuta straniera sui mercati a termine sia direttamente collegata alla vendita in oggetto, si utilizza il tasso di cambio della vendita a termine. Ai fini della presente disposizione per «data della vendita» si intende la data alla quale sono stabilite le condizioni concrete di vendita, che normalmente coincide con la data del contratto. Se tuttavia le condizioni concrete di vendita sono sostanzialmente modificate ad un'altra data, si applica il tasso di cambio in vigore alla data della modifica. In tal caso vengono applicati opportuni adeguamenti per tener conto di eventuali effetti sul margine del prezzo pregiudizievole dovuti unicamente alle fluttuazioni dei tassi di cambio tra la data originale di vendita e la data della modifica.

### *D. Margine di prezzo pregiudizievole*

12. Fatte salve le disposizioni pertinenti relative all'equo confronto, l'esistenza di margini di prezzo pregiudizievole è di norma accertata in base al confronto tra la media ponderata del valore normale e la media ponderata dei prezzi di tutte le vendite oppure in base al confronto tra i singoli valori normali e i singoli prezzi all'esportazione per ogni operazione. Il valore normale determinato in base alla media ponderata può tuttavia essere confrontato con i prezzi delle singole operazioni di vendita, se gli andamenti dei prezzi all'esportazione sono sensibilmente diversi in relazione a differenti acquirenti, regioni o periodi e se con i metodi specificati nella prima frase del presente paragrafo non è possibile valutare correttamente il margine di prezzo pregiudizievole.

13. Per margine di prezzo pregiudizievole si intende l'importo di cui il valore normale supera il prezzo all'esportazione. Quando i margini di prezzo pregiudizievole variano, può essere calcolata una media ponderata.

### Articolo 3

#### Accertamento del pregiudizio

1. Ai fini del presente regolamento si intende per pregiudizio, salvo altrimenti disposto, un pregiudizio grave  o  la minaccia di pregiudizio grave a danno dell'industria  dell'Unione , oppure un grave ritardo nella creazione di tale industria. Il termine è interpretato in conformità con le disposizioni del presente articolo.

2. L'accertamento di un pregiudizio si basa su prove positive e implica un esame obiettivo:

- a) dell'effetto della vendita a un prezzo inferiore al valore normale sui prezzi delle navi simili sul mercato  dell'Unione ; e
- b) dell'incidenza di tale vendita sull'industria  dell'Unione .

3. Per quanto riguarda l'effetto sui prezzi della vendita a un prezzo inferiore al valore normale, occorre esaminare se tale vendita è stata effettuata a un prezzo sensibilmente inferiore a quello delle navi simili dell'industria  dell'Unione  oppure se tale vendita ha comunque l'effetto di deprimere notevolmente i prezzi o di impedire in misura notevole aumenti che altrimenti sarebbero intervenuti. Questi fattori, singolarmente o combinati, non costituiscono necessariamente una base di giudizio determinante.

4. Se le vendite di navi da più di un paese sono simultaneamente oggetto di inchieste in materia di prezzi pregiudizievoli, gli effetti di tali vendite possono essere valutati cumulativamente solo se è accertato che

- a) il margine di prezzo pregiudizievole stabilito per le navi acquistate da ciascun paese è superiore a quello minimo definito all'articolo 7, paragrafo 3; e
- b) la valutazione cumulativa degli effetti delle vendite è opportuna alla luce delle condizioni della concorrenza tra le navi vendute da costruttori navali non  unionali  all'acquirente e tra queste navi e le navi simili dell'industria  dell'Unione .

5. L'esame dell'incidenza della vendita ad un prezzo inferiore al valore normale sull'industria  dell'Unione  interessata comprende una valutazione di tutti i fattori e indicatori economici pertinenti in rapporto con la situazione dell'industria, quali il fatto che l'industria non abbia ancora completamente superato le conseguenze di precedenti pratiche di dumping, di determinazione di prezzi pregiudizievoli o di sovvenzioni, l'entità del margine effettivo di prezzo pregiudizievole, la diminuzione reale e potenziale delle vendite, dei profitti, della produzione, della quota di mercato, della produttività, dell'utile sul capitale investito e dell'utilizzazione della capacità produttiva; i fattori che incidono sui prezzi  nell'Unione , gli effetti negativi, reali e potenziali, sul flusso di cassa, sulle scorte, sull'occupazione, sui salari, sulla crescita e sulla capacità di ottenere capitali o investimenti. Detto elenco non è tassativo, né tali fattori, singolarmente o combinati, costituiscono necessariamente una base di giudizio determinante.

6. Deve essere dimostrato, in base a tutti gli elementi di prova, presentati in conformità con il paragrafo 2, che la vendita a un prezzo inferiore al valore normale causa o ha causato pregiudizio ai sensi del presente regolamento. In particolare, occorre dimostrare che i livelli dei prezzi individuati a norma del paragrafo 3 hanno sull'industria  dell'Unione  gli

effetti contemplati nel paragrafo 5 e che questa incidenza si manifesta in misura che può essere considerata grave.

