

Επίσημη Εφημερίδα

L 43

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

57ο έτος
13 Φεβρουαρίου 2014

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 135/2014 του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2014, για την κατάργηση του δασμού αντντάμπινγκ στις εισαγωγές δικυανοδιαμιδίου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 1
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 136/2014 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2014, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) ⁽¹⁾ 12
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 137/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 468/2010 περί θεσπίσεως του καταλόγου της ΕΕ με τα σκάφη που συμμετέχουν σε παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία 47
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 138/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 55

Τιμή: 4 EUR

(¹) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 135/2014 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 11ης Φεβρουαρίου 2014

για την κατάργηση του δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές δικυανοδιαμιδίου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας⁽¹⁾ («βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 6 και το άρθρο 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Ισχύοντα μέτρα

- (1) Το Συμβούλιο, κατόπιν έρευνας αντιντάμπινγκ («αρχική έρευνα»), επέβαλε, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1331/2007⁽²⁾, οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές 1-κυανοουανιδίνης (δικυανοδιαμιδίου) καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («Κίνα» ή «υπό εξέταση χώρα») («οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ»). Τα μέτρα έλαβαν τη μορφή δασμού κατ' αξίαν ύψους 49,1 %.

1.2. Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων

- (2) Μετά τη δημοσίευση ανακοίνωσης για την επικείμενη λήξη της ισχύος των οριστικών μέτρων αντιντάμπινγκ⁽³⁾, η Επιτροπή έλαβε, στις 14 Αυγούστου 2012, αίτηση έναρξης επανεξέτασης των εν λόγω μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Το αίτημα υποβλήθηκε από την εταιρεία AlzChem AG («ο αιτών»), που αντιπροσωπεύει το 100 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής σε δικυανοδιαμίδιο.
- (3) Η υποβληθείσα αίτηση βασίστηκε στο επιχειρήμα ότι η λήξη της ισχύος των οριστικών μέτρων αντιντάμπινγκ είναι πιθα-

νόν να οδηγήσει στη διατήρηση του ντάμπινγκ και στη συνέχιση της ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

1.3. Έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων

- (4) Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε, έπειτα από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή, ότι υφίστανται επαρκή στοιχεία για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, ανήγγειλε, στις 15 Νοεμβρίου 2012, με ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*⁽⁴⁾ («η ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας»), την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

1.4. Έρευνα

1.4.1. Περίοδος έρευνας επανεξέτασης και υπό εξέταση περίοδος

- (5) Η έρευνα με αντικείμενο τη συνέχιση του ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2012 («περίοδος έρευνας για την επανεξέταση» ή «ΠΕΕ»). Η εξέταση των τάσεων που είχαν σημασία για την εκτίμηση της πιθανότητας συνέχισης της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως το τέλος της περιόδου έρευνας επανεξέτασης («υπό εξέταση περίοδος»).
- (6) Μετά την τελική κοινοποίηση, ο αιτών ισχυρίστηκε ότι η υπό εξέταση περίοδος θα έπρεπε να έχει ξεκινήσει το 2008, καθώς για το 2009 θα κατέληγε σε μη αντιπροσωπευτικά ευρήματα. Θα πρέπει, πρώτον, να σημειωθεί ότι η Επιτροπή διαθέτει ευρεία διακριτική ευχέρεια στον προσδιορισμό της περιόδου που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς της επαλήθευσης της ζημίας. Δεύτερον, ο αιτών πραγματοποίησε τον ισχυρισμό αυτό σε πολύ προχωρημένο στάδιο για να μπορέσει να τροποποιηθεί η περίοδος. Η υπό εξέταση περίοδος ανακοινώθηκε στα αρχικά στάδια της διαδικασίας, αλλά ο αιτών δεν την αμφισβήτησε τότε. Η

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51.

⁽²⁾ ΕΕ L 296 της 15.11.2007, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ C 116 της 20.4.2012, σ. 3.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 349 της 15.11.2012, σ. 10.

περίοδος δεν μπορεί να μεταβληθεί σε τόσο προχωρημένο στάδιο της διαδικασίας για πρακτικούς λόγους και επειδή η τροποποίηση με βάση τα συλλεγόμενα στοιχεία θα ήταν αντίθετη προς την αμερόληπτη διεξαγωγή της έρευνας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

1.4.2. Μέρη τα οποία αφορά η έρευνα

- (7) Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσημα τον αιτούντα, τους παραγωγούς-εξαγωγείς της οικείας χώρας, τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς, τους χρήστες στην Ένωση που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται, καθώς και τους αντιπροσώπους της εξαγωγικής χώρας για την έναρξη της επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση εντός της προθεσμίας που αναφερόταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας.
- (8) Λόγω του εμφανώς μεγάλου αριθμού παραγωγών-εξαγωγών στην ενδιαφερόμενη χώρα και μη συνδεδεμένων εισαγωγών στην Ένωση, θεωρήθηκε σκόπιμο, σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού, να εξετασθεί το ενδεχόμενο εφαρμογής της μεθόδου δειγματοληψίας. Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον απαιτείται δειγματοληψία και, εφόσον απαιτείται, να επιλέξει δείγμα, κλήθηκαν τα προαναφερόμενα μέρη, δυνάμει του άρθρου 17 του βασικού κανονισμού, να αναγγελούν εντός 15 ημερών από την έναρξη της επανεξέτασης και να παράσχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που ζητούνται στην ανακοίνωση για την έναρξη.
- (9) Στην Κίνα πραγματοποιήθηκαν επαφές με δώδεκα γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς. Δεδομένου ότι μόνο ένας παραγωγός-εξαγωγέας από την Κίνα παρείχε τα ζητούμενα στοιχεία, δεν κρίθηκε σκόπιμη η επιλογή δείγματος παραγωγών-εξαγωγών.
- (10) Σε ό,τι αφορά τους εισαγωγείς, εντοπίστηκαν περίπου 10 μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς δικυανοδιαμιδίου στην Ένωση και κλήθηκαν να παράσχουν πληροφορίες για δειγματοληψία. Μόνο δύο από αυτούς παρουσιάστηκαν και ήταν πρόθυμοι να συνεργαστούν στην τρέχουσα επανεξέταση. Συνεπώς, δεν ήταν αναγκαία δειγματοληψία για μη συνδεδεμένους εισαγωγείς.
- (11) Η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια σε όλα τα μέρη που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται ή που αναγγέλθηκαν εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας. Ελήφθησαν απαντήσεις από τον παραγωγό της Ένωσης, τον συνεργαζόμενο παραγωγό-εξαγωγέα από την Κίνα, δύο μη συνδεδεμένους εισαγωγείς και ένα χρήστη στην Ένωση.
- (12) Πρόσθετες παρατηρήσεις υπέβαλαν δύο μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς/έμποροι και τρεις χρήστες στην Ένωση.
- (13) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για τον προσδιορισμό της πιθανής συνέχισης του ντάμπινγκ και της πιθανότητας συνέχισης της ζημίας, αφενός, και του συμφέροντος της Ένωσης, αφετέρου. Πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις επαλήθευσης στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων ενδιαφερόμενων μερών.

α) Παραγωγός της Ένωσης:

— AlzChem AG, Trostberg, Γερμανία

β) Παραγωγός-εξαγωγέας στην Κίνα

— Ningxia Jiafeng Chemicals Co., Ltd. Shizuishan, Κίνα

γ) Μη συνδεδεμένος εισαγωγέας της Ένωσης:

— Helm AG, Αμβούργο, Γερμανία

δ) Χρήστης στην Ένωση:

— Merck Santé S.A.S., Λυών, Γαλλία

2. ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΙΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

2.1. Υπό εξέταση προϊόν

- (14) Το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας επανεξέτασης είναι το ίδιο με το προϊόν της αρχικής έρευνας, ήτοι η ουσία 1-κυανογουανιδίνη (δικυανοδιαμιδίο) («DCD») καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («το υπό εξέταση προϊόν»), το οποίο επί του παρόντος υπάγεται στον κωδικό ΣΟ ex 2926 20 00. Παράγεται από ασβεστική άσβεστο και αιθάλη του άνθρακα και εμφανίζεται ύστερα από αρκετά στάδια παραγωγής. Πρόκειται για στερεά ουσία σε μορφή λεπτής, λευκής, κρυσταλλικής σκόνης, συνήθως άοσμης.
- (15) Το DCD συνήθως χρησιμοποιείται κυρίως ως ενδιάμεσο προϊόν για την παραγωγή ευρείας ποικιλίας άλλων ενδιάμεσων χημικών προϊόντων, όπως τα φαρμακευτικά προϊόντα, για διάφορες βιομηχανικές χρήσεις — νερό, πολτός και χαρτί, κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα, δέρμα — και σε διάφορους κλάδους εποξειδικών εφαρμογών. Αποτελεί βασικό στοιχείο της αλυσίδας αζώτου — άνθρακα — αζώτου (NCN), με εξειδικευμένα τελικά προϊόντα, όπως η νιτρική γουανιδίνη και άλλα παράγωγα NCN.
- (16) Το περισσότερο DCD που πωλείται στην αγορά της Ένωσης είναι συνήθους τύπου. Μόνο ένα περιορισμένο ποσό έχει μικρότερο μέγεθος σωματιδίων (το λεγόμενο micro DCD). Ο κινέζος εξαγωγέας-παραγωγός παρείχε στοιχεία μόνο για το συνήθη τύπο.

