



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

**Brüssel, den 16. Juli 2015
(OR. en)**

2014/0280 (COD)

PE-CONS 25/15

**CODIF 50
COMER 57
POLMAR 1
CODEC 524**

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

**Betr.: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über den Schutz gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau
(kodifizierter Text)**

VERORDNUNG (EU) 2015/...
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom ...

über den Schutz gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau
(kodifizierter Text)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren¹,

¹ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 7. Juli 2015 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) 385/96 des Rates¹ wurde erheblich geändert². Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.
- (2) Nach multilateralen Verhandlungen unter der Schirmherrschaft der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung wurde am 21. Dezember 1994 das „Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie“ (im Folgenden „Schiffbau-Übereinkommen“ genannt) geschlossen.
- (3) In dem Schiffbau-Übereinkommen wurde anerkannt, dass wegen der besonderen Merkmale der Kaufgeschäfte bei Schiffen die Ausgleichs- und Antidumpingzölle, die in Artikel VI des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens, in dem Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen und in dem Übereinkommen zur Durchführung des Artikels VI des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 (nachstehend „Antidumping-Übereinkommen 1994“ genannt) im Anhang des Abkommens über die Errichtung der Welthandelsorganisation vorgesehen sind, in der Praxis nicht anwendbar sind. Angesichts der Notwendigkeit, einen wirksamen Schutz gegen Verkäufe von Schiffen unter ihrem Normalwert, die eine Schädigung verursachen, vorzusehen, wurde der Kodex gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau (im folgenden „IPI-Kodex“ genannt) vereinbart, der zusammen mit den entsprechenden Grundsätzen Anhang III des Schiffbau-Übereinkommens bildet.

¹ Verordnung (EG) Nr. 385/96 des Rates vom 29. Januar 1996 über den Schutz gegen schädigende Preisgestaltung im Schiffbau (ABl. L 56 vom 6.3.1996, S. 21).

² Siehe Anhang I.

- (4) Der IPI-Kodex stützt sich hauptsächlich auf das Antidumping-Übereinkommen 1994, weicht aber davon ab, wenn dies durch die besondere Natur der Kaufgeschäfte bei Schiffen gerechtfertigt ist. Es empfiehlt sich daher, die Bestimmungen des IPI-Kodex in Unionsrecht umzusetzen, soweit möglich auf der Grundlage des Wortlauts der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates¹.
- (5) Das Schiffbau-Übereinkommen und die darauf beruhenden Rechtsvorschriften sind für das Unionsrecht von wesentlicher Bedeutung.
- (6) Zur Aufrechterhaltung des durch das Schiffbau-Übereinkommen hergestellten Gleichgewichts der Rechte und Pflichten sollte die Union Maßnahmen gegen jede schädigende Preisgestaltung im Schiffbau ergreifen, da der Verkauf von Schiffen unter ihrem Normalwert dem betreffenden Wirtschaftszweig der Union Schaden zufügt.
- (7) Was die Werften von Vertragsparteien des Schiffbau-Übereinkommens betrifft, so kann die Union nur dann eine Untersuchung über den Verkauf eines Schiffes einleiten, wenn der Käufer ein Unionskäufer ist und sofern es sich nicht um ein Kriegsschiff handelt.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51).

- (8) Es sollten klare und ausführliche Regeln für die Ermittlung des Normalwertes festgelegt werden. Insbesondere sollte sich die Ermittlung, soweit möglich, auf einen repräsentativen Verkauf eines gleichartigen Schiffs im normalen Handelsverkehr im Ausfuhrland stützen. Es ist zweckmäßig zu definieren, unter welchen Umständen ein Inlandsverkauf als mit Verlust getätigt angesehen und nicht berücksichtigt und der Verkauf eines gleichartigen Schiffs an ein Drittland oder der rechnerisch ermittelte Normalwert zugrunde gelegt werden kann. Ferner sollte eine angemessene Verteilung der Kosten, einschließlich in Situationen der Produktionsaufnahme, vorgesehen werden. Bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwertes ist es ferner notwendig, die Methode anzugeben, die für die Bestimmung der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten und des Gewinns anzuwenden ist, der in diesem Normalwert enthalten sein sollte.
- (9) Um das neue Instrument zur Bekämpfung schädigender Preisgestaltung korrekt anwenden zu können, sollte die Kommission die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um in den großen Mischkonzernen bzw. Holding-Gesellschaften der Drittländer die Rechtmäßigkeit der Verbuchung kostenmindernder Faktoren bei der Beurteilung der Zusammensetzung der Gestehungskosten zu überprüfen.
- (10) Bei der Ermittlung des Normalwertes für Länder ohne Marktwirtschaft erscheint es zweckmäßig, Regeln für die Wahl des geeigneten Drittlandes mit Marktwirtschaft festzulegen, das zu diesem Zweck heranzuziehen ist, und für den Fall, dass ein angemessenes Drittland nicht ermittelt werden kann, vorzusehen, dass der Normalwert auf andere angemessene Weise bestimmt werden kann.
- (11) Es ist der Begriff „Ausfuhrpreis“ zu definieren und anzugeben, welche Berichtigungen in den Fällen vorgenommen werden sollten, in denen dieser Preis unter Zugrundelegung des ersten Preises am freien Markt errechnet werden muss.

- (12) Um einen gerechten Vergleich zwischen dem Ausfuhrpreis und dem Normalwert zu ermöglichen, sollten die Faktoren einschließlich der Vertragsstrafen aufgelistet werden, die die Preise und die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussen können.
- (13) Es sind klare und ausführliche Leitlinien für die Faktoren festzulegen, die für die Feststellung ausschlaggebend sein können, ob der Verkauf, der Gegenstand der schädigenden Preisgestaltung ist, eine bedeutende Schädigung verursacht hat oder eine Schädigung zu verursachen droht. Bei dem Nachweis, dass der Preis des betreffenden Verkaufs für die Schädigung eines Wirtschaftszweigs der Union verantwortlich ist, sollten die Auswirkungen anderer Faktoren und insbesondere die jeweiligen Marktbedingungen in der Union berücksichtigt werden.
- (14) Es empfiehlt sich, den Begriff „Wirtschaftszweig der Union“ in Bezug auf die Fähigkeit, ein gleichartiges Schiff zu bauen, zu definieren und vorzusehen, dass die mit Ausführem verbundenen Parteien aus dem Wirtschaftszweig ausgeschlossen werden können, sowie den Begriff „verbunden“ zu definieren.
- (15) Es ist festzulegen, welche formellen und materiellen Voraussetzungen für die Stellung eines Antrags wegen schädigender Preisgestaltung zu erfüllen sind, inwieweit dieser von dem Wirtschaftszweig der Union unterstützt werden sollte und welche Informationen dieser Antrag über den Käufer des Schiffes, die schädigende Preisgestaltung, die Schädigung und den ursächlichen Zusammenhang enthalten sollte. Außerdem empfiehlt es sich, die Verfahren für die Ablehnung von Anträgen oder die Einleitung einer Untersuchung festzulegen.
- (16) Ist der Käufer eines Schiffes, das Gegenstand einer schädigenden Preisbildung ist, im Gebiet einer anderen Vertragspartei des Schiffbau-Übereinkommens niedergelassen, so kann der Antrag auch ein Ersuchen um Einleitung einer Untersuchung durch die Behörden dieser Vertragspartei enthalten. Dieses Ersuchen sollte den Behörden dieser Vertragspartei übermittelt werden, soweit es gerechtfertigt ist.

- (17) Eine Untersuchung kann gegebenenfalls auch auf schriftlichen Antrag der Behörden einer Vertragspartei des Schiffbau-Übereinkommens nach Maßgabe dieser Verordnung und unter den im Schiffbau-Übereinkommen vorgesehenen Voraussetzungen eingeleitet werden.
- (18) Es ist festzulegen, wie die interessierten Parteien davon unterrichtet werden, welche Informationen die Behörden benötigen. Interessierten Parteien sollte ausreichend Gelegenheit gegeben werden, alle einschlägigen Beweise vorzulegen und ihre Interessen zu verteidigen. Außerdem sind die Regeln und Verfahren klar festzulegen, die bei der Untersuchung einzuhalten sind, insbesondere die Regeln, denzufolge interessierte Parteien sich innerhalb bestimmter Fristen selbst melden, ihren Standpunkt darlegen und ihre Informationen vorlegen müssen, wenn diese Standpunkte und Informationen berücksichtigt werden sollen. Ferner sollte festgelegt werden, unter welchen Voraussetzungen eine interessierte Partei Zugang zu Informationen anderer interessierter Parteien erhalten und zu den Informationen Stellung nehmen kann. Bei der Sammlung der Informationen sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammenarbeiten.
- (19) Es ist notwendig, vorzusehen, dass die Verfahren unabhängig davon, ob eine Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung auferlegt wird oder nicht, binnen eines Jahres nach dem Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung beziehungsweise dem Zeitpunkt der Auslieferung des Schiffes, falls letzterer der spätere Zeitpunkt ist, abgeschlossen werden.
- (20) Untersuchungen oder Verfahren sollten eingestellt werden, wenn die Spanne der schädigenden Preisgestaltung geringfügig ist.
- (21) Die Untersuchung kann ohne Einführung einer Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung abgeschlossen werden, wenn der Verkauf des Schiffes, das Gegenstand der schädigenden Preisgestaltung ist, definitiv und bedingungslos rückgängig gemacht wird oder eine alternative gleichwertige Abhilfemaßnahme angenommen wird. Es ist jedoch notwendig, besonders darauf zu achten, dass die Erreichung des mit dieser Verordnung verfolgten Ziels nicht gefährdet wird.