7. Oltre alla vendita a un prezzo inferiore al valore normale, vengono esaminati i fattori noti che contemporaneamente causano pregiudizio all'industria  dell'Unione  per evitare che il pregiudizio dovuto a tali fattori sia attribuito alla vendita suddetta a norma del paragrafo 6. I fattori che possono essere presi in considerazione a questo proposito comprendono, tra l'altro, il volume e i prezzi delle vendite di costruttori navali di altri paesi terzi non eseguite a prezzi inferiori al valore normale, la contrazione della domanda oppure le variazioni dell'andamento dei consumi, le restrizioni commerciali attuate da produttori di paesi terzi e  dell'Unione  e la concorrenza tra gli stessi, nonché gli sviluppi tecnologici e le prestazioni dell'industria  dell'Unione  in materia di esportazioni e di produttività.

8. L'effetto della vendita a un prezzo inferiore al valore normale è valutato in relazione alla produzione dell'industria  dell'Unione  delle navi simili quando i dati disponibili permettono di individuare distintamente tale produzione in base a criteri quali i processi di produzione, le vendite e i profitti dei produttori. Se non è possibile individuare separatamente tale produzione, gli effetti della vendita a un prezzo inferiore al valore normale sono valutati in relazione alla produzione del gruppo o della gamma di navi più ristretta possibile, comprendente la nave simile, per la quale possono essere ottenute le necessarie informazioni.

9. L'esistenza di una minaccia di un grave pregiudizio deve essere accertata sulla base di fatti e non di semplici asserzioni, congetture o remote possibilità. Il mutamento di circostanze atto a creare una situazione in cui la vendita a un prezzo inferiore al valore normale causerebbe un pregiudizio deve essere chiaramente prevedibile e imminente.

Per accertare l'esistenza di una minaccia di grave pregiudizio, vengono presi in considerazione i seguenti fattori:

- a) una sufficiente disponibilità di capacità da parte del costruttore navale, ovvero l'imminente e sensibile aumento della medesima, che denotino un probabile e sostanziale incremento delle vendite a un prezzo inferiore al valore normale, in considerazione della disponibilità di altri mercati d'esportazione con capacità residua di assorbimento;
- b) il fatto che le navi siano esportate a prezzi tali da provocare una significativa diminuzione dei prezzi oppure impedirne gli aumenti che altrimenti si sarebbero verificati e tali da stimolare la domanda di ulteriori acquisti da altri paesi.

Nessuno dei fattori sopra elencati costituisce, di per sé, una base di giudizio determinante, ma in presenza di tutti i fattori considerati si può concludere che sono imminenti ulteriori vendite a un prezzo inferiore al valore normale dalle quali, se non venissero prese misure di difesa, deriverebbe un grave pregiudizio.

#### *Articolo 4*

##### **Definizione di industria dell'Unione**

1. Ai fini del presente regolamento si intende per «industria  dell'Unione » il complesso dei produttori  dell'Unione  che possono produrre una nave simile con gli impianti disponibili oppure i cui impianti possono essere trasformati in tempo utile per costruire una nave simile oppure la parte dei produttori la cui capacità complessiva di produrre navi simili rappresenta una proporzione maggioritaria, a norma dell'articolo 5, paragrafo 6 della capacità  unionale  complessiva. Quando tuttavia i produttori sono collegati al costruttore navale, agli esportatori o agli acquirenti oppure sono essi stessi acquirenti della nave venduta a prezzi

assertivamente pregiudizievole, il termine «industria  dell'Unione » si può riferire agli altri produttori.

2. Ai fini del paragrafo 1, si ritiene che i produttori siano collegati al costruttore navale, agli esportatori o agli acquirenti solo qualora

- a) uno di essi controlli l'altro in forma diretta o indiretta oppure
- b) entrambi siano controllati in forma diretta o indiretta da un terzo oppure
- c) insieme controllino in forma diretta o indiretta un terzo, a condizione che vi siano motivi per ritenere o sospettare che, a causa di tale rapporto, detto produttore sia indotto a comportarsi in modo diverso rispetto ai produttori non collegati.

Ai fini del presente paragrafo, si ritiene che una parte controlli l'altra quando la prima è in grado, di diritto o di fatto, di imporre limitazioni od orientamenti alla seconda.

3. Al presente articolo si applicano le disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 8.

### *Articolo 5*

#### **Apertura del procedimento**

1. Salvo il disposto del paragrafo 8, l'inchiesta per determinare l'esistenza, il grado e l'effetto delle pretese pratiche di prezzi pregiudizievole è aperta in seguito ad una denuncia scritta presentata da qualsiasi persona fisica o giuridica, nonché da qualsiasi associazione non avente personalità giuridica, che agisce per conto dell'industria  dell'Unione .