2.2. Ομοειδές προϊόν

- (17) Ένας χρήστης εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσο το ενωσιακό DCD και το κινεζικό DCD ήταν ανάλογα προϊόντα με βάση το γεγονός ότι ο συνήθης τύπος DCD που παράγεται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής είναι, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς, υψηλότερης ποιότητας από το παραγόμενο από τους κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς. Ειδικότερα, ο εν λόγω χρήστης ισχυρίστηκε ότι η περιεκτικότητα του κινεζικού DCD σε νερό είναι σημαντικά υψηλότερη και πιο ασταθής σε σχέση με την περιεκτικότητα σε νερό του DCD που παράγεται στην Ένωση. Επιπλέον, το κινεζικό DCD έχει υψηλότερη περιεκτικότητα προσμείξεων.

- (18) Όπως και στην αρχική έρευνα, η έρευνα κατέδειξε ότι, ενώ ενδέχεται να υπάρχουν ορισμένες ποιοτικές διαφορές, αυτές δεν είναι δυνατόν να ποσοτικοποιηθούν και επιπλέον δεν επηρεάζουν τις βασικές χημικές, φυσικές και τεχνικές ιδιότητες του DCD που παράγεται και πωλείται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στην Ένωση και του υπό εξέταση προϊόντος, που, όπως διαπιστώθηκε, είναι τα ίδια και έχουν τις ίδιες τελικές χρήσεις.
- (19) Ένας άλλος χρήστης ισχυρίστηκε ότι το micro DCD θα πρέπει να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής των μέτρων αντιντάμπινγκ λόγω των προβαλλόμενων διαφορών στα φυσικά χαρακτηριστικά, τις τελικές χρήσεις και τις τιμές από τον συνήθη τύπο του DCD.
- (20) Η έρευνα κατέδειξε, εντούτοις, ότι οι δύο τύποι έχουν κοινά βασικά χημικά, φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά. Η περαιτέρω επεξεργασία του συνήθους τύπου του DCD για την παραγωγή του micro DCD προβλέπει μια απλή φυσική διεργασία (φρεζάρισμα), αλλά καμία χημική επεξεργασία. Επιπλέον, ακόμη και αν οι τιμές του micro DCD είναι υψηλότερες από ό,τι για τον συνήθη τύπο του DCD, και οι δύο τύποι έχουν τις ίδιες βασικές τελικές χρήσεις και μπορεί να εναλλάσσονται κανονικά.
- (21) Η έρευνα επιβεβαίωσε ότι, όπως και στην αρχική έρευνα, το υπό εξέταση προϊόν και τα προϊόντα που παράγονται και πωλούνται από τον παραγωγό-εξαγωγέα στην εγχώρια αγορά στην Κίνα, καθώς και εκείνα που παράγονται και πωλούνται στην Ένωση από τον ενωσιακό παραγωγό έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες χρήσεις και, ως εκ τούτου, θεωρούνται ότι είναι ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

3. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

3.1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- (22) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε κατά πόσον η λήξη της ισχύος των υφιστάμενων μέτρων θα οδηγούσε σε συνέχιση της πρακτικής ντάμπινγκ.
- (23) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 9, λόγω του γεγονότος ότι μόνο μία εταιρεία συνεργάστηκε, δεν ήταν αναγκαίο να επιλεγεί δείγμα παραγωγών-εξαγωγών στην Κίνα. Η εταιρεία αυτή κάλυψε πάνω από το 35 % των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος από την Κίνα στην Ένωση κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Η εν λόγω εταιρεία δεν πραγματοποίησε εξαγωγές κατά τη διάρκεια της ΠΕ της αρχικής έρευνας και, ως εκ τούτου, δεν συνεργάστηκε κατά την αρχική έρευνα.

3.2. Ντάμπινγκ στις εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ

3.2.1. Ανάλογη χώρα

- (24) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία καθορίζεται με βάση τις τιμές ή την κατασκευασμένη αξία σε μια τρίτη χώρα με κατάλληλη οικονομία αγοράς («ανάλογη χώρα») ή με βάση την τιμή που μια τέτοια ανάλογη χώρα εφαρμόζει έναντι

άλλων χωρών, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης, ή, εφόσον τα ανωτέρω δεν είναι εφικτά, με βάση οποιοδήποτε άλλο εύλογο δεδομένο, όπως είναι η πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση, αναπροσαρμοσμένη καταλλήλως, εφόσον χρειάζεται, για να συμπεριλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους.

- (25) Ελλείψει παραγωγής του υπό εξέταση προϊόντος εκτός της Ένωσης και Κίνας, η Επιτροπή ανέφερε στην ανακοίνωση έναρξης της διαδικασίας την πρόθεσή της να βασιστεί η κανονική αξία στις τιμές που όντως καταβάλλονται ή πρέπει να καταβάλλονται στην Ένωση για το ομοειδές προϊόν, όπως επίσης στην αρχική έρευνα.
- (26) Το ομοειδές προϊόν πωλήθηκε από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σε αντιπροσωπευτικές ποσότητες. Ωστόσο, οι εγχώριες πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σημειωσαν ζημία, αν και πλησιάζουν το νεκρό σημείο. Κατά συνέπεια, η κανονική αξία βασίστηκε στο κόστος κατασκευής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής με πρόσθεση ενός εύλογου ποσού για την πώληση, τις γενικές και τις διοικητικές δαπάνες και το κέρδος. Οι γενικές και διοικητικές δαπάνες και το κέρδος προσδιορίστηκαν με βάση την ίδια μέθοδο όπως και κατά την αρχική έρευνα. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 9 έγιναν προσαρμογές στο κόστος κατασκευής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ώστε να αντισταθμιστούν οι συμπληρωματικές δαπάνες που απορρέουν από τη μεταφορά λόγω της φυσικής απόστασης μεταξύ των μονάδων παραγωγής, την έλλειψη άμεσης πρόσβασης σε πρώτες ύλες, οι οποίες πρέπει να μεταφερθούν από απόμακρες εγκαταστάσεις παραγωγής, καθώς και τη διάθεση του υποπροϊόντος (μαύρη άσβεστος). Αυτές οι προσαρμογές έγιναν επίσης στην αρχική έρευνα.

3.2.2. Τιμή εξαγωγής

- (27) Όλες οι εξαγωγικές πωλήσεις του συνεργαζόμενου παραγωγού-εξαγωγέα στην Ένωση έγιναν απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες που είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού, η τιμή εξαγωγής καθορίστηκε με βάση τις πραγματικά πληρωθείσες ή πληρωτέες τιμές.

3.2.3. Σύγκριση

- (28) Η σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής πραγματοποιήθηκε σε επίπεδο τιμών εκ του εργοστασίου.
- (29) Για τη διασφάλιση της διεξαγωγής δίκαιης σύγκρισης μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής του συνεργαζόμενου παραγωγού-εξαγωγέα, και σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν οι δέουσες προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη διαφορές στη μεταφορά, στην ασφάλιση, στους φόρους και στο πιστωτικό κόστος οι οποίες επηρεάζουν τις τιμές και τη δυνατότητα σύγκρισης των τιμών.

3.2.4. Περιθώριο ντάμπινγκ

- (30) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 11 του βασικού κανονισμού, το περιθώριο ντάμπινγκ καθορίστηκε βάσει της σύγκρισης της μέσης σταθμισμένης κανονικής αξίας με το σταθμισμένο μέσο όρο των τιμών εξαγωγής.

- (31) Για τον συνεργαζόμενο παραγωγό-εξαγωγέα η εν λόγω σύγκριση κατέδειξε την ύπαρξη ντάμπινγκ, αν και σημαντικά χαμηλότερου από το επίπεδο ντάμπινγκ που διαπιστώθηκε στην αρχική έρευνα.

3.3. Εξέλιξη των εισαγωγών σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων

3.3.1. Προκαταρκτική παρατήρηση

- (32) Πέραν της διαπίστωσης ντάμπινγκ κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, ερευνήθηκε η πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων και αναλύθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία: ικανότητα παραγωγής και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα· όγκος και τιμές των εισαγωγών με ντάμπινγκ από την Κίνα· η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης σε σχέση με τις εισαγωγές από την Κίνα.
- (33) Σε αυτό το πλαίσιο, πρέπει να σημειωθεί ότι ο συνεργαζόμενος παραγωγός-εξαγωγέας αντιπροσώπευε ποσοστό ύψους άνω του 30 % της συνολικής παραγωγικής ικανότητας στη ΛΔΚ κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ.