- (22) Sind alle in dieser Verordnung vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt, so sollte der Werft, die durch den Verkauf eines Schiffes mit schädigender Preisgestaltung dem Wirtschaftszweig der Union Schaden zugefügt hat, durch Beschluss eine Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung auferlegt werden, deren Höhe der Spanne der schädigenden Preisgestaltung entspricht. Es sollten klare und ausführliche Regeln für die Durchführung dieses Beschlusses festgelegt werden einschließlich aller zu dessen Vollstreckung erforderlichen Maßnahmen, insbesondere der Verhängung von Gegenmaßnahmen, falls die Werft die Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung nicht innerhalb der festgesetzten Frist zahlt.
- (23) Es sind klare Regeln für den Fall festzulegen, dass Schiffen, die von einer Werft gebaut wurden, für die Gegenmaßnahmen verhängt wurden, die Rechte für das Laden und Löschen in Unionshäfen verweigert werden.
- (24) Die Verpflichtung zur Zahlung der Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung erlischt erst dann, wenn diese Abgabe vollständig gezahlt worden ist oder die Geltungsdauer der Gegenmaßnahmen abgelaufen ist.
- (25) Aufgrund dieser Verordnung getroffene Maßnahmen sollten nicht im Widerspruch zum Interesse der Union stehen.
- (26) Die Union sollte sich bei den Maßnahmen, die sie nach dieser Verordnung trifft, der Notwendigkeit eines raschen und wirksamen Handelns bewusst sein.
- (27) Es sind Kontrollbesuche zur Überprüfung der Informationen zu der schädigenden Preisgestaltung und der Schädigung vorzusehen, wobei diese Kontrollbesuche von einer ordnungsgemäßen Beantwortung der Fragebogen abhängen sollten.

- (28) Es ist vorzusehen, dass für Parteien, die nicht in zufriedenstellender Weise an der Untersuchung mitarbeiten, andere Informationen für die Sachaufklärung herangezogen werden können und dass derartige Informationen für die Parteien weniger günstig sein können, als wenn sie an der Untersuchung mitgearbeitet hätten.
- (29) Eine vertrauliche Behandlung von Informationen ist vorzusehen, um Geschäftsgeheimnisse nicht zu verbreiten.
- (30) Es ist eine ordnungsgemäße Unterrichtung der betroffenen Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen vorzusehen, sowie dass diese Unterrichtung unter gebührender Berücksichtigung des Entscheidungsprozesses in der Union innerhalb einer Frist stattfindet, die den Parteien die Verteidigung ihrer Interessen ermöglicht
- (31) Die Durchführung der in dieser Verordnung vorgesehenen Verfahren erfordert einheitliche Bedingungen für den Erlass von zu ihrer Durchführung erforderlichen Maßnahmen nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹
-

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 1
Grundsätze und Begriffsbestimmungen

- (1) Der Werft, die ein Schiff gebaut hat, das Gegenstand einer schädigenden Preisgestaltung ist und dessen Verkauf an einen Käufer außerhalb des Ursprungslandes des Schiffes eine Schädigung verursacht, kann eine Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung auferlegt werden.
- (2) Ein Schiff ist Gegenstand einer schädigenden Preisgestaltung, wenn der Ausführpreis des verkauften Schiffes niedriger ist als der vergleichbare Preis eines gleichartigen Schiffes beim Verkauf an einen Käufer im Ausfuhrland im normalen Handelsverkehr.
- (3) Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:
 - a) „Schiff“ ein Seeschiff mit Eigenantrieb und einem Raumgehalt von 100 GT oder mehr, das für die Beförderung von Gütern oder Personen oder für Sonderdienste (z. B. Eisbrecher und Schwimmbagger) eingesetzt wird, und ein Schlepper mit einer Leistung von 365 kW oder mehr;
 - b) „gleichartiges Schiff“ ein Schiff des gleichen Typs, mit der gleichen Zweckbestimmung und von ungefähr der gleichen Größe wie das betreffende Schiff, das Merkmale aufweist, die denen des betreffenden Schiffes sehr ähnlich sind;
 - c) „Schiff der gleichen allgemeinen Gruppe“ ein Schiff des gleichen Typs und mit der gleichen Zweckbestimmung, aber von erheblich anderer Größe;
 - d) „Verkauf“ die Schaffung oder die Übertragung einer Beteiligung an einem Schiff, ausgenommen eine Beteiligung, die nur als Sicherheit für einen normalen Handelskredit geschaffen oder erworben wird;

- e) „Beteiligung“ jedes vertragliche Recht oder Eigentumsrecht, das es dem oder den Berechtigten ermöglicht, auf eine Weise einen Vorteil aus dem Betrieb des Schiffes zu ziehen, die im wesentlichen der Weise vergleichbar ist, auf die ein Eigentümer Nutzen aus dem Betrieb des Schiffes ziehen kann. Bei der Feststellung, ob diese Vergleichbarkeit gegeben ist, werden unter anderem folgende Fakten berücksichtigt:
- i) die Bedingungen und die Umstände des Geschäfts,
 - ii) die Geschäftspraktiken des Wirtschaftszweigs,
 - iii) ob das Schiff, das Gegenstand des Geschäfts ist, in den Geschäftsbetrieb des oder der Berechtigten eingegliedert ist und
 - iv) ob es in der Praxis wahrscheinlich ist, dass der oder die Berechtigten während eines erheblichen Teils der Nutzungsdauer des Schiffes einen Vorteil aus dem Betrieb des Schiffes ziehen und das entsprechende Risiko übernehmen werden;
- f) „Käufer“ jede Person oder Gesellschaft, die unmittelbar oder mittelbar eine Beteiligung erwirbt, einschließlich durch Schließen eines Mietvertrags oder eines langfristigen Chartervertrags über den bloßen Schiffskörper anlässlich der ursprünglichen Übertragung durch die Werft; der Begriff umfasst auch eine Person oder Gesellschaft, in deren Eigentum oder unter deren Kontrolle der Käufer steht oder von denen er Weisungen erhält. Ein Käufer steht im Eigentum einer Person oder Gesellschaft, wenn diese eine Beteiligung von mehr als 50 v. H. am Käufer besitzt. Ein Käufer wird von einer Person oder Gesellschaft kontrolliert, wenn die Person oder Gesellschaft rechtlich oder geschäftlich in der Lage ist, auf den Käufer Zwang auszuüben oder ihm Weisungen zu erteilen; dies wird bei einer Beteiligung von 25 v. H. vermutet. Wird das Eigentum an einem Käufer nachgewiesen, so wird vermutet, dass eine gesonderte Kontrolle dieses Käufers nicht vorliegt, sofern nichts anderes festgestellt wird. Es kann mehr als einen Käufer eines Schiffes geben;

- g) „Gesellschaften“ die Gesellschaften des bürgerlichen und des Handelsrechts einschließlich der Genossenschaften und die sonstigen juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts einschließlich derjenigen, die keinen Erwerbszweck verfolgen;
- h) „Vertragspartei“ jedes Drittland, das Vertragspartei des Schiffbau-Übereinkommens ist.

Artikel 2

Feststellung der schädigenden Preisgestaltung

A. Normalwert

- (1) Der Normalwert stützt sich normalerweise auf den Preis, der im normalen Handelsverkehr von einem unabhängigen Käufer im Ausfuhrland für ein gleichartiges Schiff gezahlt wurde oder zu zahlen ist.
- (2) Die Preise zwischen Parteien, zwischen denen eine geschäftliche Verbindung oder eine Ausgleichsvereinbarung besteht, können nur dann als im normalen Handelsverkehr angesehen und für die Ermittlung des Normalwertes herangezogen werden, wenn festgestellt wird, dass sie durch diese Geschäftsbeziehung nicht beeinflusst werden.
- (3) Werden gleichartige Schiffe im normalen Handelsverkehr nicht verkauft oder lassen diese Verkäufe wegen der besonderen Marktlage keinen angemessenen Vergleich zu, so wird der Normalwert des gleichartigen Schiffes anhand des Preises bestimmt, der bei der Ausfuhr eines gleichartigen Schiffes in ein geeignetes Drittland im normalen Handelsverkehr gilt, sofern dieser Preis repräsentativ ist. Finden Verkäufe in ein geeignetes Drittland nicht statt oder lassen sie keinen angemessenen Vergleich zu, so wird der Normalwert des vergleichbaren Schiffes anhand der Herstellungskosten in dem Ursprungsland zuzüglich eines angemessenen Betrags für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten und für Gewinne bestimmt.

- (4) Die Verkäufe gleichartiger Schiffe auf dem Inlandsmarkt des Ausfuhrlandes oder Exportverkäufe an ein Drittland zu Preisen, die unter den (fixen und variablen) Stückkosten zuzüglich der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten liegen, können nur dann aus preislichen Gründen als nicht im normalen Handelsverkehr getätigt angesehen und bei der Bestimmung des Normalwertes unberücksichtigt gelassen werden, wenn festgestellt wird, dass diese Verkäufe zu Preisen getätigt werden, die während eines angemessenen Zeitraums von normalerweise fünf Jahren nicht die Deckung aller Kosten ermöglichen.
- (5) Die Kosten werden normalerweise anhand der Aufzeichnungen der untersuchten Werft berechnet, sofern diese Aufzeichnungen den allgemein anerkannten Buchführungsgrundsätzen des betreffenden Landes entsprechen und nachgewiesen wird, dass diese Aufzeichnungen die mit der Produktion und dem Verkauf des betreffenden Schiffs verbundenen Kosten in angemessener Weise widerspiegeln.