La denuncia può essere introdotta presso la Commissione o presso uno Stato membro che la fa pervenire alla Commissione. La Commissione invia agli Stati membri copia di ogni denuncia da essa ricevuta. La denuncia si considera presentata il primo giorno lavorativo successivo alla consegna alla Commissione per posta raccomandata oppure al rilascio di una ricevuta da parte della Commissione.

Uno Stato membro che, in mancanza di una denuncia, sia in possesso di elementi di prova sufficienti in relazione alle pratiche di prezzi pregiudizievole o al pregiudizio che ne risulta per un'industria  dell'Unione  comunica immediatamente tali elementi alla Commissione.

2. Una denuncia a norma del paragrafo 1 deve essere presentata

- a) entro sei mesi a decorrere dal momento in cui il denunziante è stato o avrebbe dovuto essere informato della vendita della nave  se: 
  - i) il denunziante è stato invitato a presentare un'offerta per il contratto in oggetto in seguito ad una procedura multipla e aperta, oppure a qualsiasi altra procedura  di gara .
  - ii) il denunziante ha effettivamente presentato un'offerta; e
  - iii) l'offerta del denunziante era sostanzialmente conforme alle specificazioni;
- b) entro nove mesi a decorrere dal momento in cui il denunziante è stato o avrebbe dovuto essere informato della vendita della nave, in mancanza di un invito a presentare offerte, a condizione che una notifica dell'intenzione di presentare la denuncia, contenente le informazioni di cui il denunziante dispone per identificare la transazione in oggetto, sia stata presentata alla Commissione oppure a uno Stato membro entro sei mesi a decorrere dalla stessa data.

In ogni caso una denuncia deve essere presentata entro sei mesi dalla consegna della nave.

Si presume che un costruttore sia informato della vendita al momento della pubblicazione della notizia della conclusione del contratto, con informazioni molto generiche sulla nave, nella stampa internazionale.

Ai fini del presente articolo si intende per «gara con procedura multipla e aperta» una gara in cui l'acquirente potenziale invita a presentare offerte almeno tutti i costruttori che, a sua conoscenza, possono costruire la nave in questione.

3. La denuncia di cui al paragrafo 1 deve contenere elementi di prova relativi ai seguenti elementi:

- a) applicazione di prezzi pregiudizievoli;
- b) esistenza di pregiudizio;
- c) rapporto di causalità tra la vendita a prezzi pregiudizievoli e il pregiudizio asserito; e
- d)
  - i) il fatto che, se il contratto di vendita della nave è stato aggiudicato in seguito ad una procedura multipla e aperta, il denunziante è stato invitato a presentare un'offerta e che, in tal caso, l'offerta del denunziante era sostanzialmente conforme alle specificazioni (data di consegna e caratteristiche tecniche) oppure
  - ii) il fatto che, se il contratto di vendita della nave è stato aggiudicato in seguito ad un'altra procedura, il denunziante è stato invitato a presentare un'offerta e che l'offerta del denunziante era sostanzialmente conforme alle specificazioni, oppure
  - iii) il fatto che, in mancanza di un invito a presentare offerte diverso da una procedura multipla e aperta, il denunziante aveva la capacità di costruire la nave in questione e che, se il denunziante era stato informato o doveva essere informato dell'acquisto proposto, aveva evidentemente cercato di concludere il contratto di vendita con l'acquirente conformemente alle specificazioni dell'offerta. Si presume che il denunziante fosse informato o dovesse essere informato dell'acquisto proposto se è dimostrato che la maggior parte dell'industria pertinente aveva cercato di concludere il contratto di vendita per la nave in questione con il potenziale acquirente oppure se è dimostrato che informazioni generali sull'acquisto proposto potevano essere ottenute da intermediari, organismi finanziari, società di classificazione navale, noleggiatori, associazioni professionali oppure altri organismi che normalmente partecipano alle transazioni nel settore della costruzione navale e con i quali il denunziante ha regolari contatti o relazioni d'affari.

4. La denuncia deve contenere tutte le informazioni di cui il denunziante può disporre relativamente a quanto segue:

- a)  l'  identità del denunziante con una descrizione del volume e del valore della produzione  unionale  della nave simile realizzata dal denunziante stesso; se viene presentata per conto dell'industria  dell'Unione , la denuncia scritta deve definire l'industria per conto della quale è presentata con un elenco di tutti i produttori  dell'Unione  aventi la capacità di costruire una nave simile e, per quanto possibile, con l'indicazione del volume e del valore della produzione  unionale  della nave simile attribuibile a tali produttori;
- b)  una  descrizione completa della nave assertivamente venduta a prezzi pregiudizievoli, nome del paese o dei paesi di origine o di esportazione, identità di



ciascun esportatore o produttore noto dei paesi terzi e identità dell'acquirente della nave;

- c)  i  prezzi ai quali tali navi sono vendute nel mercato interno dei paesi di origine o di esportazione (oppure,  se del caso, i  prezzi ai quali tali navi sono vendute dal paese o dai paesi di origine o di esportazione a un paese o a paesi terzi oppure sul valore costruito della nave), nonché informazioni sui prezzi all'esportazione oppure,  se del caso, il  prezzo al quale la nave è rivenduta per la prima volta ad un acquirente indipendente;
- d) l'effetto della vendita a prezzi pregiudizievoli sui prezzi della nave simile sul mercato  dell'Unione  e la conseguente incidenza di tale vendita sull'industria  dell'Unione , quale risulta dai fattori e dagli indicatori attinenti alle situazione dell'industria  dell'Unione , elencati all'articolo 3, paragrafi 3 e 5.