3.3.2. Παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα των κινέζων παραγωγών

- (34) Επειδή δεν υπάρχουν πολλές πληροφορίες για τον κινεζικό κλάδο παραγωγής DCD, τα συμπεράσματα σχετικά με την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα βασίζονται κυρίως στις πληροφορίες που περιέχονται στην αίτηση επανεξέτασης και στις πληροφορίες που ελήφθησαν από τον μοναδικό συνεργαζόμενο παραγωγό, διασταυρούμενες, στο μέτρο του δυνατού, με πληροφορίες που είναι διαθέσιμες δημόσια.
- (35) Σε αυτή τη βάση θεωρείται ότι η συνολική εγκατεστημένη ικανότητα στην Κίνα αυξήθηκε μεταξύ του 2007 και του 2012. Η πραγματική παραγωγή κατά την ΠΕΕ περιορίστηκε, ωστόσο, σε 80 000 τόνους, πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί να διατίθεται κάποια πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Η εγκατεστημένη κινεζική παραγωγική ικανότητα κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ αντιπροσωπεύει περισσότερη από την παγκόσμια ζήτηση DCD και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα μπορεί να αντιπροσωπεύει περισσότερη από τη συνολική κατανάλωση της Ένωσης κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, ενώ η εγχώρια κινεζική κατανάλωση κατά τη διάρκεια της ΠΕ ανέρχεται πλέον σε 40 000 τόνους, δηλαδή στο ήμισυ της πραγματικής κινεζικής παραγωγής.
- (36) Σε σχέση με την πλεονάζουσα ικανότητα, οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν επιτόπου κατά τη διάρκεια της έρευνας δείχνουν ότι στον μόνο συνεργαζόμενο παραγωγό, ο οποίος αντιπροσωπεύει πάνω από το 20 % της συνολικής εγκατεστημένης παραγωγικής ικανότητας της Κίνας το 2012, έχει χορηγηθεί έγκριση για επέκταση της παραγωγικής του ικανότητας κατά 50 % το 2014. Αναμένεται ότι αυτή η νέα παραγωγική ικανότητα θα εξυπηρετήσει, μεταξύ άλλων, τις διαδικασίες παραγωγής του ίδιου του παραγωγού (δεσμευμένη χρήση του DCD) και την κινεζική εγχώρια αγορά, η οποία κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ απορρόφησε περίπου το ήμισυ της παραγωγής DCD του μοναδικού συνεργαζόμενου παραγωγού. Στοιχεία που ελήφθησαν από τον μοναδικό συνεργαζόμενο παραγωγό κατέδειξαν ότι οι μελλοντικές

επενδύσεις στην παραγωγική ικανότητα θα χρησιμοποιηθούν για τον εφοδιασμό, μεταξύ άλλων, της κινεζικής εγχώριας αγοράς η οποία είναι μεγάλη και ταχέως αναπτυσσόμενη.

- (37) Συνεπώς, η Κίνα είναι σε θέση να παράγει μεγάλες ποσότητες προς εξαγωγή, ιδίως επειδή δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η εγχώρια αγορά έχει τη δυνατότητα να απορροφήσει όλη την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.

3.3.3. Όγκος και τιμές εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την Κίνα

- (38) Σύμφωνα με τη Eurostat και τα επαληθευμένα στοιχεία εισαγωγών, ο όγκος των εισαγωγών από την Κίνα μειώθηκε απότομα όταν τα μέτρα εισήχθησαν το 2007 και άρχισε να αυξάνεται και πάλι ελαφρώς μεταξύ του 2009 και του τέλους της ΠΕΕ, αλλά δεν έφτασε ποτέ το επίπεδο του 2007. Αυτό αντανακλάται επίσης στο μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών, που σημείωσε πτώση από το 40-45 % το 2007 στο 10-15 % το 2009 και έφτασε και πάλι το επίπεδο του 15-20 % στο τέλος της ΠΕΕ, παρά την αύξηση των κινεζικών τιμών κατά 73 %.

3.3.4. Ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης

- (39) Η ενωσιακή αγορά είναι σχετικά μεγάλη, αγγίζοντας περίπου το 18 % της παγκόσμιας κατανάλωσης DCD αλλά δεν είναι απαραίτητα η πιο ελκυστική ή η μοναδική ελκυστική αγορά σε σχέση με τα μερίδια πώλησης και τις τιμές (βλέπε αιτιολογική σκέψη 74). Πράγματι, οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι οι κινέζοι παραγωγοί αναμένουν αυξημένη ζήτηση από τον φαρμακευτικό κλάδο, π.χ. στην Ινδία, που χρησιμοποιεί το DCD, για παράδειγμα, ως εισροή για την παραγωγή φαρμάκου για το διαβήτη (μετφορμίνη). Η νέα ζήτηση, επομένως, θα μπορούσε δυνητικά να απορροφήσει ένα μεγάλο μέρος της κινεζικής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας. Βάσει όλων των ανωτέρω, θεωρείται ότι η αγορά της Ένωσης δεν αποτελεί τη μοναδική ελκυστική αγορά για τους κινέζους εξαγωγείς.

3.3.5. Συμπέρασμα για την πιθανότητα συνέχισης της πρακτικής ντάμπινγκ

- (40) Η έρευνα επιβεβαίωσε ότι οι κινεζικές εισαγωγές εξακολούθησαν να εισέρχονται στην αγορά της Ένωσης σε τιμές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Δεδομένου του συνεχιζόμενου ντάμπινγκ, του γεγονότος ότι η αγορά της Ένωσης είναι μεγάλη και ήταν ελκυστική για τους κινέζους εξαγωγείς στο παρελθόν, καθώς και της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας στην Κίνα, η οποία υπερβαίνει τη συνολική κατανάλωση της Ένωσης, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει πιθανότητα συνέχισης της πρακτικής ντάμπινγκ εάν καταργηθούν τα μέτρα. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το τρέχον επίπεδο ντάμπινγκ είναι σημαντικά χαμηλότερο από αυτό που διαπιστώθηκε κατά την αρχική έρευνα.

4. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

4.1. Προκαταρκτική παρατήρηση

- (41) Καθώς η ανάλυση αφορά μόνο μία εταιρεία, για λόγους απορρήτου οι περισσότεροι δείκτες παρουσιάζονται με δεκτοποιημένη μορφή είτε ως εύρος τιμών.

4.2. Κλάδος παραγωγής της Ένωσης

- (42) Η παραγωγή του ενωσιακού παραγωγού AlzChem AG αντιπροσωπεύει το 100 % του DCD που παράγεται στην Ένωση. Ως εκ τούτου, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η AlzChem AG αποτελεί τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

4.3. Κατανάλωση στην αγορά της Ένωσης

- (43) Η κατανάλωση στην Ένωση προσδιορίστηκε βάσει του όγκου των μη δεσμευμένων πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης και βάσει των στοιχείων της Eurostat σχετικά με τις εισαγωγές, διασταυρούμενων με άλλες στατιστικές πηγές. Κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 1

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Κατανάλωση της Ένωσης (σε τόνους)	11 042	13 712	14 338	14 146
Δείκτης (2009 = 100)	100	124	130	128

- (44) Εκτός από την κατανάλωση στην ελεύθερη αγορά που παρουσιάστηκε ανωτέρω, σημειώνεται ότι κατά την υπό εξέταση περίοδο οι πωλήσεις στη δεσμευμένη αγορά DCD από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής κυμαίνονταν μεταξύ 10 % και 20 % της ενωσιακής παραγωγής και εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 2

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Δεσμευμένη χρήση – Δείκτης (2009 = 100)	100	123	124	127

4.4. Εισαγωγές στην Ένωση από την Κίνα

- (45) Λαμβανομένου υπόψη ότι μόνο ένας εξαγωγέας συνεργάστηκε κατά την έρευνα, διαπιστώθηκε ότι τα στοιχεία της Eurostat ήταν η καλύτερη πηγή πληροφοριών για τους όγκους και τις τιμές εισαγωγών. Τα στοιχεία της Eurostat αφορούν την ΕΕ των 27 και διασταυρώθηκαν με άλλες πηγές όπως τις κινεζικές στατιστικές εξαγωγών, τη βάση δεδομένων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6, καθώς και τα στοιχεία του συνεργαζόμενου εισαγωγέα-χρήστη.
- (46) Οι παραδόσεις του DCD από την Κίνα εισάγονταν στο πλαίσιο δύο τελωνειακών καθεστώτων. Υπό το κανονικό καθεστώς ήταν καταβλητέα τόσο το κανονικό δασμολόγιο

όσο και ο δασμός αντανάμπινγκ. Στο πλαίσιο του καθεστώτος τελειοποίησης προς επανεξαγωγή κανένας από αυτούς τους δασμούς δεν ήταν καταβλητέος, επειδή το υλικό χρησιμοποιήθηκε για την παραγωγή κατάντη προϊόντων που εξήχθησαν εκτός της Ένωσης. Όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα, το καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή καλύπτει τα δύο τρίτα περίπου των εισαγωγών κατά την ΠΕΕ.

4.4.1. Όγκος και μερίδιο αγοράς

- (47) Μετά την επιβολή των μέτρων αντανάμπινγκ το 2007, ο όγκος των κινεζικών εισαγωγών μειώθηκε σημαντικά. Το συνολικό μερίδιό τους στην αγορά κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ ήταν περίπου 15 % έως 20 %. Παρά το γεγονός αυτό, κατά την εξεταζόμενη περίοδο ο όγκος των εισαγωγών καταγωγής Κίνας υπό το κανονικό τελωνειακό καθεστώς παρουσίασε διακυμάνσεις, ενώ οι κινεζικές εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του καθεστώτος τελειοποίησης προς επανεξαγωγή υπερδιπλασιάστηκαν. Λαμβανομένων υπόψη και των δύο καθεστώτων, οι όγκοι των εισαγωγών αυξήθηκαν κατά την ίδια περίοδο, αλλά παραμένουν πολύ χαμηλότεροι από τα επίπεδα που παρατηρήθηκαν πριν από την επιβολή των μέτρων (άνω των 6 000 τόνων).

Πίνακας 3

Εισαγωγές από την Κίνα	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Όγκος των εισαγωγών – κανονικό καθεστώς (τόνοι)	881	1 251	1 781	730
Δείκτης (2009 = 100)	100	142	202	83
Μερίδιο αγοράς	5-10 %	5-10 %	10-15 %	5-10 %
Μέση τιμή εισαγωγής – κανονικό καθεστώς (ευρώ/τόνο)	1 218	1 267	1 826	2 101
Μέση τιμή εισαγωγής – καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή (ευρώ/τόνο)	1 677	1 463	1 674	2 069
Όγκος των εισαγωγών – καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή (τόνοι)	676	984	654	1 467
Δείκτης (2009 = 100)	100	146	97	217
Μερίδιο αγοράς – όλα τα καθεστώτα	10-15 %	15-20 %	15-20 %	15-20 %

4.4.2. Τιμή

- (48) Όπως αποτυπώνεται στον ανωτέρω πίνακα, οι τιμές των κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκαν σημαντικά κατά την υπό εξέταση περίοδο.
- (49) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ισχυρίστηκε ότι η εξέλιξη των τιμών δεν μπορεί να εξηγηθεί από την εξέλιξη των τιμών των βασικών συντελεστών κόστους, δηλαδή των πρώτων υλών και του ενεργειακού κόστους. Ωστόσο, δεν προσκόμισε κάποια εναλλακτική εξήγηση ή αποδεικτικό στοιχείο για την υποστήριξη του ισχυρισμού του.