Die für die ordnungsgemäße Kostenverteilung vorgelegten Nachweise werden berücksichtigt, sofern diese Kostenverteilungen traditionell vorgenommen wurden. In Ermangelung einer besseren Methode wird die Kostenverteilung auf Umsatzbasis bevorzugt. Sofern dies nicht bereits bei den Kostenverteilungen gemäß diesem Unterabsatz erfolgt ist, werden angemessene Berichtigungen für die nicht wiederkehrenden Kostenfaktoren, die der künftigen und/oder derzeitigen Produktion zugute kommen, oder für die Situationen vorgenommen, in denen die Kosten durch die Produktionsaufnahme beeinflusst werden.

- (6) Die Beträge für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie für Gewinne werden anhand der Zahlen festgesetzt, die die untersuchte Werft bei der Produktion und dem Verkauf gleichartiger Schiffe im normalen Handelsverkehr tatsächlich verzeichnet. Ist dies nicht möglich, so können die Beträge festgesetzt werden:
- a) anhand des gewogenen Durchschnitts der tatsächlichen Beträge, die für andere Werften des Ursprungslandes bei der Produktion und dem Verkauf gleichartiger Schiffe auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes ermittelt wurden;
 - b) anhand der Beträge, die die betreffende Werft bei der Produktion und dem Verkauf von Schiffen der gleichen allgemeinen Gruppe auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes tatsächlich verzeichnet;
 - c) anhand jeder anderen angemessenen Methode, sofern der auf diese Weise ermittelte Gewinn nicht höher ist als der Gewinn, den andere Werften bei Verkäufen von Schiffen der gleichen allgemeinen Gruppe auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes erzielen.

Der dem rechnerisch ermittelten Wert hinzugefügte Gewinn beruht in jedem Fall auf dem während eines angemessenen Zeitraums von normalerweise sechs Monaten vor und nach dem untersuchten Verkauf verzeichneten durchschnittlichen Gewinn und spiegelt einen angemessenen Gewinn zum Zeitpunkt dieses Verkaufs wider. Bei dieser Berechnung wird jede Verzerrung eliminiert, die nicht zu einem angemessenen Gewinn zum Zeitpunkt des Verkaufs führen würde.

- (7) In Anbetracht der langen Frist zwischen Vertragsabschluss und Lieferung der Schiffe umfasst der Normalwert nicht die tatsächlichen Kosten, für die die Werft den Nachweis erbringt, dass sie durch höhere Gewalt entstanden sind und erheblich über der Kostensteigerung liegen, welche die Werft zu dem Zeitpunkt, zu dem die wesentlichen Verkaufsbedingungen festgelegt wurden, in vertretbarer Weise voraussehen und berücksichtigen konnte.

- (8) Im Fall von Verkäufen aus Ländern ohne Marktwirtschaft, insbesondere aus Ländern, auf die die Verordnung (EU) Nr. 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ Anwendung findet, wird der Normalwert ermittelt auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes in einem Drittland mit Marktwirtschaft oder des Preises, zu dem das Schiff aus einem solchen Drittland in andere Länder oder in die Union verkauft wird, oder, falls dies nicht möglich ist, auf jeder anderen angemessenen Grundlage, einschließlich des für ein gleichartiges Schiff in der Union tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preises, der, falls notwendig, um eine angemessene Gewinnspanne gebührend berichtigt wird.

Ein geeignetes Drittland mit Marktwirtschaft wird auf nicht unvertretbare Weise ausgewählt unter gebührender Berücksichtigung aller zuverlässigen Informationen, die zum Zeitpunkt der Auswahl zur Verfügung stehen. Ferner werden die Terminzwänge berücksichtigt.

Die von der Untersuchung betroffenen Parteien werden kurz nach der Einleitung des Verfahrens über die Wahl des Drittlands mit Marktwirtschaft unterrichtet und erhalten eine Frist von zehn Tagen zur Stellungnahme.

B. Ausfuhrpreis

- (9) Der Ausfuhrpreis ist der tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis des betreffenden Schiffes.

¹ Verordnung (EU) Nr. 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über eine gemeinsame Regelung der Einfuhren aus bestimmten Drittländern (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 33).

- (10) Gibt es keinen Ausführpreis oder stellt sich heraus, dass der Ausführpreis wegen einer geschäftlichen Verbindung oder einer Ausgleichsvereinbarung zwischen der Werft und dem Käufer oder einem Dritten nicht zuverlässig ist, so kann der Ausführpreis auf der Grundlage des Preises errechnet werden, zu dem das Schiff erstmals an einen unabhängigen Käufer weiterverkauft wird, oder, wenn das Schiff nicht an einen unabhängigen Käufer oder nicht in dem Zustand weiterverkauft wird, in dem es erstmals verkauft wurde, auf jeder anderen angemessenen Grundlage.

In diesen Fällen werden Berichtigungen für alle zwischen dem Erstverkauf und dem Wiederverkauf entstandenen Gewinne und Kosten einschließlich Zöllen und Abgaben vorgenommen, um einen zuverlässigen Ausführpreis zu ermitteln.

Die Beträge, für die Berichtigungen vorgenommen werden, umfassen alle Beträge, die normalerweise vom Käufer getragen werden, aber von Parteien innerhalb oder außerhalb der Union übernommen worden sind, bei denen sich herausstellt, dass eine geschäftliche Verbindung oder eine Ausgleichsvereinbarung mit der Werft oder dem Käufer besteht. Dazu gehören insbesondere die üblichen Transport-, Versicherungs-, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten, Zölle und andere Abgaben, die im Einfuhrland aufgrund des Kaufs des Schiffes zu entrichten sind, sowie eine angemessene Spanne für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten und für Gewinne.

C. Vergleich

- (11) Zwischen dem Ausführpreis und dem Normalwert wird ein gerechter Vergleich durchgeführt. Dieser Vergleich erfolgt auf derselben Handelsstufe und unter Zugrundelegung von Verkäufen, die zu möglichst nahe beieinanderliegenden Zeitpunkten getätigt werden, d. h. in der Regel Verkäufe binnen drei Monaten vor oder nach dem untersuchten Verkauf oder, in Ermangelung derartiger Verkäufe, während eines zweckmäßig erscheinenden Zeitraums. Dabei werden jedesmal gebührende Berichtigungen für Unterschiede vorgenommen, welche die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussen, einschließlich Unterschieden in den Verkaufsbedingungen, den Vertragsstrafen, der Besteuerung, den Handelsstufen, den Mengen und den materiellen Eigenschaften sowie sonstigen Faktoren, die nachweislich die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussen. Ist in den Fällen nach Absatz 10 die Vergleichbarkeit der Preise nicht gegeben, so wird der Normalwert auf der gleichen Handelsstufe wie die des rechnerisch ermittelten Exportpreises bestimmt oder werden gemäß diesem Absatz gebührende Berichtigungen vorgenommen. Dabei wird jede doppelte Berichtigung vermieden, insbesondere für Preisnachlässe und Vertragsstrafen. Erfordert der Preisvergleich eine Währungsumrechnung, so wird dafür der Wechselkurs vom Verkaufstag herangezogen; steht ein Devisenverkauf auf Terminmärkten unmittelbar mit dem Ausfuhrgeschäft in Zusammenhang, so wird jedoch der beim Terminverkauf angewandte Wechselkurs herangezogen. Im Sinne dieser Bestimmung ist der Verkaufstag der Tag, an dem die wesentlichen Verkaufsbedingungen festgelegt werden, in der Regel der Tag des Vertragsabschlusses. Werden jedoch die wesentlichen Verkaufsbedingungen an einem anderen Tag erheblich geändert, so sollte der Wechselkurs vom Tag der Änderung angewandt werden. In einem solchen Fall werden geeignete Anpassungen vorgenommen, um unangemessene Auswirkungen auf die Spanne der schädigenden Preisgestaltung zu berücksichtigen, die allein auf die Wechselkursschwankungen zwischen dem ursprünglichen Verkaufstag und dem Tag der Änderung zurückzuführen sind.

- D. Spanne der schädigenden Preisgestaltung
- (12) Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen über einen gerechten Vergleich werden die Spannen der schädigenden Preisgestaltung normalerweise durch einen Vergleich des gewogenen durchschnittlichen Normalwerts mit dem gewogenen Durchschnitt der Preise aller Verkäufe oder durch einen Vergleich der einzelnen Normalwerte und der einzelnen Ausführpreise je Geschäftsvorgang ermittelt. Der gewogene durchschnittliche Normalwert kann jedoch auch mit den Preisen aller Verkäufe verglichen werden, wenn die Ausführpreise je nach Käufer, Region oder Verkaufszeitraum erheblich voneinander abweichen und wenn die im ersten Satz dieses Absatzes genannten Methoden die schädigende Preisgestaltung nicht in vollem Umfang widerspiegeln würden.
- (13) Die Spanne der schädigenden Preisgestaltung entspricht dem Betrag, um den der Normalwert den Ausführpreis übersteigt. Bei unterschiedlichen Spannen kann eine gewogene durchschnittliche Spanne ermittelt werden.