5. La Commissione esamina, per quanto possibile, l'esattezza e l'adeguatezza degli elementi di prova contenuti nella denuncia per determinare se siano sufficienti per giustificare l'apertura di un'inchiesta.

6. Un'inchiesta può essere avviata a norma del paragrafo 1 unicamente se, previo esame del grado di sostegno o di opposizione alla denuncia espresso dai produttori  dell'Unione  aventi la capacità di costruire la nave simile, è stato accertato che la denuncia è presentata dall'industria  dell'Unione  o per suo conto. La denuncia si considera presentata dall'industria  dell'Unione  o per suo conto se è sostenuta dai produttori  dell'Unione  la cui capacità complessiva di produrre la nave simile supera il 50% della capacità totale di produrre la nave simile attribuibile a quella parte dell'industria  dell'Unione  che ha espresso sostegno od opposizione alla denuncia. L'inchiesta tuttavia non può essere aperta se i produttori  dell'Unione  che hanno espresso un chiaro sostegno alla denuncia rappresentano meno del 25% della capacità totale dei produttori  dell'Unione  che possono produrre la nave simile.

7. Se non è stata presa la decisione di avviare l'inchiesta, le autorità evitano di divulgare la relativa denuncia. Tuttavia, prima di avviare l'inchiesta, esse ne informano il governo del paese esportatore interessato.

8. Qualora, in circostanze particolari,  la Commissione  decida di iniziare un'inchiesta senza aver ricevuto una denuncia scritta presentata dall'industria  dell'Unione  o per suo conto, l'inchiesta può essere aperta unicamente se è giustificata da sufficienti elementi di prova dell'applicazione di prezzi pregiudizievoli, dell'esistenza del pregiudizio e del nesso di causalità e se un rappresentante dell'industria  dell'Unione  assertivamente lesa soddisfa i criteri esposti nel paragrafo 3, lettera d).

Se del caso , l'inchiesta può essere avviata anche in seguito a una denuncia presentata dalle autorità di una Parte contraente. La denuncia deve essere sostenuta da sufficienti elementi di prova per dimostrare che la nave è oppure è stata venduta a prezzi pregiudizievoli e che l'asserita vendita a un acquirente  dell'Unione  a prezzi inferiori al valore normale provoca o ha provocato pregiudizio all'industria nazionale della Parte contraente interessata.

9. Ai fini della decisione relativa all'apertura di un'inchiesta si tiene conto simultaneamente degli elementi di prova dell'esistenza di prezzi pregiudizievoli e del pregiudizio. La denuncia viene respinta se gli elementi di prova relativi ai prezzi pregiudizievoli o al pregiudizio non sono sufficienti per giustificare l'inizio di un'inchiesta.

10. Una denuncia può essere ritirata prima dell'apertura dell'inchiesta e in tal caso è considerata come non presentata.

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 1) (adattato)

11. Se risulta che gli elementi di prova sono sufficienti a tal fine,  la Commissione  inizia il procedimento entro quarantacinque giorni a decorrere dalla data in cui è stata presentata la denuncia oppure, se l'inchiesta è stata aperta ai sensi del paragrafo 8, entro sei mesi a decorrere dal momento in cui le parti interessate sono state informate o avrebbero dovuto essere informate della vendita della nave e pubblica un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Se gli elementi di prova presentati sono insufficienti, il denunziante ne è informato entro quarantacinque giorni a decorrere dalla data alla quale la denuncia è stata presentata alla Commissione. La Commissione fornisce informazioni agli Stati membri una volta che abbia stabilito la necessità di iniziare tale procedimento.

↓ 385/96 (adattato)

12. L'avviso di apertura del procedimento annuncia l'inizio dell'inchiesta, indica il nome e il paese del costruttore navale e dell'acquirente o degli acquirenti, fornisce una descrizione della nave e un riassunto delle informazioni ricevute e dispone che tutte le informazioni pertinenti devono essere comunicate alla Commissione.

L'avviso fissa inoltre i termini entro i quali le parti interessate possono manifestarsi, comunicare per iscritto le loro osservazioni e presentare le informazioni necessarie affinché tali osservazioni e informazioni possano essere prese in considerazione nel corso dell'inchiesta. L'avviso precisa inoltre il periodo entro il quale le parti interessate possono chiedere di essere sentite dalla Commissione conformemente all'articolo 6, paragrafo 5.