4.4.3. Πωλήσεις σε τιμές χαμηλότερες από τις ενωσιακές (υποτιμολόγηση)

- (50) Για να εξεταστεί αν υπήρξαν πωλήσεις σε τιμές χαμηλότερες από αυτές τις Ένωσης, έγινε σύγκριση ανάμεσα στις μέσες σταθμισμένες τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης και τις αντίστοιχες μέσες σταθμισμένες τιμές CIF των εισαγωγών από τη ΛΔΚ (συνήθης τύπος DCD μόνον). Οι τιμές πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής προσαρμόστηκαν ιδίως για το κόστος παράδοσης και τις προμήθειες σε επίπεδο τιμής «εκ του εργοστασίου». Οι τιμές CIF των εξαγωγών από την Κίνα ελήφθησαν από την Eurostat και διασταυρώθηκαν με τη βάση δεδομένων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6 και απέκλεισαν εκείνες τις εισαγωγές που βρίσκονταν υπό το καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή. Οι ανωτέρω τιμές CIF προσαρμόστηκαν για να καλύψουν τις δαπάνες που σχετίζονται με τον εκτελωνισμό, δηλαδή το δασμολόγιο και τα έξοδα μετά την εισαγωγή. Οι πωλήσεις σε τιμές χαμηλότερες από τις ενωσιακές για τις εισαγωγές που υπόκεινται σε καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή αναλύονται στην αιτιολογική σκέψη 83.
- (51) Η σύγκριση κατέδειξε ότι κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ οι εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος δεν πραγματοποιήθηκαν σε τιμές χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

4.5. Εισαγωγές στην Ένωση από άλλες τρίτες χώρες

- (52) Δεν υπήρξαν σημαντικές εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες.
- (53) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο ο όγκος των εισαγωγών από τις ΗΠΑ ουδέποτε κατέλαβε μερίδιο της αγοράς πλέον του 2%. Η έρευνα αποκάλυψε ότι, στην πραγματικότητα, οι εισαγωγές αυτές ήταν του συνήθους τύπου DCD που είχε αρχικά παραχθεί στην Κίνα και στη συνέχεια κονιοποιηθεί στις ΗΠΑ.

Πίνακας 4

Εισαγωγές από τις ΗΠΑ	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Όγκος των εισαγωγών (τόνοι)	192	237	282	255
Δείκτης (2009 = 100)	100	123	147	133
Μερίδιο αγοράς	0-2 %	0-2 %	0-2 %	0-2 %

4.6. Οικονομική κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης

- (54) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η εξέταση του αντικτύπου των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής περιέλαβε αξιολόγηση όλων των οικονομικών παραγόντων και δεικτών που επηρέασαν την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την υπό εξέταση περίοδο.

4.6.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

- (55) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής λειτουργούσε μία καθετοποιημένη αλυσίδα παραγωγής DCD, ενσωματώνοντας όχι μόνο το DCD αλλά και τα ανάντη και κατάντη προϊόντα. Από το 2009 η παραγωγική ικανότητα DCD της Ένωσης δεν μεταβλήθηκε. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο παραγωγός της Ένωσης αύξησε σε μεγάλο βαθμό την παραγωγή λόγω της μεγαλύτερης ζήτησης στην ενωσιακή αγορά όπως φάνηκε στον πίνακα 1 παραπάνω. Από το 2010 ο παραγωγός της Ένωσης λειτουργεί με μάλλον το πλήρες δυναμικό του. Αυτό συνέβη σε μικρότερο βαθμό το 2009, όταν η παραγωγή και οι πωλήσεις είχαν πληγεί από την οικονομική κρίση.

Πίνακας 5

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Παραγωγή - Δείκτης (2009 = 100)	100	115	113	109
Παραγωγική ικανότητα - Δείκτης (2009 = 100)	100	100	100	100
Χρησιμοποίηση παραγωγικής ικανότητας	86,9 %	100,2 %	98,2 %	95,2 %

4.6.2. Αποθέματα

- (56) Ο παραγωγός της Ένωσης διατήρησε ένα μικρό απόθεμα καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο, γεγονός που δεν κρίθηκε ότι αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την αξιολόγηση της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

Πίνακας 6

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Αποθέματα - Δείκτης (2009 = 100)	100	73	88	49

4.6.3. Όγκος πωλήσεων, μερίδια αγοράς και μέσες τιμές μονάδας στην Ένωση

- (57) Οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης αυξήθηκαν κατά 26% στη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, ενώ οι τιμές πώλησης αυξήθηκαν κατά 7%.

- (58) Ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης κατάφερε να αυξήσει τις πωλήσεις του στην ΕΕ λόγω της αύξησης της κατανάλωσης που φαίνεται στο πίνακα 1 παραπάνω. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διατήρησε ένα πολύ μεγάλο μερίδιο της ενωσιακής αγοράς.

Πίνακας 7

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Όγκος πωλήσεων - Δείκτης (2009 = 100)	100	121	125	126
Μερίδιο αγοράς	80-85 %	80-85 %	80-85 %	80-85 %
Τιμές πωλήσεων - Δείκτης (2009 = 100)	100	95	98	107

4.6.4. Κερδοφορία και ταμειακή ροή

- (59) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής βελτιώθηκε σημαντικά, καθώς μπόρεσε να αυξήσει τον όγκο των πωλήσεων του και την τιμή πώλησης στην αγορά της Ένωσης σε μη συνδεδεμένους πελάτες. Η έντονη βελτίωση της κερδοφορίας είναι ακόμα πιο σημαντική αν ληφθούν υπόψη οι βαριές ζημιές του κλάδου κατά την αρχική ΠΕ (- 20 % έως - 30 %).

Πίνακας 8

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Κερδοφορία	- 10 % έως 0 %	- 10 % έως 0 %	- 10 % έως 0 %	- 5 % έως 0 %

- (60) Η κερδοφορία των δεσμευμένων συναλλαγών ήταν συγκριτικά καλή.
- (61) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο οι ταμειακές ροές ήταν πάντα αρνητικές με την εξαίρεση της ΠΕΕ, σύμφωνα με τη γενική κερδοφορία.

Πίνακας 9

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Ταμειακή ροή - Δείκτης (2009 = 100)	- 100	- 84	- 229	174

4.6.5. Επενδύσεις, απόδοση των επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίου

- (62) Κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής προέβη σε επενδύσεις για τη διατήρηση

και την αξιοποίηση των υφιστάμενων μηχανών παραγωγής. Το 2009 προέβη σε μια σημαντική νέα επένδυση που συνδέεται με το *micro DCD*.

Πίνακας 10

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Επενδύσεις - Δείκτης (2009 = 100)	100	50	65	37

- (63) Η απόδοση των επενδύσεων παρέμεινε αρνητική κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου σύμφωνα με την προαναφερθείσα κερδοφορία.

Πίνακας 11

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Δείκτης απόδοσης επενδύσεων - Δείκτης (2009 = 100)	- 100	- 63	- 62	- 10

- (64) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ισχυρίστηκε ότι δεν αντιμετώπισε δυσκολίες στην άντληση κεφαλαίων κατά την υπό εξέταση περίοδο.

4.6.6. Απασχόληση, παραγωγικότητα και μισθοί

- (65) Οι επενδύσεις που έγιναν κατά την υπό εξέταση περίοδο συνέβαλαν στην αύξηση του αριθμού των υπαλλήλων με υψηλά προσόντα. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο το μέσο επίπεδο των μισθών αυξήθηκε κατά 15 %.
- (66) Η αύξηση στην απασχόληση και την παραγωγικότητα αντικατοπτρίζει την αύξηση της παραγωγικότητας το 2010.

Πίνακας 12

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Αριθμός υπαλλήλων - Δείκτης (2009 = 100)	100	107	104	105
Παραγωγικότητα (τόνοι ανά υπάλληλο) — Δείκτης (2009 = 100)	100	108	108	105
Κόστος εργασίας ανά υπάλληλο — Δείκτης (2009 = 100)	100	112	113	115

4.6.7. Μέγεθος του ντάμπινγκ και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις των προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ

- (67) Η πρακτική ντάμπινγκ συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, όπως εξηγείται στο σημείο 3.2 ανωτέρω.

(68) Ο αντίκτυπος του μεγέθους του πραγματικού περιθωρίου ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, δεδομένου του όγκου των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την Κίνα, δεν μπορεί να θεωρηθεί τόσο υψηλός. Σε σύγκριση με την αρχική έρευνα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχει βελτιωθεί σημαντικά — ήδη βρισκόταν σε φάση ανάκαμψης από το προηγούμενο ντάμπινγκ, ιδίως από την άποψη της κερδοφορίας, των πωλήσεων και του μεριδίου της αγοράς.

4.6.8. Συμπέρασμα

(69) Ακόμη και αν ορισμένες θετικές εξελίξεις που αναφέρονται ανωτέρω είναι σχετικά πρόσφατες, θεωρείται ότι η κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης βελτιώθηκε σημαντικά κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Όλοι οι χρηματοοικονομικοί δείκτες στο τέλος της ΠΕΕ ήταν θετικοί ή σχεδόν θετικοί.