Artikel 3

Feststellung der Schädigung

- (1) Sofern nicht anderes bestimmt ist, bedeutet der Begriff „Schädigung“ im Sinne dieser Verordnung, dass ein Wirtschaftszweig der Union bedeutend geschädigt wird oder geschädigt zu werden droht oder dass die Errichtung eines Wirtschaftszweigs der Union erheblich verzögert wird; der Begriff „Schädigung“ ist gemäß diesem Artikel auszulegen.

- (2) Die Feststellung einer Schädigung stützt sich auf eindeutige Beweise und erfordert eine objektive Prüfung
- a) der Auswirkungen des Verkaufs unter dem Normalwert auf die Preise gleichartiger Schiffe auf dem Markt der Union und
 - b) der Auswirkungen dieses Verkaufs auf den Wirtschaftszweig der Union .
- (3) Im Zusammenhang mit den Auswirkungen des Verkaufs unter dem Normalwert auf die Preise ist zu berücksichtigen, ob im Vergleich zu dem Preis gleichartiger Schiffe des Wirtschaftszweigs der Union eine erhebliche Preisunterbietung durch den Verkauf unter dem Normalwert stattgefunden hat oder ob dieser Verkauf auf andere Weise einen erheblichen Preisrückgang verursacht oder deutliche Preiserhöhungen, die andernfalls eingetreten wären, verhindert hat. Weder eines noch mehrere dieser Kriterien sind notwendigerweise ausschlaggebend.
- (4) Sind die Verkäufe von Schiffen aus mehr als einem Land gleichzeitig Gegenstand von Untersuchungen wegen schädigender Preisgestaltung, so werden die Auswirkungen dieser Verkäufe nur dann kumulativ beurteilt, wenn festgestellt wird, dass
- a) die ermittelte Spanne der schädigenden Preisgestaltung für die Käufe aus jedem einzelnen Land den in Artikel 7 Absatz 3 genannten Mindestprozentsatz übersteigt und
 - b) eine kumulative Beurteilung der Auswirkungen der Verkäufe angesichts des Wettbewerbs zwischen den von Werften außerhalb der Union an den Käufer verkauften Schiffen sowie des Wettbewerbs zwischen diesen Schiffen und gleichartigen Schiffen der Union angemessen ist.

- (5) Die Prüfung der Auswirkungen des Verkaufs unter dem Normalwert auf den betroffenen Wirtschaftszweig der Union umfasst eine Beurteilung aller relevanten Wirtschaftsfaktoren und -indizes, die die Lage des Wirtschaftszweigs der Union beeinflussen, einschließlich der Tatsache, dass ein Wirtschaftszweig noch dabei ist, sich von den Auswirkungen früherer Dumpingpraktiken, schädigender Preisgestaltung oder Subventionen zu erholen, der Höhe der tatsächlichen Spanne der schädigenden Preisgestaltung, des tatsächlichen und des potentiellen Rückgangs von Absatz, Gewinn, Produktion, Marktanteil, Produktivität, Rentabilität und Kapazitätsauslastung, der Faktoren, die die Preise der Union beeinflussen, der tatsächlichen und potentiellen negativen Auswirkungen auf Cash-flow, Lagerbestände, Beschäftigung, Löhne, Wachstum, Kapitalbeschaffungs- oder Investitionsmöglichkeiten. Diese Liste ist nicht erschöpfend, und weder eines noch mehrere dieser Kriterien sind notwendigerweise ausschlaggebend.
- (6) Aus allen einschlägigen gemäß Absatz 2 vorgelegten Beweisen muss hervorgehen, dass der Verkauf unter dem Normalwert eine Schädigung im Sinne dieser Verordnung verursacht oder verursacht hat. Insbesondere gehört dazu der Nachweis, dass das gemäß Absatz 3 ermittelte Preisniveau für die in Absatz 5 genannten Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union verantwortlich ist und dass diese Auswirkungen ein solches Ausmaß erreichen, dass sie als bedeutend bezeichnet werden können.

- (7) Andere bekannte Faktoren als der Verkauf unter dem Normalwert, die den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit schädigen, werden ebenfalls geprüft, um sicherzustellen, dass die durch diese anderen Faktoren verursachte Schädigung nicht nach Absatz 6 dem Verkauf unter dem Normalwert zugerechnet wird. In diesem Zusammenhang können unter anderem folgende Faktoren berücksichtigt werden: Volumen und Preise der Verkäufe von Werften anderer Länder als des Ausfuhrlandes, die nicht unter dem Normalwert getätigt wurden, Nachfragerückgang oder Veränderung der Verbrauchsgewohnheiten, handelsbeschränkende Praktiken der ausländischen Hersteller und der Unionshersteller sowie Wettbewerb zwischen ihnen, Entwicklungen in der Technologie und Ausführleistung und Produktivität des Wirtschaftszweigs der Union .
- (8) Die Auswirkungen des Verkaufs unter dem Normalwert werden an der Produktion gleichartiger Schiffe des Wirtschaftszweigs der Union gemessen, wenn die verfügbaren Informationen eine Abgrenzung dieser Produktion anhand von Kriterien wie Produktionsverfahren, Verkäufe und Gewinne der Hersteller erlauben. Lässt sich diese Produktion nicht abgrenzen, so werden die Auswirkungen des Verkaufs unter dem Normalwert an der Produktion der kleinsten die gleichartigen Schiffe mit einschließenden Gruppe oder Palette von Schiffen gemessen, für die die erforderlichen Informationen erhältlich sind.

- (9) Die Feststellung, dass eine bedeutende Schädigung droht, muss auf Tatsachen beruhen und darf sich nicht lediglich auf Behauptungen, Vermutungen oder entfernte Möglichkeiten stützen. Das Eintreten von Umständen, unter denen der Verkauf unter dem Normalwert eine Schädigung verursachen würde, muss klar vorauszusehen sein und unmittelbar bevorstehen.

Bei der Feststellung, dass eine bedeutende Schädigung droht, sollten Faktoren wie die folgenden berücksichtigt werden:

- a) ob seitens der Werft genügend frei verfügbare Kapazitäten vorhanden sind oder eine unmittelbar bevorstehende, erhebliche Ausweitung ihrer Kapazitäten als Indiz für einen voraussichtlichen erheblichen Anstieg der Verkäufe unter dem Normalwert ansteht, wobei zu berücksichtigen ist, in welchem Maße andere Ausfuhrmärkte zusätzliche Ausfuhren aufnehmen können;
- b) die Frage, ob die Schiffe zu Preisen ausgeführt werden, die in erheblichem Maße Druck auf die Preise ausüben würden oder Preiserhöhungen, die andernfalls eingetreten wären, verhindern und die Nachfrage nach weiteren Beschaffungen aus anderen Ländern voraussichtlich steigern würden.

Keiner der vorstehend angeführten Faktoren ist für sich genommen notwendigerweise ausschlaggebend, aber alle berücksichtigten Faktoren zusammen müssen zu der Schlussfolgerung führen, dass weitere Verkäufe unter dem Normalwert unmittelbar bevorstehen und dass ohne die Einführung von Schutzmaßnahmen eine bedeutende Schädigung verursacht würde.

Artikel 4

Bestimmung des Begriffs „Wirtschaftszweig der Union“

- (1) Im Sinne dieser Verordnung gelten als „Wirtschaftszweig der Union“ die Unionshersteller insgesamt, die ein gleichartiges Schiff mit ihren vorhandenen Anlagen bauen oder deren Anlagen rechtzeitig für den Bau eines gleichartigen Schiffes umgestellt werden können, oder diejenigen unter ihnen, deren Kapazität für den Bau gleichartiger Schiffe insgesamt einen erheblichen Teil der Unionskapazität für den Bau gleichartiger Schiffe nach Artikel 5 Absatz 6 ausmacht. Sind Hersteller jedoch mit der Werft, mit Ausführeern oder Käufern geschäftlich verbunden oder selbst Käufer des Schiffes, das angeblich Gegenstand einer schädigenden Preisgestaltung ist, so ist es zulässig, unter dem Begriff „Wirtschaftszweig der Union“ nur die übrigen Hersteller zu verstehen.
- (2) Im Sinne des Absatzes 1 gilt ein Hersteller nur dann als mit der Werft, mit einem Ausführeer oder einem Käufer geschäftlich verbunden, wenn
- a) einer von ihnen direkt oder indirekt den anderen kontrolliert oder
 - b) beide von ihnen direkt oder indirekt von einem Dritten kontrolliert werden oder
 - c) sie gemeinsam direkt oder indirekt einen Dritten kontrollieren, sofern Grund zu der Annahme oder dem Verdacht besteht, dass der betreffende Hersteller aufgrund dieser geschäftlichen Verbindung anders handelt als ein unabhängiger Hersteller.
- Im Sinne dieses Absatzes gilt, dass einer einen anderen kontrolliert, wenn er rechtlich oder tatsächlich in der Lage ist, auf den anderen Zwang auszuüben oder ihm Weisungen zu erteilen.
- (3) Artikel 3 Absatz 8 findet auf diesen Artikel Anwendung.