13. La Commissione informa l'esportatore, l'acquirente oppure gli acquirenti della nave e le associazioni rappresentative dei produttori, degli esportatori oppure degli acquirenti di tali navi notoriamente interessati, nonché i rappresentanti del paese la cui nave è soggetta all'inchiesta e i denunziati in merito all'apertura del procedimento e, tenendo debitamente conto dell'esigenza di tutelare le informazioni riservate, fornisce il testo integrale della denuncia scritta ricevuta a norma del paragrafo 1 all'esportatore e alle autorità del paese esportatore, nonché, su loro richiesta, alle altre parti interessate implicate nell'inchiesta.

## Articolo 6

### L'inchiesta

1. Dopo l'apertura del procedimento, la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri e,  se del caso , con le autorità di paesi terzi, inizia l'inchiesta a livello  unionale . L'inchiesta riguarda tanto le pratiche di determinazione di prezzi pregiudizievoli quanto il pregiudizio, i cui aspetti sono esaminati simultaneamente.

2. Le parti che ricevono i questionari utilizzati nell'inchiesta in materia di prezzi pregiudizievoli hanno almeno trenta giorni di tempo per la risposta. Per gli esportatori il termine decorre dalla data di ricevimento del questionario, che a tal fine si considera ricevuto una settimana dopo la data di spedizione all'esportatore oppure di trasmissione alla competente rappresentanza diplomatica del paese esportatore. Il termine può essere prorogato, tenendo debitamente conto dei termini fissati per l'inchiesta e a condizione che le parti interessate abbiano validi motivi, connessi a circostanze particolari che li riguardino, per chiedere tale proroga.

3. La Commissione può chiedere alle autorità di paesi terzi, secondo il caso e agli Stati membri di fornirle informazioni e gli Stati membri prendono le disposizioni necessarie per soddisfare tali richieste.

Essi comunicano alla Commissione le informazioni richieste, nonché i risultati delle verifiche, dei controlli o delle inchieste effettuati.

Quando  tali  informazioni sono di interesse generale o sono richieste da uno Stato membro la Commissione le comunica agli Stati membri, a condizione che non siano riservate. Se le informazioni sono riservate è comunicato un riassunto non riservato.

4. La Commissione può chiedere alle autorità di paesi terzi, secondo il caso e agli Stati membri di svolgere le verifiche e i controlli necessari, segnatamente presso i produttori  dell'Unione  e di effettuare inchieste in paesi terzi, a condizione che le imprese interessate siano d'accordo e che il governo del paese considerato sia stato ufficialmente informato e non abbia fatto obiezioni.

Gli Stati membri prendono le disposizioni necessarie per soddisfare tali richieste della Commissione.

Funzionari della Commissione possono, a richiesta di quest'ultima o di uno Stato membro, assistere gli agenti degli Stati membri nell'adempimento delle loro funzioni. Funzionari della Commissione possono inoltre assistere gli agenti delle autorità di paesi terzi nell'adempimento delle loro funzioni, previo accordo tra la Commissione e tali autorità.

5. Le parti interessate, che si sono manifestate in conformità con l'articolo 5, paragrafo 12, vengono sentite a condizione che, nel termine fissato dall'avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*  dell'Unione  europea, presentino una domanda scritta nella quale dimostrino di essere parti in causa che potrebbero essere danneggiate dall'esito del procedimento e di avere particolari motivi per chiedere di essere sentite.

6. Il costruttore navale, l'acquirente o gli acquirenti, i rappresentanti del governo dei paesi esportatori, i denunzianti e le altre parti interessate che si siano manifestati a norma dell'articolo 5, paragrafo 12 e che ne facciano richiesta, hanno la possibilità di incontrarsi con le parti avverse, in modo che possano essere presentate le tesi opposte e le eventuali confutazioni.

Nel concedere tale possibilità si deve tener conto della necessità di salvaguardare il carattere riservato delle informazioni, nonché delle esigenze delle parti.

Nessuna parte è tenuta ad assistere a un incontro e la sua assenza non produce effetti per essa lesivi.

Le informazioni comunicate oralmente a norma del presente paragrafo sono prese in considerazione se sono successivamente ripresentate per iscritto.

7. I denunzianti, il costruttore navale, l'acquirente o gli acquirenti e le altre parti interessate che si sono manifestati a norma dell'articolo 5, paragrafo 12, nonché i rappresentanti del paese esportatore, che ne facciano richiesta per iscritto possono prendere conoscenza di tutte le informazioni fornite dalle parti interessate all'inchiesta, tranne i documenti interni preparati dalle autorità  dell'Unione  o degli Stati membri, purché tali informazioni siano pertinenti per la tutela dei loro interessi, non siano riservate ai sensi dell'articolo 13 e siano utilizzate nell'inchiesta.

Le parti possono rispondere presentando le loro osservazioni, che sono prese in considerazione, purché siano accompagnate da sufficienti elementi di prova.

8. Salvo nei casi di cui all'articolo 12, l'esattezza delle informazioni comunicate dalle parti interessate e sulle quali si basano le risultanze deve essere accertata con la massima accuratezza.