(70) Η επιβολή των μέτρων αντιντάμπινγκ το 2007 επέτρεψε στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης να ανακάμψει σταθερά από τις ζημιολύουσες επιπτώσεις του ντάμπινγκ, εκμεταλλευόμενος περαιτέρω το δυναμικό του στις αγορές της Ένωσης και τρίτων χωρών. Το γεγονός ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής επωφελήθηκε από τα μέτρα καταδεικνύεται ως επί το πλείστον από το υψηλό επίπεδο της παραγωγής, τη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας και την αύξηση των τιμών πώλησης και της αποδοτικότητας της ΕΕ. Κατά την ΠΕΕ δεν φάνηκε να σημειώνεται πλέον σημαντική ζημία λόγω κινεζικών εισαγωγών.

(71) Μετά την κοινοποίηση, ο αιτών ισχυρίστηκε ότι το γεγονός ότι στο πλαίσιο της αρχικής έρευνας ορισμένοι δείκτες ζημίας έδειξαν θετική τάση δεν εμπόδισε την Επιτροπή να επιβεβαιώσει την ύπαρξη σημαντικής ζημίας εκείνη την περίοδο. Ο ισχυρισμός πρέπει να απορριφθεί. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1331/2007 αποτέλεσε απάντηση σε διαφορετικές συγκυρίες, ειδικότερα όταν ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ήταν λιγότερο κερδοφόρος. Επιπλέον, μια επανεξέταση ενόψει της λήξεως διαφέρει εντελώς από μια έρευνα σύμφωνα με το άρθρο 5 του βασικού κανονισμού. Ενώ η δεύτερη επικεντρώνεται στο κατά πόσον οι πρακτικές ντάμπινγκ προκαλούν ζημία στον εγχώριο κλάδο παραγωγής, η πρώτη είναι μια διαδικασία με μελλοντικές προοπτικές που αναλύει το τι ενδέχεται να συμβεί σε περίπτωση λήξης ισχύος των μέτρων.

5. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

(72) Όπως αποδεικνύεται με τα παραπάνω, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης δεν υπέστη σημαντική ζημία κατά την ΠΕΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε επομένως αν η λήξη ισχύος των μέτρων θα οδηγούσε ενδεχομένως στην εκ νέου εμφάνιση της ζημίας.

5.1. Αντίκτυπος της πλεονάζουσας ικανότητας στην Κίνα

(73) Η έρευνα έδειξε ότι υπάρχουν μεγάλες πλεονάζουσες παραγωγικές ικανότητες στην Κίνα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 34 έως 37). Ωστόσο, δεν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η εν λόγω πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα είναι πιθανόν να οδηγήσει σε σημαντικές εισαγωγές στην Ένωση.

(74) Η Ένωση είναι μία από τις πολλές αγορές όπου δραστηριοποιούνται οι κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς. Όσον αφορά τις τιμές, τα στοιχεία που προσκόμισε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, ο συνεργαζόμενος παραγωγός-εξαγωγέας από την Κίνα και τα στοιχεία από τις κινεζικές στατιστικές εξαγωγών επιβεβαιώνουν ότι πολλές αγορές εκτός ΕΕ είναι τουλάχιστον εξίσου ελκυστικές με την ενωσιακή.

(75) Όσον αφορά τις εξαγωγικές πωλήσεις του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, αυτές συχνά πραγματοποιούνταν σε τιμές υψηλότερες από τις τιμές της Ένωσης. Μετά την κοινοποίηση, ο αιτών ισχυρίστηκε ότι οι υψηλότερες τιμές εξαγωγής του δεν συνδέονταν με τη σχετική ελκυστικότητα τέτοιων αγορών, αλλά θα πρέπει μάλλον να εξηγηθούν από το γεγονός ότι οι πωλήσεις αυτές αφορούσαν μόνο μικρούς όγκους πωλήσεων. Το επιχείρημα αυτό θα πρέπει να απορριφθεί, καθώς οι συνολικές πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής συνέχιζαν να είναι σημαντικές κατά την ΠΕΕ (μεταξύ 20 % και 30 % της παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής). Επίσης, δεν τεκμηριώθηκε το ότι οι πωλήσεις σε πελάτες ήταν σημαντικά μικρότερες σε ποσότητα.

(76) Επίσης, τα στατιστικά στοιχεία για τις κινεζικές τιμές εξαγωγής του DCD στις διάφορες αγορές δεν αντικατοπτρίζουν μια διακριτή ελκυστικότητα της αγοράς της ΕΕ σε σύγκριση με άλλες αγορές εξαγωγών. Υπήρχε ήδη σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, αλλά δεν οδήγησε σε ζημιολύουσα συμπεριφορά τιμολόγησης εκ μέρους των κινέζων εξαγωγών. Το γεγονός ότι η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα θα αυξηθεί περαιτέρω σε αυτή την περίπτωση δεν είναι ένδειξη πιθανότητας πρόκλησης ζημίας. Η Ινδία αποτελεί, με διαφορά, τη μεγαλύτερη παγκόσμια αγορά DCD. Οι κινεζικές στατιστικές εξαγωγών κατέδειξαν ότι ο όγκος των κινεζικών πωλήσεων αντιπροσώπευε περίπου το 10 % μόνο του όγκου των πωλήσεων που έγιναν στην Ινδία και ότι ο κινεζικός μέσος όρος τιμών πωλήσεων στην ΕΕ ανά τόνο ήταν μάλλον αντίστοιχος με τις τιμές των κινεζικών πωλήσεων στην Ινδία. Με άλλα λόγια, οι επικρατούσες τιμές της αγοράς στη σημαντική αγορά της Ινδίας (οι οποίες αυξήθηκαν κατά 65 % κατά μέσο όρο στην υπό εξέταση περίοδο) είναι εξίσου ελκυστικές για τους παραγωγούς DCD. Δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα θα οδηγήσει σε τεράστιες εισαγωγές στην Ένωση. Επί του παρόντος μπορεί να αναμένεται ότι τουλάχιστον ένα μέρος της εν λόγω πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας δεν θα χρησιμοποιηθεί στο εγγύς μέλλον. Το συμπέρασμα αυτό βασίζεται στις προηγούμενες εξελίξεις, καθώς τα στοιχεία που υπέβαλε ο αιτών υποδεικνύουν ότι, ενώ μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ η Κίνα αύξησε την παραγωγική της ικανότητα κατά σχεδόν 50 %, αύξησε τη συνολική παραγωγή της μόνο κατά 20 % περίπου. Οι προβλέψεις που έχει κάνει ο αιτών έως το 2016 καταδεικνύουν ότι η κινεζική παραγωγική ικανότητα θα υπερβαίνει κατά πολύ την παγκόσμια ζήτηση και, επομένως, θα παραμείνει προς το παρόν αχρησιμοποίητη. Η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα σε εθνική κλίμακα θα ήταν μικρότερη εάν οι προβλέψεις καταρτιζόνταν με βάση τα στοιχεία των πωλήσεων που παρασχέθηκαν από τον συνεργαζόμενο κινέζο παραγωγό-εξαγωγέα. Εν πάση περιπτώσει, το γεγονός ότι, αντίθετα με την ενωσιακή παραγωγή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 55 ανωτέρω), η κινεζική παραγωγή DCD δεν αποτελεί τμήμα μιας αμιγώς καθιερωμένης αλυσίδας παραγωγής σημαίνει ότι είναι λιγότερο δαπανηρό να παραμείνει αχρησιμοποίητη η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.

(77) Επιπλέον, η αυξανόμενη ζήτηση ιδίως για τη φαρμακοβιομηχανία σε χώρες όπως η Ινδία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 39) θα μπορούσε, ενδεχομένως, να απορροφήσει άλλο ένα μέρος της κινεζικής πλεονάζουσας ικανότητας. Επιπλέον, η έρευνα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα προϊόντα DCD της AlzChem θεωρήθηκαν πιο ελκυστικά για χρήστες της ΕΕ λόγω, μεταξύ άλλων, της γεωγραφικής της θέσης και της αξιοπιστίας του εφοδιασμού. Αυτό παρέχει ένα σχετικό πλεονέκτημα έναντι των κινέζων παραγωγών όσον αφορά τους βασικούς χρήστες στην ΕΕ που αγοράζουν σημαντικές ποσότητες DCD. Ως εκ τούτου, λαμβανομένου υπόψη αυτού του πλαισίου, η μεγάλη παραγωγική ικανότητα στην Κίνα δεν αποτελεί λόγο να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει πιθανότητα επανάληψης της ζημίας. Το γεγονός και μόνο ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχασε μερίδιο αγοράς σε σχέση με την παγκόσμια παραγωγική ικανότητα δεν μπορεί πλέον να ανατρέψει το εν λόγω συμπέρασμα.

5.2. Αντίκτυπος της προβλεπόμενης αύξησης της αγοράς

(78) Αρκετά μέρη ανέφεραν την αναμενόμενη σημαντική αύξηση της αγοράς DCD παγκοσμίως, κυρίως χάρη σε καθιερωμένες εφαρμογές στον φαρμακευτικό και γεωργικό τομέα. Αυτό οφείλεται στην αύξηση της παραγωγής φαρμάκων κατά του διαβήτη κυρίως στην Ινδία. Η αύξηση αυτή έχει ήδη ανακοινωθεί μέσω της αύξησης στην κατανάλωση της ΕΕ στον πίνακα 1 ανωτέρω.