Artikel 5
Einleitung des Verfahrens

- (1) Vorbehaltlich des Absatzes 8 wird eine Untersuchung zur Feststellung des Vorliegens, des Umfangs und der Auswirkungen einer angeblichen schädigenden Preisgestaltung auf schriftlichen Antrag eingeleitet, der von einer natürlichen oder juristischen Person oder einer Vereinigung ohne Rechtspersönlichkeit, die im Namen eines Wirtschaftszweigs der Union handelt, gestellt wird.

Der Antrag kann an die Kommission oder einen Mitgliedstaat gerichtet werden, der ihn an die Kommission weiterleitet. Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten eine Abschrift aller Anträge, die ihr zugehen. Der Antrag gilt als an dem ersten Arbeitstag nach Eingang als Einschreiben bei der Kommission oder nach Ausstellen einer Empfangsbestätigung durch die Kommission gestellt.

Verfügt ein Mitgliedstaat, ohne dass ein Antrag gestellt worden ist, über ausreichende Beweise für das Vorliegen einer schädigenden Preisgestaltung und für eine dadurch verursachte Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, so teilt er der Kommission diese Beweise unverzüglich mit.

- (2) Ein Antrag nach Absatz 1 ist einzureichen
- a) spätestens sechs Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem der Antragsteller Kenntnis von dem Verkauf des Schiffes hatte oder haben musste, wenn
 - i) der Antragsteller im Rahmen einer „allgemeinen Ausschreibung“ oder eines anderen Vergabeverfahrens zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurde und
 - ii) er sich tatsächlich um den Auftrag beworben hat und
 - iii) das Angebot des Antragstellers im wesentlichen dem Lastenheft entsprach;

- b) spätestens neun Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem der Antragsteller ohne Aufforderung zur Abgabe eines Angebots Kenntnis von dem Verkauf des Schiffes hatte oder haben musste, sofern spätestens sechs Monate nach diesem Zeitpunkt eine Erklärung über die Absicht der Antragstellung mit den dem Antragsteller normalerweise zur Verfügung stehenden Informationen, welche die Identifizierung des betreffenden Geschäfts ermöglichen, bei der Kommission oder einem Mitgliedstaat eingereicht wurde.

In keinem Fall kann der Antrag später als sechs Monate nach dem Datum der Auslieferung des Schiffes eingereicht werden.

Es wird davon ausgegangen, dass der Antragsteller zu dem Zeitpunkt Kenntnis von dem Verkauf des Schiffes hatte oder haben musste, zu dem der Vertragsabschluss zusammen mit allgemeinen Informationen über das Schiff in der internationalen Fachpresse bekanntgemacht wurde.

Im Sinne dieses Artikels ist eine „allgemeine Ausschreibung“ eine Ausschreibung, in welcher der künftige Käufer mindestens all diejenigen Werften zur Abgabe eines Angebots auffordert, von denen er weiß, dass sie das betreffende Schiff bauen können.

- (3) Der Antrag nach Absatz 1 muss Beweise enthalten
 - a) für eine schädigende Preisgestaltung;
 - b) für eine Schädigung;
 - c) für einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Verkauf mit schädigender Preisgestaltung und der angeblichen Schädigung und

- d) i) dafür, dass der Antragsteller zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurde, er sich tatsächlich um den Auftrag beworben hat und das Angebot des Antragstellers im wesentlichen dem Lastenheft (insbesondere Liefertermin und technische Anforderungen) entsprach, falls das Schiff in einer allgemeinen Ausschreibung verkauft wurde, oder
- ii) dafür, dass er sich tatsächlich um den Auftrag beworben hat und das Angebot des Antragstellers im wesentlichen dem Lastenheft entsprach, falls das Schiff in einem anderen Vergabeverfahren verkauft und der Antragsteller zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurde, oder
- iii) dafür, dass der Antragsteller in Ermangelung einer Aufforderung, ein Angebot in einem anderen Vergabeverfahren als einer allgemeinen Ausschreibung abzugeben, in der Lage war, das betreffende Schiff zu bauen, und dass er, falls er Kenntnis von dem geplanten Kauf hatte oder haben musste, sich nachweislich darum bemüht hat, einen Kaufvertrag mit dem Käufer zu schließen, der mit dem betreffenden Lastenheft vereinbar war. Es wird davon ausgegangen, dass der Antragsteller Kenntnis von dem geplanten Kauf hatte oder haben musste, wenn nachgewiesen wird, dass die Mehrheit der Unternehmen des betreffenden Wirtschaftszweigs sich darum bemüht hat, mit diesem Käufer einen Kaufvertrag über das betreffende Schiff zu schließen, oder dass bei Maklern, Finanzfachleuten, Klassifizierungsgesellschaften, Charterern, Fachverbänden oder sonstigen Stellen, die normalerweise mit Schiffbaugeschäften befasst sind und mit denen der Antragssteller regelmäßig in Kontakt oder in Geschäftsbeziehungen stand, allgemeine Informationen über den geplanten Kauf zur Verfügung standen.

- (4) Der Antrag enthält die folgenden dem Antragsteller normalerweise zur Verfügung stehenden Informationen:
- a) Name des Antragstellers und Beschreibung des Volumens und des Wertes der Unionsproduktion gleichartiger Schiffe durch den Antragsteller. Wird ein schriftlicher Antrag im Namen eines Wirtschaftszweigs der Union gestellt, so ist zur Identifizierung des Wirtschaftszweigs, in dessen Namen der Antrag gestellt wird, eine Liste aller bekannten Unionshersteller, die gleichartige Schiffe bauen können, und, soweit möglich, eine Beschreibung des Volumens und des Wertes der auf diese Hersteller entfallenden Unionsproduktion gleichartiger Schiffe vorzulegen;
 - b) vollständige Beschreibung des Schiffes, das angeblich Gegenstand einer schädigenden Preisgestaltung ist, Namen der betreffenden Ursprungs- oder Ausfuhrländer, Namen aller bekannten Ausführer oder ausländischen Hersteller und Name des Käufers des betreffenden Schiffes;
 - c) die Preise, zu denen derartige Schiffe auf den Inlandsmärkten der Ursprungs- oder Ausfuhrländer verkauft werden (oder, soweit angebracht, die Preise, zu denen derartige Schiffe aus den Ursprungs- oder Ausfuhrländern an ein oder mehrere Drittländer verkauft werden, oder über den rechnerisch ermittelten Wert des Schiffes), sowie die Ausführpreise oder, soweit angebracht, die Preise, zu denen derartige Schiffe erstmals an einen unabhängigen Käufer weiterverkauft wird;
 - d) Auswirkungen des Verkaufs mit schädigender Preisgestaltung auf die Preise gleichartiger Schiffe auf dem Markt der Union und folglich auf den Wirtschaftszweig der Union, so wie sie sich beispielsweise in den in Artikel 3 Absätze 3 und 5 aufgeführten relevanten Faktoren und Indizes widerspiegeln, die die Lage des Wirtschaftszweiges der Union beeinflussen.

- (5) Die Kommission prüft, soweit möglich, die Richtigkeit und die Stichhaltigkeit der dem Antrag beigefügten Beweise, um festzustellen, ob genügend Beweise vorliegen, um die Einleitung einer Untersuchung zu rechtfertigen.
- (6) Eine Untersuchung nach Absatz 1 wird nur dann eingeleitet, wenn geprüft wurde, in welchem Maße der Antrag von den Unionsherstellern, die gleichartige Schiffe bauen können, unterstützt bzw. abgelehnt wird, und daraufhin festgestellt wurde, dass der Antrag von einem Wirtschaftszweig der Union oder in seinem Namen gestellt wurde. Der Antrag gilt als „von einem Wirtschaftszweig der Union oder in seinem Namen“ gestellt, wenn er von Unionsherstellern unterstützt wird, deren Produktionskapazität für den Bau gleichartiger Schiffe insgesamt mehr als 50 v. H. der Gesamtkapazität für den Bau gleichartiger Schiffe darstellt, die auf den Teil des Wirtschaftszweigs der Union entfällt, der den Antrag entweder unterstützt oder ablehnt. Eine Untersuchung wird jedoch nicht eingeleitet, wenn auf die Unionshersteller, die den Antrag ausdrücklich unterstützen, weniger als 25 v. H. der Gesamtkapazität der Unionshersteller für den Bau gleichartiger Schiffe entfallen.
- (7) Die Behörden geben den Antrag auf Einleitung einer Untersuchung nicht öffentlich bekannt, bevor ein Beschluss über die Einleitung einer solchen Untersuchung ergangen ist. Vor der Einleitung einer Untersuchung wird jedoch die Regierung des betroffenen Ausfuhrlandes unterrichtet.

- (8) Beschliesst die Kommission unter besonderen Umständen, eine Untersuchung einzuleiten, ohne dass ein entsprechender schriftlicher Antrag von einem Wirtschaftszweig der Union oder in seinem Namen gestellt wurde, so erfolgt dies, wenn genügend Beweise für eine schädigende Preisgestaltung, eine Schädigung und einen ursächlichen Zusammenhang vorliegen und hinreichend bewiesen ist, dass ein Mitglied des angeblich geschädigten Wirtschaftszweigs der Union die Kriterien des Absatzes 3 Buchstabe d) erfüllt, um die Einleitung einer Untersuchung zu rechtfertigen.