9. Per i procedimenti in cui viene effettuato un confronto tra i prezzi, quando è stata consegnata una nave simile, l'inchiesta deve essere conclusa entro un anno a decorrere dalla data dell'apertura.

Per i procedimenti in cui la nave simile è in costruzione, l'inchiesta si conclude entro un anno dalla data di consegna della nave simile.

Le inchieste nelle quali è necessario calcolare il valore normale devono essere chiuse entro un anno a decorrere dall'apertura oppure dalla consegna della nave, qualora quest'ultima data sia successiva.

☒ Tali ☒ termini sono sospesi qualora si applichi l'articolo 16, paragrafo 2.

### *Articolo 7*

#### **Chiusura del procedimento senza l'istituzione di misure; imposizione e riscossione di diritti per le pratiche di prezzi pregiudizievoli**

1. In caso di ritiro della denuncia il procedimento può essere chiuso.

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 2)

2. Qualora non si ritengano necessarie misure, l'inchiesta o il procedimento sono chiusi. La Commissione chiude l'inchiesta secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

---

↓ 385/96

3. I procedimenti sono immediatamente chiusi se si accerta che il margine di prezzo pregiudizievole è inferiore al 2%, espresso in percentuale del prezzo all'esportazione.

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 2)

4. Quando dalla constatazione definitiva dei fatti risulta l'esistenza di prezzi pregiudizievoli e di un conseguente pregiudizio, la Commissione impone al costruttore navale il pagamento di diritti per pratiche di prezzi pregiudizievoli secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2. L'ammontare dei diritti per pratiche di prezzi pregiudizievoli deve essere pari al margine di prezzo pregiudizievole accertato. Dopo aver informato gli Stati membri, la Commissione prende i provvedimenti necessari per l'esecuzione della propria decisione, in particolare per la riscossione dell'importo dovuto.

---

↓ 385/96

5. Il costruttore navale deve versare il diritto per pratiche di prezzi pregiudizievoli entro centottanta giorni dalla notifica, che a tal fine si considera ricevuta una settimana a decorrere dalla data d'invio al costruttore navale. La Commissione può accordare al costruttore una proroga sufficiente di tale termine se il costruttore dimostra che il pagamento entro centottanta

giorni può provocare il fallimento oppure che è incompatibile con un'amministrazione controllata. In tal caso sulla quota non pagata maturano gli interessi, ad un tasso pari al rendimento sul mercato secondario delle obbligazioni in euro a medio termine presso la borsa del Lussemburgo, più 50 punti di base.

#### Articolo 8

### Provvedimenti di riparazione alternativi

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 3)

L'inchiesta può essere chiusa senza l'imposizione di diritti per pratiche di prezzi pregiudizievoli se il costruttore navale annulla definitivamente e incondizionatamente la vendita della nave a prezzi pregiudizievoli oppure si conforma alla misura alternativa equivalente accettata dalla Commissione.

---

↓ 385/96

Una vendita si considera annullata se tutti i rapporti contrattuali fra le parti sono risolti, tutti i corrispettivi pagati in relazione alla vendita sono restituiti e tutti i diritti sulla nave in oggetto oppure su parti di essa sono resi al costruttore navale.

#### Articolo 9

### Contromisure – rifiuto dei diritti di carico e scarico

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 4)

1. Qualora un costruttore interessato non versi i diritti dovuti a norma dell'articolo 7, la Commissione può istituire contromisure, in forma di rifiuto di diritti di carico e scarico, nei confronti delle navi costruite dal costruttore navale in questione.

La Commissione fornisce informazioni agli Stati membri una volta che si verificano le condizioni per le contromisure di cui al primo comma.

---

↓ 385/96 (adattato)

2. La decisione che istituisce le contromisure entra in vigore trenta giorni dopo la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*  dell'Unione  europea e rimane in vigore in attesa del versamento del diritto da parte del costruttore navale. Le contromisure si applicano a tutte le navi oggetto di contratti conclusi in un periodo massimo di quattro anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della decisione. Ogni nave è soggetta alle contromisure per un periodo massimo di quattro anni dopo la consegna. Tali periodi possono essere ridotti soltanto in seguito ad un procedimento internazionale di composizione delle controversie relativo alla contromisura istituita e in conformità dell'esito di tale procedimento.

Le navi soggette al rifiuto dei diritti di carico e di scarico sono designate con decisione adottata dalla Commissione e pubblicata nella *Gazzetta ufficiale*  dell'Unione  europea.

3. Le autorità doganali degli Stati membri non concedono l'autorizzazione di carico o di scarico alle navi cui sono stati rifiutati i diritti di carico e di scarico.