(79) Όσον αφορά την αγορά της ΕΕ, αναμένεται επίσης περαιτέρω ανάπτυξη, αλλά σε μικρότερο βαθμό. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ένας μεγάλος παραγωγός φαρμακευτικών προϊόντων με πωλήσεις παγκοσμίως εδρεύει στην Ένωση.

(80) Μετά την κοινοποίηση, ο αιτών αμφισβήτησε την έκταση της ανάπτυξης. Ωστόσο, σημειώνεται ότι οι αντιπροσωπείες του αντιφάσκου σε αυτόν τον τομέα και ότι πολλές πηγές καταδεικνύουν σταθερή ζήτηση στην ΕΕ και σημαντική παγκόσμια ανάπτυξη. Τα στοιχεία πωλήσεων από τον συνεργαζόμενο κινέζο παραγωγό-εξαγωγέα καταδεικνύουν την ταχέως αυξανόμενη κατανάλωση στην κινεζική εγχώρια αγορά. Κατά συνέπεια, κανένα στοιχείο της υπόθεσης δεν θα μπορούσε να υποστηρίξει το επιχείρημα ότι, όπως ισχυρίζεται τελικά ο αιτών, η ζήτηση είναι ή θα είναι άτονη.

(81) Κατόπιν της κοινοποίησης, ο αιτών υπογράμμισε, επίσης, ότι έχασε όγκο πωλήσεων και μερίδιο αγοράς σε αγορές εκτός ΕΕ. Σχετικά με αυτό το θέμα θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχει εργαστεί με το σχεδόν πλήρες δυναμικό του με αμελητέα αποθέματα, ενώ η κατανάλωση DCD στην ΕΕ συνέχισε να αυξάνεται. Συνεπώς, το ότι ο κλάδος παραγωγής της ΕΕ δεν μπορούσε να επωφεληθεί πλήρως από την ανάπτυξη στις άλλες αγορές οφείλεται μάλλον στο ότι είχε αποφασίσει να επικεντρωθεί περισσότερο στην αγορά της ΕΕ χωρίς σημαντική αύξηση της παραγωγικής ικανότητάς του. Η κατάσταση αυτή μπορεί, ωστόσο, να αλλάξει, εάν υλοποιηθούν τα σχέδια επέκτασής της. Ως εκ τούτου, αναμένεται ότι, ακόμη και αν ο όγκος των εισαγωγών του κινεζικού DCD στην Ένωση αυξηθεί στο εγγύς

μέλλον, αυτό θα μπορούσε να μην οδηγήσει αυτόματα σε επανάληψη της ζημίας. Ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης, όπως και οι κινέζοι παραγωγοί, θα επωφεληθούν από την αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης.

(82) Από την άποψη αυτή, όπως αναφέρεται και ανωτέρω, ο παραγωγός της Ένωσης έχει πολύ καλή αξιολόγηση στην αγορά και φαίνεται να είναι ο προτιμώμενος προμηθευτής πολλών βασικών πελατών, τουλάχιστον για ορισμένες εφαρμογές DCD. Η ποιότητα και η αξιοπιστία των προϊόντων DCD στην Ένωση σημαίνει ότι είναι σε θέση να εξασφαλίζει σημαντικές συμβάσεις με βασικούς πελάτες της ΕΕ και η κατάσταση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί, ανεξάρτητα από το εάν καταργηθούν τα μέτρα ή όχι. Μετά την κοινοποίηση, ένας σημαντικός χρήστης από την ΕΕ δήλωσε ότι, ακόμα και αν καταργηθούν τα μέτρα αντιντάμπινγκ, θα συνεχίσει να προμηθεύεται το προϊόν που καλύπτεται από τη διαδικασία από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

5.3. Άλλα θέματα

(83) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 50 και 51, οι κινεζικές τιμές εισαγωγών δεν ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Δεν υπήρξαν πωλήσεις σε τιμές χαμηλότερες από τις ενωσιακές σε σχέση με το κανονικό καθεστώς (περίπου το ένα τρίτο του όγκου των εισαγωγών). Πολύ χαμηλό επίπεδο της υποτιμολόγησης υφίστατο όταν λήφθηκε επίσης υπόψη το καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή (τα υπόλοιπα δύο τρίτα των εισαγωγών κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ). Η κατάσταση αυτή διαφέρει από τη σημαντική υποτιμολόγηση που διαπιστώθηκε κατά την αρχική έρευνα και προέκυψε από μια γενική προοδευτική αύξηση των τιμών των εισαγωγών μετά την επιβολή των μέτρων, αν και αυτή η αύξηση δεν ήταν σταθερή. Στην πραγματικότητα, η τιμή CIF στα σύνορα της ΕΕ των κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκε κατά 73 % κατά την περίοδο από το 2009 έως το τέλος της ΠΕΕ.

(84) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχει αποδείξει ότι παραμένει ανταγωνιστικός ακόμα και ελλείψει μέτρων δεδομένων των σημαντικών εξαγωγών του (μεταξύ του 20 % και 30 % της παραγωγής κατά την ΠΕΕ) σε χώρες εκτός ΕΕ όπου δεν ισχύουν μέτρα και όπου αντιμετώπισε τον κινεζικό ανταγωνισμό χωρίς την υποστήριξη μέτρων αντιντάμπινγκ. Η μείωση του όγκου εξαγωγών που απεικονίζεται στη συνέχεια πρέπει να εξεταστεί σε συνδυασμό με την αύξηση του όγκου πωλήσεων στην Ένωση και την αμετάβλητη παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που έχει καταρχήν χρησιμοποιηθεί πλήρως.

Πίνακας 13

	2009	2010	2011	ΠΕΕ
Όγκος εξαγωγών - Δείκτης (2009 = 100)	100	105	80	77
Τιμές εξαγωγών (μη συνδεδεμένες) - Δείκτης (2009 = 100)	100	100	109	125

(85) Οι τιμές των κινεζικών εισαγωγών κατά τη διάρκεια των οκτώ μηνών μετά την ΠΕΕ επίσης εξετάστηκαν ενόψει της υποβολής από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ισχυρίστηκε ότι σοβαρή συμπίεση των τιμών λόγω των κινεζικών εισαγωγών είχε αρχίσει εκ νέου λίγο μετά την ΠΕΕ. Με βάση το άρθρο 6 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε συνδυασμό με το άρθρο 11 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, οι πληροφορίες που αφορούν περίοδο μεταγενέστερη της ΠΕΕ δεν πρέπει κατά κανόνα να λαμβάνονται υπόψη. Ωστόσο, ακόμη και αν οι πληροφορίες αυτές λαμβάνονταν υπόψη, είναι αδύνατο σε αυτό το στάδιο να συναχθούν συμπεράσματα από αυτές, καθώς δεν είναι σαφές κατά πόσο οι εν λόγω μεταβληθείσες τιμές, εάν επιβεβαιωθούν, είναι μόνιμης φύσεως. Για παράδειγμα, παρόλο που οι τιμές έπεσαν από το τέλος της ΠΕΕ έως τον Μάιο του 2013, τον Ιούνιο του 2013 αυξήθηκαν ξανά κατά 10 %. Δεδομένου ότι αυτές οι μετά την ΠΕΕ τιμές εξακολουθούσαν να είναι σημαντικά υψηλότερες από εκείνες που παρατηρούνταν στην αρχική έρευνα, δεν είναι πολύ πιθανόν ότι στο εγγύς μέλλον θα μπορούν να υπονομεύσουν σημαντικά τη σημερινή κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ο οποίος δεν υπέστη ζημία.

(86) Τέλος, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι η κατάργηση των μέτρων θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις στις τιμές της αγοράς βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα σημαντικό μερίδιο του DCD που πωλείται στην Ένωση υπόκειται σε συμβάσεις αρκετών ετών και μια αξιόπιστη και σταθερή προμήθεια από έναν έμπιστο παραγωγό φαίνεται να είναι υψίστης σημασίας για τους χρήστες. Επιπλέον, τα δύο τρίτα των εισαγωγών κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του καθεστώτος τελειοποίησης προς επανεξαγωγή σύμφωνα με το οποίο δεν καταβάλλεται κανένας δασμός εισαγωγής ή αντιντάμπινγκ. Με δυο λόγια, μολονότι δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι ορισμένες συμβάσεις θα αποτελέσουν αντικείμενο επαναδιαπραγμάτευσης και οι τιμές εισαγωγών θα μειωθούν, δεν είναι πιθανό ότι αυτό θα συμβεί σε επίσημα επίπεδα αν καταργηθούν οι δασμοί.

5.4. Συμπέρασμα για την πιθανότητα επανάληψης του ντάμπινγκ

(87) Με βάση τα ανωτέρω, δεν είναι πιθανό ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων, να πρέπει να μειώσει τις πωλήσεις του και τον όγκο παραγωγής του DCD και/ή τις τιμές του σε βαθμό που η κερδοφορία και η γενική θέση του να επηρεαστούν ουσιαστικά.

(88) Αντίθετα, λαμβανομένων υπόψη της παγκόσμιας αύξησης της κατανάλωσης, του όγκου των κινεζικών εισαγωγών και των τιμών κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, καθώς και των τιμών σε άλλες αγορές, αναμένεται ότι, εάν δεν επιβληθούν μέτρα, οι πωλήσεις DCD του ενωσιακού κλάδου παραγωγής θα παραμείνουν ισχυρές και θα συμβάλουν θετικά στις αλυσίδες δραστηριοτήτων DCD και NCN.