Gegebenenfalls kann eine Untersuchung auf schriftlichen Antrag der Behörden einer Vertragspartei eingeleitet werden. Bei einem solchen Antrag müssen genügend Beweise dafür vorgelegt werden, dass ein Schiff Gegenstand einer schädigenden Preisgestaltung ist oder war und dass der angebliche Verkauf unter dem Normalwert an einen Käufer in der Union eine Schädigung des inländischen Wirtschaftszweigs der betreffenden Vertragspartei verursacht oder verursacht hat.

- (9) Die Beweise sowohl für die schädigende Preisgestaltung als auch für die Schädigung werden bei dem Beschluss über die Einleitung einer Untersuchung gleichzeitig berücksichtigt. Ein Antrag wird zurückgewiesen, wenn die Beweise entweder für die schädigende Preisgestaltung oder für die Schädigung nicht ausreichen, um eine Untersuchung des Falls zu rechtfertigen.
- (10) Der Antrag kann vor der Einleitung der Untersuchung zurückgezogen werden und gilt dann als nicht gestellt.

(11) Stellt sich heraus, dass genügend Beweise vorliegen, um die Einleitung eines Verfahrens zu rechtfertigen, so eröffnet die Kommission innerhalb von 45 Tagen nach dem Zeitpunkt der Antragstellung oder im Fall der Einleitung gemäß Absatz 8 spätestens sechs Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem der Verkauf des Schiffes bekannt war oder bekannt sein musste, ein Verfahren und veröffentlicht eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Reichen die Beweise nicht aus, so wird der Antragsteller hiervon innerhalb von 45 Tagen nach dem Zeitpunkt, zu dem der Antrag bei der Kommission gestellt worden ist, unterrichtet. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten, wenn sie entschieden hat, dass ein Verfahren eingeleitet werden muss.

(12) Die Bekanntmachung über die Einleitung des Verfahrens kündigt die Einleitung einer Untersuchung an, enthält den Namen und das Land der Werft und des oder der Käufer, eine Beschreibung des betroffenen Schiffes sowie eine Zusammenfassung der eingegangenen Informationen und den Hinweis, dass alle sachdienlichen Informationen der Kommission zu übermitteln sind.

Es werden darin die Fristen festgesetzt, innerhalb deren interessierte Parteien sich selbst melden, ihren Standpunkt schriftlich darlegen und Informationen unterbreiten können, wenn solche Standpunkte und Informationen während der Untersuchung berücksichtigt werden sollen. Ferner wird die Frist festgesetzt, innerhalb deren interessierte Parteien bei der Kommission einen Antrag auf Anhörung nach Artikel 6 Absatz 5 stellen können.

(13) Die Kommission unterrichtet die bekanntermaßen betroffenen Ausführer, Käufer des Schiffs und repräsentativen Verbände von Herstellern, Ausführern und Käufern derartiger Schiffe sowie die Vertreter des Landes, dessen Schiff Gegenstand dieser Untersuchung ist, und die Antragsteller über die Einleitung des Verfahrens und übermittelt unter gebührender Wahrung der Vertraulichkeit der Informationen dem Ausführer sowie den Behörden des Ausfuhrlandes den vollen Wortlaut des schriftlichen Antrags nach Absatz 1 und stellt ihn auf Antrag auch den anderen einbezogenen interessierten Parteien zur Verfügung.

Artikel 6
Untersuchung

- (1) Nach der Einleitung des Verfahrens leitet die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, und, soweit angebracht, mit den Behörden von Drittländern eine Untersuchung auf Unionsebene ein. Diese Untersuchung erstreckt sich sowohl auf die schädigende Preisgestaltung als auch auf die Schädigung, die gleichzeitig untersucht werden.

- (2) Den Parteien, denen im Rahmen einer Untersuchung wegen schädigender Preisgestaltung Fragebogen zugesandt werden, wird eine Beantwortungsfrist von mindestens 30 Tagen eingeräumt. Die Frist für die Ausführer beginnt an dem Tag des Eingangs des Fragebogens, wobei davon ausgegangen wird, dass der Fragebogen eine Woche nach dem Tag eingeht, an dem er an den Ausführer abgesandt oder der zuständigen diplomatischen Vertretung des Ausfuhrlandes übermittelt wurde. Eine Verlängerung der 30-Tage-Frist kann unter gebührender Berücksichtigung der Fristen für die Untersuchung gewährt werden, sofern die Partei wegen besonderer Umstände einen triftigen Grund für diese Verlängerung angeben kann.

- (3) Die Kommission kann gegebenenfalls Behörden von Drittländern sowie die Mitgliedstaaten ersuchen, ihr Auskünfte zu erteilen, und die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Vorkehrungen, um den Ersuchen der Kommission nachzukommen.

Sie übermitteln der Kommission die erbetenen Auskünfte sowie die Ergebnisse der angestellten Nachprüfungen, Kontrollen oder Untersuchungen.

Sind diese Informationen von allgemeinem Interesse oder ist ihre Weitergabe von einem Mitgliedstaat erbeten worden, so übermittelt die Kommission diese Informationen den Mitgliedstaaten, es sei denn, sie sind vertraulich; in diesem Fall wird eine nichtvertrauliche Zusammenfassung übermittelt.

- (4) Die Kommission kann gegebenenfalls Behörden von Drittländern sowie die Mitgliedstaaten ersuchen, alle erforderlichen Nachprüfungen und Kontrollen durchzuführen, insbesondere bei Herstellern der Union, und Untersuchungen in Drittländern durchzuführen, sofern die betroffenen Unternehmen ihre Zustimmung erteilen und die offiziell unterrichtete Regierung des betreffenden Landes keine Einwände erhebt.

Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Vorkehrungen, um den Ersuchen der Kommission nachzukommen.

Bedienstete der Kommission können auf Antrag der Kommission oder auf Antrag eines Mitgliedstaats die Bediensteten der Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen. Ebenso können im Einvernehmen zwischen der Kommission und den betroffenen Behörden Bedienstete der Kommission die Bediensteten der Behörden von Drittländern bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen.

- (5) Die interessierten Parteien, die sich gemäß Artikel 5 Absatz 12 selbst gemeldet haben, werden angehört, wenn sie innerhalb der in der Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* festgesetzten Frist eine solche Anhörung schriftlich beantragt und dabei nachgewiesen haben, dass sie eine interessierte Partei sind, die wahrscheinlich vom Ergebnis des Verfahrens betroffen sein wird, und dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprechen.

- (6) Auf Antrag erhalten die Werft, der oder die Käufer, die Vertreter der Regierung des Ausfuhrlandes, die Antragsteller und andere interessierte Parteien, die sich gemäß Artikel 5 Absatz 12 selbst gemeldet haben, Gelegenheit, mit den Parteien zusammenzutreffen, die entgegengesetzte Interessen vertreten, damit gegenteilige Ansichten geäußert und Gegenargumente vorgebracht werden können.

Dabei ist der notwendigen Wahrung der Vertraulichkeit und den praktischen Bedürfnissen der Parteien Rechnung zu tragen.

Die Parteien sind nicht verpflichtet, an solchen Zusammenkünften teilzunehmen, und ihre Abwesenheit ist ihrer Sache nicht abträglich.

Mündliche Informationen nach diesem Absatz werden nur berücksichtigt, sofern sie in schriftlicher Form nachgereicht werden.

- (7) Die Antragsteller, die Werft, der oder die Käufer und andere interessierte Parteien, die sich gemäß Artikel 5 Absatz 12 selbst gemeldet haben, sowie die Vertreter des Ausfuhrlandes können auf schriftlichen Antrag alle von einer von der Untersuchung betroffenen Partei zur Verfügung gestellten Unterlagen mit Ausnahme der von den Behörden der Union oder ihrer Mitgliedstaaten erstellten internen Dokumente einsehen, die für die Darlegung ihres Standpunktes erheblich und nicht vertraulich im Sinne des Artikels 13 sind und bei der Untersuchung verwendet werden.

Diese Parteien können zu diesen Unterlagen Stellung nehmen, und ihre Kommentare werden berücksichtigt, soweit sie hinreichend begründet worden sind.

- (8) Außer unter den in Artikel 12 genannten Umständen werden die von den interessierten Parteien gelieferten Informationen, auf die sich die Feststellungen stützen, soweit wie möglich auf ihre Richtigkeit geprüft.
- (9) Bei Verfahren mit einem Preisvergleich, bei denen ein gleichartiges Schiff geliefert worden ist, muss die Untersuchung spätestens ein Jahr nach Einleitung abgeschlossen sein.

Bei Verfahren, bei denen ein gleichartiges Schiff sich im Bau befindet, wird die Untersuchung spätestens ein Jahr nach Lieferung dieses Schiffes abgeschlossen.

Untersuchungen mit einem rechnerisch ermittelten Wert werden binnen eines Jahres nach ihrer Einleitung oder binnen eines Jahres nach Lieferung des Schiffes abgeschlossen, sofern letzterer der spätere Zeitpunkt ist.

Im Fall der Anwendung von Artikel 16 Absatz 2 werden diese Fristen aufgehoben.

Artikel 7

Abschluss ohne Maßnahmen; Einführung und Erhebung von Abgaben wegen schädigender Preisgestaltung

- (1) Wird der Antrag zurückgenommen, so kann das Verfahren abgeschlossen werden.
- (2) Stellt sich heraus, dass keine Maßnahmen notwendig sind, so werden die Untersuchung oder das Verfahren abgeschlossen. Die Kommission stellt die Untersuchung nach dem in Artikel 10 Absatz 2 vorgesehenen Prüfverfahren ein.
- (3) Das Verfahren wird unverzüglich abgeschlossen, wenn festgestellt wird, dass die Spanne der schädigenden Preisgestaltung, ausgedrückt als Prozentsatz des Ausführpreises, weniger als 2 v. H. beträgt.