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 5) (adattato)

#### *Articolo 10*

##### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dal [regolamento (CE) n. 1225/2009]. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
  2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
- 

↓ 385/96 (adattato)

#### *Articolo 11*

##### **Visite di verifica**

1. La Commissione, se lo ritiene necessario, effettua visite per esaminare la documentazione contabile di esportatori, costruttori navali, operatori commerciali, agenti, produttori, associazioni e organizzazioni di categoria, allo scopo di verificare le informazioni comunicate in materia di determinazione di prezzi pregiudizievoli e di pregiudizio. In mancanza di una risposta adeguata e tempestiva la visita di verifica può non essere svolta.
2. Se necessario la Commissione può svolgere inchieste nei paesi terzi, a condizione di aver ottenuto l'accordo delle imprese interessate e in assenza di obiezioni dei rappresentanti governativi, formalmente avvisati, di detti paesi. Ottenuto l'accordo delle imprese interessate, la Commissione comunica alle autorità del paese esportatore i nomi e gli indirizzi delle imprese da visitare e le date concordate.
3. Le imprese interessate vengono informate sulla natura delle informazioni da verificare durante le visite e sugli ulteriori elementi da fornire, fermo restando che nel corso delle visite possono essere chiesti altri dati particolari, alla luce delle informazioni già ottenute.
4. Nelle inchieste svolte in conformità dei paragrafi 1, 2 e 3 la Commissione è assistita da agenti degli Stati membri che lo abbiano richiesto.

#### *Articolo 12*

##### **Omessa collaborazione**

1. Qualora una parte interessata rifiuti l'accesso alle informazioni necessarie oppure non le comunichi entro i termini fissati dal presente regolamento oppure ostacoli gravemente l'inchiesta, possono essere elaborate conclusioni provvisorie o definitive, affermative o negative, in base ai dati disponibili.

Se si accerta che una parte interessata ha fornito informazioni false o fuorvianti, non si tiene conto di tali informazioni e possono essere utilizzati i dati disponibili. Le parti interessate vengono informate delle conseguenze dell'omessa collaborazione.

2. L'assenza di risposta su supporto informatico non viene considerata come una forma di omessa collaborazione, a condizione che la parte interessata dimostri che per presentare la risposta nella forma richiesta dovrebbe sostenere oneri supplementari o costi aggiuntivi eccessivi.

3. Le informazioni presentate da una parte interessata che non sono perfettamente conformi alle condizioni richieste non devono essere disattese, a condizione che le eventuali carenze non siano tali da provocare eccessive difficoltà per l'elaborazione di conclusioni sufficientemente precise e che le informazioni siano state presentate correttamente entro i termini fissati, siano verificabili e la parte interessata abbia agito con la migliore diligenza.

4. Se le informazioni o gli elementi di prova non sono accettati, la parte che li ha forniti viene immediatamente informata del motivo e ha la possibilità di dare ulteriori spiegazioni entro il termine specificato. Se le spiegazioni non sono considerate soddisfacenti, i motivi che hanno giustificato il rifiuto degli elementi di prova o delle informazioni vengono resi noti ed indicati nelle conclusioni pubblicate.

5. Se le conclusioni, comprese quelle relative al valore normale, sono elaborate in conformità delle disposizioni del paragrafo 1 e in particolare in base alle informazioni contenute nella denuncia, per quanto possibile e tenendo debitamente conto dei termini fissati per l'inchiesta, tali informazioni devono essere verificate in relazione ai dati disponibili provenienti da altre fonti obiettive, quali listini prezzi pubblicati, statistiche ufficiali sulle vendite e dichiarazioni doganali oppure in relazione alle informazioni ottenute da altre parti interessate nel corso dell'inchiesta.

6. L'esito dell'inchiesta per una parte interessata che non collabora oppure collabora solo in parte, impedendo in tal modo l'accesso ad informazioni pertinenti, può essere meno favorevole rispetto alle conclusioni che eventualmente sarebbero state raggiunte se la parte avesse collaborato.

### *Articolo 13*

#### **Trattamento riservato**

1. Le informazioni di natura riservata (ad esempio perché la loro divulgazione implicherebbe un significativo vantaggio concorrenziale per un concorrente oppure danneggerebbe gravemente la persona che ha fornito l'informazione o la persona dalla quale l'ha ottenuta) oppure che sono comunicate a titolo riservato dalle parti interessate dall'inchiesta, per motivi debitamente giustificati, devono essere trattate come tali dalle autorità.

2. Alle parti interessate che comunicano informazioni riservate viene chiesto di presentare un riassunto non riservato, sufficientemente particolareggiato affinché la sostanza delle informazioni presentate a titolo riservato possa essere adeguatamente compresa. In circostanze eccezionali le parti possono precisare che tali informazioni non si prestano ad essere riassunte. In tal caso, vanno comunicati i motivi di tale impossibilità.

3. Se la domanda di trattamento riservato non è considerata giustificata e la parte che ha comunicato le informazioni non è disposta a renderle pubbliche, né ad autorizzarne la divulgazione in termini generici o sintetici, tali informazioni possono essere disattese, a meno che la loro esattezza sia adeguatamente dimostrata da fonti attendibili. Le domande di trattamento riservato non devono essere respinte arbitrariamente.