(89) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αναμένεται να παραμείνει σε πλήρη δυναμικότητα είτε τα μέτρα καταργηθούν είτε όχι. Επιπλέον, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ολοκλήρωσε τις προκαταρκτικές εργασίες για ένα πρόγραμμα επέκτασης κατά το τρέχον έτος. Το φθινόπωρο του 2013 ενέκρινε καταρχήν

τη σημαντική αύξηση της ικανότητας παραγωγής DCD. Η αγορά, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών πελατών που έχουν την έδρα τους στην ΕΕ, εξέφρασε την ικανοποίησή της για το σχέδιο επέκτασης. Το σχέδιο επέκτασης δείχνει ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής πιστεύει ότι η παγκόσμια ζήτηση είναι ισχυρή και ότι η AlzChem θα πρέπει να επωφελείται από την ανάπτυξη αυτή.

(90) Ακόμη και αν ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υποστεί κάποια πίεση τιμών από τις εισαγωγές κινεζικών προϊόντων κατά το προσεχές μέλλον, τα αποτελέσματα ως προς τις τιμές και την αποδοτικότητα δεν αναμένεται να είναι σημαντικά, δεδομένου ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχει μεγάλο μερίδιο αγοράς, πλεονεκτήματα όσον αφορά την ποιότητα και την αξιοπιστία του εφοδιασμού και την ικανότητα να εξασφαλίζει σημαντικές συμβάσεις. Επομένως, τα αποτελέσματα δεν θα πληρούσαν το όριο «πιθανότητας ζημίας» κατά την έννοια του άρθρου 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

(91) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, σε περίπτωση κατάργησης των ισχυόντων μέτρων, δεν υπάρχει καμία πιθανότητα εκ νέου εμφάνισης της ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

6. ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

(92) Καθώς συνήχθη το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει καμία πιθανότητα εκ νέου εμφάνισης ζημίας, δεν είναι αναγκαίο κάποιο πόρισμα για το συμφέρον της Ένωσης.

7. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

(93) Όλα τα μέρη ενημερώθηκαν για τα ουσιαστικά πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει του οποίου επρόκειτο να προταθεί η κατάργηση των υφιστάμενων μέτρων. Επίσης, τους δόθηκε χρόνος για να υποβάλουν παρατηρήσεις μετά την εν λόγω γνωστοποίηση. Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια ελήφθησαν δόντως υπόψη, εφόσον κρίθηκε αναγκαίο, αλλά κανένα δεν θα μπορούσε να μεταβάλλει τα προαναφερθέντα συμπεράσματα.

(94) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, τα μέτρα αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές DCD, καταγωγής Κίνας, θα πρέπει να καταργηθούν και να περατωθεί η διαδικασία.

(95) Λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες περιπτώσεις που περιγράφονται ανωτέρω, και συγκεκριμένα την ύπαρξη πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας στην Κίνα και την πιθανή ύπαρξη πωλήσεων σε τιμές χαμηλότερες των ενωσιακών κατά την περίοδο μετά την ΠΕΕ, η Επιτροπή θα παρακολουθεί τις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος με σκοπό τη διευκόλυνση της ανάληψης της κατάλληλης δράσης, εφόσον η κατάσταση το απαιτήσει. Η διάρκεια της παρακολούθησης θα είναι δύο έτη από την έκδοση του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο δασμός αντιτάμπινγκ όσον αφορά τις εισαγωγές του προϊόντος 1-κυανογουανιδίνη (δικυανοδιαμίδιο), το οποίο επί του παρόντος υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 2926 20 00, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, καταργείται και η διαδικασία όσον αφορά τις εν λόγω εισαγωγές περατώνεται.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 11 Φεβρουαρίου 2014.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
E. BENIZEΛΟΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 136/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Φεβρουαρίου 2014

για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 39 παράγραφος 2.

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση-τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 3.

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/EK, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ, και ιδίως του άρθρου 5 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων ⁽³⁾ θεσπίζουν κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση-τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και των ανταλλακτικών εξαρτημάτων όσον αφορά τις εκπομπές τους και ορίζουν κανόνες για τη συμμόρφωση κατά τη χρήση, την ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης, τα ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD), τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και τη δυνατότητα πρόσβασης στις πληροφορίες για την επισκευή και συντήρηση του οχήματος.
- (2) Η οδηγία 2007/46/EK, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, θεσπίζει πλαίσιο για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευα-

στικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά. Καθορίζει τη μορφή των εγγράφων της έγκρισης τύπου και καθορίζει τις βάσεις για την περιγραφή των χαρακτηριστικών του κινητήρα, συμπεριλαμβανομένων των τιμών της ισχύος του κινητήρα και των παραμέτρων που σχετίζονται με την ισχύ-.

- (3) Ο αριθμός έγκρισης-τύπου ΕΚ που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 περιλαμβάνει αλφαβητικούς χαρακτήρες (στάδια Euro 5 και Euro 6, τα οποία δηλώνουν τις οριακές τιμές εκπομπών και τις απαιτήσεις OBD σύμφωνα με τις οποίες χορηγήθηκε η έγκριση. Κάθε στάδιο, που χαρακτηρίζεται με έναν αλφαβητικό χαρακτήρα, περιέχει μια υποχρεωτική ημερομηνία εκτέλεσης για την πιστοποίηση των νέων τύπων οχημάτων και για όλα τα νέα οχήματα, καθώς και μια τελευταία ημερομηνία εγγραφής.
- (4) Οι κατασκευαστές οχημάτων ενδέχεται να απαιτήσουν έγκριση-τύπου των οχημάτων με αυστηρότερες απαιτήσεις πριν οι απαιτήσεις αυτές καταστούν υποχρεωτικές. Τα νέα στάδια Euro 6 θα δώσουν τη δυνατότητα για πιστοποίηση των οχημάτων με χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών πριν τα εν λόγω επίπεδα εκπομπών τεθούν σε ισχύ.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/EK ⁽⁴⁾, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ισχύ των κινητήρων των οχημάτων με κινητήρα ⁽⁵⁾ με ισχύ από την 31η Δεκεμβρίου 2013. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να μεταφερθούν οι διατάξεις της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
- (6) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 προσδιορίζουν τα καύσιμα αναφοράς που θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τους κατασκευαστές οχημάτων ώστε να εκτελούν δοκιμές εκπομπών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009. Τα χαρακτηριστικά των καυσίμων αναφοράς αντικατοπτρίζουν τα χαρακτηριστικά των καυσίμων που χρησιμοποιούνταν περισσότερο στην αγορά όταν εκδόθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Ωστόσο, λόγω της αυξανόμενης χρήσης των βιοκαυσίμων στην αγορά τα τελευταία χρόνια, οι προδιαγραφές των καυσίμων αναφοράς πρέπει να προσαρμοστούν προκειμένου να αντιστοιχούν στα καύσιμα που είναι διαθέσιμα επί του παρόντος και στο άμεσο μέλλον στην αγορά της Ένωσης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.⁽³⁾ ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.⁽⁴⁾ ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.⁽⁵⁾ ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46.

- (7) Τα καύσιμα αναφοράς στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 582/2011 πρέπει να ευθυγραμμιστούν σκοπό την εναρμόνιση των διαδικασιών για τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και, κατά συνέπεια, να μειώσει τις δαπάνες που σχετίζονται με την έγκριση τύπου.
- (8) Συνεπώς, η οδηγία 2007/46/ΕΚ, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής – μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/ΕΚ

Τα παραρτήματα I, III, IV, IX και XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Στο άρθρο 2, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 37, 38, 39 και 40:
- «(37) ως “καθαρή ισχύς” νοείται η ισχύς που λαμβάνεται σε τράπεζα δοκιμών στην απόληξη του στροφαλοφόρου άξονα ή η ισοδύναμη ισχύς στην αντίστοιχη ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα με τον βοηθητικό εξοπλισμό, που έχει υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με το παράρτημα XX (Μετρήσεις της καθαρής ισχύος του κινητήρα, της καθαρής ισχύος και της μέγιστης ισχύος στα 30 λεπτά των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης), προσδιοριζόμενη υπό ατμοσφαιρικές συνθήκες αναφοράς·
- (38) ως “μέγιστη καθαρή ισχύς” νοείται η μέγιστη τιμή της καθαρής ισχύος, μετρούμενη με πλήρες φορτίο του κινητήρα·
- (39) ως “μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά” νοείται η μέγιστη καθαρή ισχύς ενός ηλεκτρικού συστήματος κίνησης με τάση συνεχούς ρεύματος (DC) όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.3.2 του κανονισμού αριθ. 85 της ΟΕΕ/ΟΗΕ (1)
- (40) ως “εκκίνηση ψυχρού κινητήρα” νοείται η θερμοκρασία του ψυκτικού του κινητήρα (ή ισοδύναμη θερμοκρασία) κατά την εκκίνηση του κινητήρα η οποία είναι μικρότερη ή ίση με 35 °C και κατά 7 K ή λιγότερο υψηλότερη από τη θερμοκρασία περιβάλλοντος (αν είναι διαθέσιμη) κατά την εκκίνηση του κινητήρα».
- (2) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Προκειμένου να λάβει έγκριση τύπου ΕΚ όσον αφορά τις εκπομπές και τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης, ο κατασκευαστής αποδεικνύει ότι τα οχήματα συμμορφώνονται με τις διαδικασίες δοκιμών που ορίζονται στα παραρτήματα III έως VIII, X έως XII, XIV, XVI και XX του παρόντος κανονισμού. Ο κατασκευαστής διασφαλίζει επίσης συμμόρφωση με τις προδιαγραφές των καυσίμων αναφοράς που ορίζονται στο παράρτημα IX του παρόντος κανονισμού.»