- (4) Ergibt sich aus der endgültigen Feststellung des Sachverhalts, dass eine schädigende Preisgestaltung und eine dadurch verursachte Schädigung vorliegen, so erlegt die Kommission nach dem in Artikel 10 Absatz 2 vorgesehenen Prüfverfahren der Werft eine Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung auf. Die Höhe dieser Abgabe wird in gleicher Höhe wie die festgestellte Spanne der schädigenden Preisgestaltung festgesetzt. Die Kommission trifft nach Unterrichtung der Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung ihres Beschlusses, insbesondere zur Erhebung der Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung.
- (5) Die Werft muss die Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung binnen 180 Tagen nach dem Eingang der Mitteilung über die Einführung der Abgabe zahlen, wobei davon ausgegangen wird, dass diese Mitteilung eine Woche nach dem Tag, an dem sie abgesandt wurde, bei der Werft eingegangen ist. Die Kommission kann der Werft eine angemessene Verlängerung der Zahlungsfrist gewähren, wenn die Werft nachweist, dass sie durch eine Zahlung binnen 180 Tagen zahlungsunfähig werden würde oder eine solche Zahlung mit einer gerichtlich überwachten Umstrukturierung unvereinbar wäre; in diesem Fall fallen auf den nicht gezahlten Teil der Abgabe Zinsen zu einem Zinssatz an, welcher der mittleren Umlaufrendite mittelfristiger Euro -Anleihen an der Luxemburger Börse plus 50 Basispunkten entspricht.

Artikel 8
Alternative Abhilfemaßnahmen

Die Untersuchung kann ohne Einführung einer Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung abgeschlossen werden, wenn die Werft den Verkauf des Schiffes, das Gegenstand der schädigenden Preisgestaltung ist, definitiv und bedingungslos rückgängig macht oder eine von der Kommission genehmigte alternative gleichwertige Abhilfemaßnahme durchführt.

Ein Verkauf gilt erst dann als rückgängig gemacht, wenn das Vertragsverhältnis zwischen den an dem betreffenden Verkauf beteiligten Vertragsparteien beendet, der im Zusammenhang mit dem Verkauf gezahlte Kaufpreis erstattet und alle Rechte an dem betreffenden Schiff oder an Teilen davon an die Werft rückübertragen worden sind.

Artikel 9
Gegenmaßnahmen — Verweigerung von Rechten für das Laden und das Löschen

- (1) Zahlt die betreffende Werft die ihr nach Artikel 7 auferlegte Abgabe nicht, so verhängt die Kommission für die von der betreffenden Werft gebauten Schiffe Gegenmaßnahmen in Form der Verweigerung der Rechte für das Laden und das Löschen.

Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten, wenn die in Unterabsatz 1 genannten Gründe für Gegenmaßnahmen vorliegen.

- (2) Der Beschluss über die Verhängung von Gegenmaßnahmen tritt 30 Tage nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft und wird aufgehoben, sobald die Werft die Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung vollständig gezahlt hat. Die Gegenmaßnahmen betreffen alle Schiffe, die binnen vier Jahren nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beschlusses bestellt worden sind. Sie bleiben für jedes Schiff für einen Zeitraum von vier Jahren nach dessen Lieferung in Kraft. Dieser Zeitraum kann nur nach Einleitung eines internationalen Streitbeilegungsverfahrens über die verhängten Gegenmaßnahmen und im Einklang mit den Ergebnissen dieses Verfahrens verkürzt werden.

Welchen Schiffen die Rechte für das Laden und das Löschen verweigert werden, wird durch Beschluss der Kommission festgelegt und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

- (3) Die Zollbehörden der Mitgliedstaaten erteilen Schiffen, für die die Rechte für das Laden und das Löschen verweigert werden, keine Genehmigung für das Laden und das Löschen.

Artikel 10

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss, der durch die Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 eingesetzt wurde, unterstützt. Der Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 11
Kontrollbesuche

- (1) Die Kommission führt, wenn sie es für angemessen erachtet, Kontrollbesuche durch, um die Bücher von Ausführern, Werften, Händlern, Vertretern, Herstellern, Wirtschaftsverbänden und -organisationen einzusehen und die Informationen zu der schädigenden Preisgestaltung und der Schädigung zu überprüfen. Ohne eine ordentliche und fristgerechte Antwort kann ein Kontrollbesuch nicht durchgeführt werden.
- (2) Die Kommission kann bei Bedarf Untersuchungen in Drittländern durchführen, sofern die betroffenen Unternehmen ihre Zustimmung erteilen, sie die Vertreter der Regierung des betroffenen Drittlandes unterrichtet und letzteres keine Einwände gegen die Untersuchung erhebt. Sobald die betreffenden Unternehmen ihre Zustimmung erteilt haben, teilt die Kommission den Behörden des Ausfuhrlandes die Namen und die Anschriften der Unternehmen, die besucht werden sollen, und die vereinbarten Termine mit.
- (3) Die betreffenden Unternehmen werden über die Art der bei den Kontrollbesuchen zu überprüfenden Informationen und die während dieser Besuche vorzulegenden sonstigen Informationen unterrichtet; dies schließt jedoch nicht aus, dass an Ort und Stelle in Anbetracht der erhaltenen Informationen weitere Einzelheiten angefordert werden können.
- (4) Bei Untersuchungen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 wird die Kommission von Bediensteten jener Mitgliedstaaten unterstützt, die darum ersucht haben.

Artikel 12
Mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit

- (1) Verweigert eine interessierte Partei den Zugang zu den erforderlichen Informationen oder erteilt sie nicht innerhalb der durch diese Verordnung gesetzten Fristen die erforderlichen Auskünfte oder behindert sie erheblich die Untersuchung, so können vorläufige oder endgültige positive oder negative Feststellungen auf der Grundlage der verfügbaren Tatsachen getroffen werden.

Wird festgestellt, dass eine interessierte Partei unwahre oder irreführende Informationen vorgelegt hat, so werden diese Informationen nicht berücksichtigt, und die verfügbaren Tatsachen können zugrunde gelegt werden.

Die interessierten Parteien werden über die Folgen der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit unterrichtet.

- (2) Werden die Antworten nicht auf einen elektronischen Datenträger übermittelt, so gilt dies nicht als mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit, sofern die interessierte Partei darlegt, dass die Übermittlung der Antwort in der gewünschten Form die interessierte Partei über Gebühr zusätzlich belasten würde oder mit unangemessenen zusätzlichen Kosten verbunden wäre.
- (3) Erweisen sich die von einer interessierten Partei übermittelten Informationen nicht in jeder Hinsicht als vollkommen, so bleiben diese Informationen nicht unberücksichtigt, sofern die Mängel nicht derart sind, dass sie hinreichend zuverlässige Feststellungen über Gebühr erschweren, und sofern die Informationen in angemessener Weise und fristgerecht übermittelt werden, nachprüfbar sind und die interessierte Partei nach besten Kräften gehandelt hat.

- (4) Werden Nachweise oder Informationen nicht akzeptiert, so wird die Partei, die sie vorgelegt hat, unverzüglich über die Gründe unterrichtet und erhält die Möglichkeit, innerhalb der festgesetzten Frist weitere Erläuterungen zu geben. Werden die Erläuterungen nicht für ausreichend gehalten, so sind die Gründe für die Zurückweisung solcher Nachweise oder Informationen anzugeben und in veröffentlichten Feststellungen darzulegen.
- (5) Stützen sich die Feststellungen, einschließlich der Ermittlung des Normalwertes, auf Absatz 1, einschließlich der Angaben in dem Antrag, so werden sie, soweit möglich und unter gebührender Berücksichtigung der Fristen für die Untersuchung, anhand von Informationen aus anderen zugänglichen unabhängigen Quellen wie veröffentlichte Preislisten, amtliche Verkaufsstatistiken und Zollerklärungen oder anhand von Informationen geprüft, die von anderen interessierten Parteien während der Untersuchung vorgelegt wurden.
- (6) Ist eine interessierte Partei nicht oder nur zum Teil zur Mitarbeit bereit und werden maßgebliche Informationen vorenthalten, so kann dies zu einem Untersuchungsergebnis führen, das für diese Partei weniger günstig ist, als wenn sie mitgearbeitet hätte.

Artikel 13

Vertrauliche Informationen

- (1) Alle Informationen, die ihrer Natur nach vertraulich sind (beispielsweise weil ihre Preisgabe einem Konkurrenten erhebliche Wettbewerbsvorteile verschaffen würde oder für den Auskunftgeber oder die Person, von der der Auskunftgeber die Informationen erhalten hat, von erheblichem Nachteil wäre) oder von den Parteien auf vertraulicher Grundlage für eine Untersuchung zur Verfügung gestellt werden, sind bei entsprechender Begründung von den Behörden vertraulich zu behandeln.