4. Il presente articolo non osta alla divulgazione da parte delle autorità  dell'Unione  di informazioni generali ed in particolare dei motivi che hanno giustificato le decisioni prese in forza del presente regolamento, né alla divulgazione di elementi di prova su cui le autorità

☒ dell'Unione ☒ si sono basate qualora ciò sia necessario per illustrare detti motivi nel corso di procedimenti giudiziari. Tale divulgazione deve tener conto del legittimo interesse delle parti a che i loro segreti d'impresa non siano rivelati.

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 6)

5. La Commissione e gli Stati membri, inclusi i loro agenti, sono tenuti a non divulgare, salvo esplicita autorizzazione della parte che le ha fornite, le informazioni ricevute in applicazione del presente regolamento per le quali è stato chiesto il trattamento riservato. Le informazioni scambiate tra la Commissione e gli Stati membri oppure i documenti interni preparati dalle autorità dell'Unione o dagli Stati membri non sono divulgati, salvo diversa disposizione del presente regolamento.

---

↓ 385/96

6. Le informazioni ricevute in applicazione del presente regolamento possono essere utilizzate soltanto per lo scopo per il quale esse sono state richieste.

#### *Articolo 14*

#### **Divulgazione di informazioni**

1. I denunzianti, il costruttore navale, l'esportatore, l'acquirente o gli acquirenti della nave, le loro associazioni rappresentative e i rappresentanti del paese esportatore possono chiedere di essere informati degli elementi specifici dei principali fatti e considerazioni in base ai quali si intende raccomandare l'imposizione del pagamento di un diritto per prezzi pregiudizievoli oppure la chiusura di un'inchiesta o di un procedimento senza l'imposizione di un diritto.

2. Le domande di informazioni a norma del paragrafo 1 devono essere inviate alla Commissione per iscritto e devono pervenire entro i termini fissati dalla Commissione.

---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 7) (adattato)

3. ☒ La comunicazione finale delle ☒ informazioni ☒ è effettuata ☒ per iscritto. ☒ Essa ☒ tiene debitamente conto dell'esigenza di tutelare le informazioni riservate, avviene il più rapidamente possibile e di norma entro un mese prima della decisione definitiva. Eventuali fatti e considerazioni che la Commissione non può comunicare al momento della risposta sono resi noti successivamente il più rapidamente possibile.

La divulgazione delle informazioni non pregiudica qualsiasi eventuale decisione della Commissione, ma, qualora tale decisione si basi su fatti e considerazioni diversi, questi sono comunicati il più rapidamente possibile.

---

↓ 385/96 (adattato)

4. Le osservazioni presentate dopo ☒ la comunicazione finale delle informazioni ☒ sono prese in considerazione unicamente se sono ricevute entro un termine fissato dalla Commissione, per ciascun caso, in funzione dell'urgenza della questione e comunque non inferiore a dieci giorni.



---

↓ 37/2014 Art. 1 e allegato,  
punto 5, 8)

### *Articolo 15*

#### **Relazione**

La Commissione include informazioni sull'attuazione del presente regolamento nella sua relazione annuale sull'applicazione e sull'attuazione delle misure di difesa commerciale presentate al Parlamento europeo e al Consiglio ai sensi [dell'articolo 22 bis del regolamento (CE) n. 1225/2009].

---

↓ 385/96 (adattato)

### *Articolo 16*

#### **Disposizioni finali**

1. Il presente regolamento non osta all'applicazione:

- a) di eventuali norme speciali stabilite da accordi conclusi tra  l'Unione  e i paesi terzi;
- b) di misure speciali, purché non siano incompatibili con gli obblighi assunti a norma dell'accordo sulla costruzione navale.

2. Lo svolgimento delle inchieste a norma del presente regolamento e la decisione di imporre o di lasciare in vigore misure non possono essere in contrasto con gli obblighi assunti  dall'Unione  a norma dell'accordo sulla costruzione navale oppure di qualsiasi altro accordo internazionale pertinente.

Il presente regolamento non impedisce  all'Unione  di rispettare gli obblighi assunti a norma dell'accordo sulla costruzione navale in materia di composizione delle controversie.

---

↓

### *Articolo 17*

#### **Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 385/96 è abrogato.

I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato II.

---

↓ 385/96 (adattato)

### *Articolo 18*

#### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*  dell'Unione europea .

Esso si applica dal giorno di entrata in vigore dell'accordo sulla costruzione navale<sup>11</sup>.

Esso non è applicabile alle navi oggetto di un contratto concluso prima dell'entrata in vigore dell'accordo sulla costruzione navale, a eccezione delle navi oggetto di un contratto concluso dopo il 21 dicembre 1994 e la cui consegna è prevista oltre cinque anni dopo la data del contratto. Tali navi rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, salvo che il costruttore possa dimostrare che la proroga della data di consegna era dovuta a normali motivi commerciali e non aveva l'obiettivo di evitare l'applicazione del presente regolamento.



Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>11</sup> Il giorno di entrata in vigore dell'accordo verrà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*  dell'Unione europea , serie L.