- (2) Die interessierten Parteien, die vertrauliche Informationen übermitteln, werden aufgefordert, eine nichtvertrauliche Zusammenfassung dieser Informationen vorzulegen. Diese Zusammenfassungen müssen so ausführlich sein, dass sie ein angemessenes Verständnis des wesentlichen Inhalts der vertraulichen Informationen ermöglichen. Unter besonderen Umständen können diese Parteien erklären, dass diese Informationen nicht zusammengefasst werden können. Unter diesen besonderen Umständen sind die Gründe anzugeben, aus denen eine Zusammenfassung nicht möglich ist.
- (3) Wird die Auffassung vertreten, dass ein Antrag auf vertrauliche Behandlung nicht gerechtfertigt ist, und ist der Antragsteller weder bereit, die Informationen bekanntzugeben noch ihrer Bekanntgabe in allgemeiner oder zusammengefasster Form zuzustimmen, so können diese Informationen unberücksichtigt bleiben, sofern nicht aus geeigneten Quellen in zufriedenstellender Weise nachgewiesen ist, dass die Informationen richtig sind. Anträge auf vertrauliche Behandlung dürfen nicht willkürlich abgelehnt werden.
- (4) Dieser Artikel steht der Bekanntgabe allgemeiner Informationen durch die Unionsorgane und insbesondere der Gründe für die in Anwendung dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen sowie der Bekanntgabe von Beweisen, auf die sich die Unionsorgane gestützt haben, nicht entgegen, sofern dies zur Erläuterung dieser Gründe in gerichtlichen Verfahren erforderlich ist. Diese Bekanntgabe muss dem berechtigten Interesse der betroffenen Parteien an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung tragen.

- (5) Die Kommission und die Mitgliedstaaten, einschließlich deren jeweilige Bedienstete, geben die Informationen, die sie gemäß dieser Verordnung erhalten haben und deren vertrauliche Behandlung vom Auskunftgeber beantragt worden ist, nicht ohne ausdrückliche Erlaubnis dieses Auskunftgebers bekannt. Zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten ausgetauschte Informationen oder von den Behörden der Union oder der Mitgliedstaaten erstellte interne Unterlagen werden außer in den in dieser Verordnung vorgesehenen besonderen Fällen nicht offengelegt.
- (6) Die gemäß dieser Verordnung erhaltenen Informationen werden nur zu dem Zweck verwendet, zu dem sie eingeholt wurden.

Artikel 14

Unterrichtung

- (1) Die Antragsteller, die Werft, der Ausführer, der oder die Käufer des Schiffes sowie ihre repräsentativen Verbände und die Vertreter des Ausfuhrlandes können die Unterrichtung über Einzelheiten der wichtigsten Tatsachen und Erwägungen beantragen, auf deren Grundlage beabsichtigt wird, die Einführung einer Abgabe wegen schädigender Preisgestaltung oder die Einstellung einer Untersuchung oder eines Verfahrens ohne die Einführung einer Abgabe zu empfehlen.
- (2) Anträge auf endgültige Unterrichtung gemäß Absatz 1 müssen schriftlich bei der Kommission eingereicht werden und innerhalb der von ihr festgesetzten Frist eingehen.

- (3) Die endgültige Unterrichtung erfolgt schriftlich. Sie erfolgt unter der erforderlichen Wahrung der Vertraulichkeit der Informationen so bald wie möglich und normalerweise spätestens einen Monat vor einer endgültigen Entscheidung. Ist die Kommission nicht in der Lage, über bestimmte Tatsachen oder Erwägungen innerhalb dieser Frist zu unterrichten, so werden diese so bald wie möglich danach mitgeteilt.

Die Unterrichtung greift einem etwaigen späteren Beschluss der Kommission nicht vor; stützt sich dieser Beschluss jedoch auf andere Tatsachen und Erwägungen, so erfolgt die Unterrichtung darüber so bald wie möglich.

- (4) Nach der Unterrichtung vorgebrachte Bemerkungen werden nur berücksichtigt, wenn sie innerhalb einer von der Kommission im Einzelfall festgesetzten Frist eingehen, die mindestens zehn Tage beträgt, wobei der Dringlichkeit der Angelegenheit gebührend Rechnung getragen wird.

Artikel 15

Bericht

Die Kommission nimmt Informationen über die Durchführung dieser Verordnung in ihren Jahresbericht über die Anwendung und Durchführung von handelspolitischen Schutzmaßnahmen auf, den sie gemäß Artikel 22a der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 dem Europäischen Parlament und dem Rat vorlegt.

Artikel 16
Schlussbestimmungen

- (1) Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung
- a) besonderer Regeln, die in zwischen der Union und Drittländern geschlossenen Vereinbarungen enthalten sind;
 - b) besonderer Maßnahmen, sofern diesen nicht die im Rahmen des Schiffbau-Übereinkommens eingegangenen Verpflichtungen entgegenstehen.
- (2) Es wird keine Untersuchung gemäß dieser Verordnung durchgeführt und keine Maßnahme verhängt oder aufrechterhalten, wenn diese Maßnahme den Verpflichtungen der Union aus dem Schiffbau-Übereinkommen oder anderen einschlägigen internationalen Übereinkommen zuwiderlaufen würde.

Diese Verordnung hindert die Union nicht daran, ihren Verpflichtungen aus dem Schiffbau-Übereinkommen hinsichtlich der Streitbeilegung nachzukommen.

Artikel 17
Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 385/96 wird aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Verweisungen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

Artikel 18
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem Tag des Inkrafttretens des Schiffbau-Übereinkommens¹.

Sie gilt nicht für Schiffe, deren Kaufvertrag vor dem Tag des Inkrafttretens des Schiffbau-Übereinkommens geschlossen wurde, ausgenommen Schiffe, deren Kaufvertrag nach dem 21. Dezember 1994 geschlossen wurde und die mehr als fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geliefert werden sollen. Diese Schiffe fallen unter diese Verordnung, es sei denn, die Werft beweist, dass diese lange Lieferfrist auf normale kaufmännische Gründe und nicht auf die Absicht zurückzuführen ist, die Anwendung dieser Verordnung zu umgehen.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ... am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

¹ Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Schiffbau-Übereinkommens wird im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe L, veröffentlicht.

ANHANG I

Aufgehobene Verordnung mit ihrer nachfolgenden Änderung

Verordnung (EG) Nr. 385/96 des Rates

(ABl. L 56 vom 6.3.1996, S. 21)

Verordnung (EU) Nr. 37/2014 des Europäischen

Parlaments und des Rates

(ABl. L 18 vom 21.1.2014, S. 1)

Nur Ziffer 5 des Anhangs

ANHANG II

Entsprechungstabelle

Verordnung (EG) Nr. 385/96	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 bis 4	Artikel 1 bis 4
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitende Worte	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitende Worte
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a einleitende Worte	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a einleitende Worte
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a erster Gedankenstrich	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a Ziffer i
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a zweiter Gedankenstrich	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a Ziffer ii
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a dritter Gedankenstrich	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a Ziffer iii
Artikel 5 Absatz 2 Unterabsätze 2, 3 und 4	Artikel 5 Absatz 2 Unterabsätze 2, 3 und 4
Artikel 5 Absätze 3 bis 10	Artikel 5 Absätze 3 bis 10
Artikel 5 Absatz 11 Unterabsatz 1	Artikel 5 Absatz 11 Sätze 1 und 2
Artikel 5 Absatz 11 Unterabsatz 2	Artikel 5 Absatz 11 Satz 3
Artikel 5 Absatz 12 Satz 1	Artikel 5 Absatz 12 Unterabsatz 1
Artikel 5 Absatz 12 Sätze 2 und 3	Artikel 5 Absatz 12 Unterabsatz 2
Artikel 6 Absätze 1 und 2	Artikel 6 Absätze 1 und 2
Artikel 6 Absatz 3 Satz 1	Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1
Artikel 6 Absatz 3 Satz 2	Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 6 Absatz 3 Satz 3	Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 3
Artikel 6 Absatz 4 Satz 1	Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 1
Artikel 6 Absatz 4 Satz 2	Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2
Artikel 6 Absatz 4 Sätze 3 und 4	Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 3

Verordnung (EG) Nr. 385/96	Vorliegende Verordnung
Artikel 6 Absatz 5	Artikel 6 Absatz 5
Artikel 6 Absatz 6 Satz 1	Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 1
Artikel 6 Absatz 6 Satz 2	Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 2
Artikel 6 Absatz 6 Satz 3	Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 3
Artikel 6 Absatz 6 Satz 4	Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 4
Artikel 6 Absatz 7 Satz 1	Artikel 6 Absatz 7 Unterabsatz 1
Artikel 6 Absatz 7 Satz 2	Artikel 6 Absatz 7 Unterabsatz 2
Artikel 6 Absätze 8 und 9	Artikel 6 Absätze 8 und 9
Artikel 7 bis 11	Artikel 7 bis 11
Artikel 12 Absatz 1 Satz 1	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 12 Absatz 1 Satz 2	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 12 Absatz 1 Satz 3	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 3
Artikel 12 Absätze 2 bis 6	Artikel 12 Absätze 2 bis 6
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14 Absätze 1 und 2	Artikel 14 Absätze 1 und 2
Artikel 14 Absatz 3 Sätze 1, 2 und 3	Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 1
Artikel 14 Absatz 3 Satz 4	Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 14 Absatz 4	Artikel 14 Absatz 4
Artikel 14a	Artikel 15
Artikel 15	Artikel 16
-	Artikel 17
Artikel 16	Artikel 18
-	Anhang I
-	Anhang II