«1. Εάν πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις, η αρχή έγκρισης χορηγεί έγκριση τύπου ΕΚ και εκδίδει αριθμό έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σύστημα αρίθμησης που ορίζεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

- (3) Στο άρθρο 6, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Εάν πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις, η αρχή έγκρισης χορηγεί έγκριση τύπου ΕΚ και εκδίδει αριθμό έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σύστημα αρίθμησης που ορίζεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παραρτήματος VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, το μέρος 3 του αριθμού έγκρισης τύπου αποδίδεται σύμφωνα με το προσάρτημα 6 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.

Η αρχή έγκρισης δεν μπορεί να χορηγεί τον ίδιο αριθμό σε άλλον τύπο οχήματος.

Για τύπους οχημάτων που εγκρίνονται σύμφωνα με τα όρια εκπομπών Euro 5 που παρατίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 θεωρείται ότι πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις εφόσον συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 13·
- β) το όχημα εγκρίθηκε σύμφωνα με τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83, σειρά τροποποιήσεων 06, αριθ. 85, αριθ. 101, σειρά τροποποιήσεων 01 και στην περίπτωση οχημάτων με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση αριθ. 24 μέρος III, σειρά τροποποιήσεων 03.

Στην περίπτωση που αναφέρεται στο τέταρτο εδάφιο εφαρμόζεται επίσης το άρθρο 14.»

- (4) Τα παραρτήματα I, III, IV, IX, XI και XII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
- (5) Προστίθεται το παράρτημα XX, του οποίου το κείμενο περιλαμβάνεται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011

Τα παραρτήματα VIII και IX του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Μεταβατικές διατάξεις

- Από την 1η Ιανουαρίου 2015 οι κατασκευαστές θα χορηγούν πιστοποιητικά συμμόρφωσης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- Για σκοπούς συμμόρφωσης με το παράρτημα XX του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008, τα πιστοποιητικά που χορηγούνται ύστερα από την απόδειξη της συμμόρφωσης με την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ ή τον κανονισμό αριθ. 85 της ΟΕΕ/ΟΗΕ που εκδόθηκαν πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι τις 31 Αυγούστου 2018.
- Το παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού εφαρμόζεται από τις ημερομηνίες που ορίζονται στη σειρά C του πίνακα 1 του προσαρτήματος 9 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.

(1) ΕΕ L 326 της 24.11.2006, σ. 55.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 11 Φεβρουαρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/EK

Τα παραρτήματα I, III, IV, IX, και XI της οδηγίας 2007/46/EK τροποποιούνται ως εξής:

(1) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 3.3.1.1.1 και 3.3.1.1.2:

«3.3.1.1.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς ^(δ) kW

(τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)

3.3.1.1.2. Μέγιστη ισχύς 30 λεπτών ^(δ) kW

(τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)»

β) στις επεξηγηματικές σημειώσεις το επεξηγηματικό σημείωμα ^(δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«^(δ) Καθορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009, κατά περίπτωση.»

(2) Στο μέρος I, Α, του παραρτήματος III, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 3.3.1.1.1 και 3.3.1.1.2:

«3.3.1.1.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς ^(δ) kW

(τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)

3.3.1.1.2. Μέγιστη ισχύς 30 λεπτών ^(δ) kW

(τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)»

(3) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) Το μέρος I τροποποιείται ως εξής:

i) στον πίνακα, διαγράφεται το στοιχείο 40.

ii) διαγράφεται η επεξηγηματική σημείωση (7).

β) Το προσάρτημα 1 του μέρους I τροποποιείται ως εξής:

i) στον πίνακα 1, το στοιχείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2	Εκπομπές (Euro 5 και 6) από ελαφρά εμπορικά οχήματα/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007		A
			α) Διαγνωστικό σύστημα του οχήματος (OBD)	Το όχημα διαθέτει σύστημα OBD το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 (Το σύστημα OBD είναι σχεδιασμένο ώστε να καταγράφει τουλάχιστον τη δυσλειτουργία του συστήματος διαχείρισης του κινητήρα). Η διεπαφή του συστήματος OBD θα μπορεί να επικοινωνεί με κοινά γνωστικά εργαλεία.
			β) Συμμόρφωση εν χρήσει	Δεν έχει εφαρμογή
			γ) Πρόσβαση σε πληροφορίες	Αρκεί ο κατασκευαστής να παρέχει πρόσβαση σε πληροφορίες που αφορούν την επισκευή και τη συντήρηση με εύκολο και γρήγορο τρόπο.

			δ) Μέτρηση ισχύος	<p>(Αν ο κατασκευαστής του οχήματος χρησιμοποιεί κινητήρα άλλου κατασκευαστή)</p> <p>Τα δεδομένα του πάγκου δοκιμών από τον κατασκευαστή του κινητήρα γίνονται δεκτά με την προϋπόθεση ότι τα συστήματα διαχείρισης κινητήρα είναι ταυτόσημα [δηλ. διαθέτουν τουλάχιστον την ίδια μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου (ECU)].</p> <p>Η δοκιμή ισχύος εξόδου του κινητήρα είναι δυνατόν να εκτελείται σε δυναμομετρική τράπεζα. Λαμβάνεται υπόψη η απώλεια ισχύος κατά τη μετάδοση.»</p>
--	--	--	-------------------	---

ii) στον πίνακα 1, διαγράφεται το στοιχείο 40.

iii) στον πίνακα 1, το στοιχείο 41A αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«41A	Εκπομπές (Euro VI) βαρέων εμπορικών οχημάτων/ πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ 595/2009		A
			Μέτρηση ισχύος	<p>Εκτός από τη σειρά των απαιτήσεων που αφορά το σύστημα OBD και την πρόσβαση σε πληροφορίες.</p> <p>(Αν ο κατασκευαστής του οχήματος χρησιμοποιεί κινητήρα άλλου κατασκευαστή)</p> <p>Τα δεδομένα του πάγκου δοκιμών από τον κατασκευαστή του κινητήρα γίνονται δεκτά με την προϋπόθεση ότι τα συστήματα διαχείρισης κινητήρα είναι ταυτόσημα [δηλ. διαθέτουν τουλάχιστον την ίδια μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου (ECU)].</p> <p>Η δοκιμή ισχύος εξόδου του κινητήρα είναι δυνατόν να εκτελείται σε δυναμομετρική τράπεζα. Λαμβάνεται υπόψη η απώλεια ισχύος κατά τη μετάδοση.»</p>

iv) στον πίνακα 2, το στοιχείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2	Εκπομπές (Euro 5 και 6) από ελαφρά εμπορικά οχήματα/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007		A
			α) Διαγνωστικό σύστημα του οχήματος (OBD)	<p>Το όχημα διαθέτει σύστημα OBD το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 (Το σύστημα OBD είναι σχεδιασμένο ώστε να καταγράφει τουλάχιστον τη δυσλειτουργία του συστήματος διαχείρισης του κινητήρα).</p> <p>Η διεπαφή του συστήματος OBD θα μπορεί να επικοινωνεί με κοινά διαγνωστικά εργαλεία.</p>
			β) Συμμόρφωση εν χρήσει	Δεν έχει εφαρμογή

			γ) Πρόσβαση σε πληροφορίες	Αρκεί ο κατασκευαστής να παρέχει πρόσβαση σε πληροφορίες που αφορούν την επισκευή και τη συντήρηση με εύκολο και γρήγορο τρόπο.
			δ) Μέτρηση ισχύος	<p>(Αν ο κατασκευαστής του οχήματος χρησιμοποιεί κινητήρα άλλου κατασκευαστή)</p> <p>Τα δεδομένα του πάγκου δοκιμών από τον κατασκευαστή του κινητήρα γίνονται δεκτά με την προϋπόθεση ότι τα συστήματα διαχείρισης κινητήρα είναι ταυτόσημα [δηλ. διαδίδουν τουλάχιστον την ίδια μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου (ECU)].</p> <p>Η δοκιμή ισχύος εξόδου του κινητήρα είναι δυνατόν να εκτελείται σε δυναμομετρική τράπεζα. Λαμβάνεται υπόψη η απώλεια ισχύος κατά τη μετάδοση.»</p>

ν) στον πίνακα 2, διαγράφεται το στοιχείο 40.

νι) στον πίνακα 2, το στοιχείο 41Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«41Α	Εκπομπές (Euro VI) βαρέων εμπορικών οχημάτων/ πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ 595/2009		A
			Μέτρηση ισχύος	<p>(Αν ο κατασκευαστής του οχήματος χρησιμοποιεί κινητήρα άλλου κατασκευαστή)</p> <p>Τα δεδομένα του πάγκου δοκιμών από τον κατασκευαστή του κινητήρα γίνονται δεκτά με την προϋπόθεση ότι τα συστήματα διαχείρισης κινητήρα είναι ταυτόσημα [δηλ. διαδίδουν τουλάχιστον την ίδια μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου (ECU)].</p> <p>Η δοκιμή ισχύος εξόδου του κινητήρα είναι δυνατόν να εκτελείται σε δυναμομετρική τράπεζα. Λαμβάνεται υπόψη η απώλεια ισχύος κατά τη μετάδοση.»</p>

γ) Το προσάρτημα 2 του μέρους I τροποποιείται ως εξής:

ι) στο σημείο 4 του μέρους I, το στοιχείο 2α του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2α	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007\ (εκπομπές από ελαφρά εμπορικά οχήματα Euro 5 και 6/πρόσβαση σε πληροφορίες)	Εκπομπές σωλήνων εξαγωγής	α) Διενεργείται δοκιμή τύπου I σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 χρησιμοποιώντας τους συντελεστές φθοράς που ορίζονται στο σημείο 1.4 του παραρτήματος VII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Τα όρια που εφαρμόζονται πρέπει να είναι εκείνα τα οποία ορίζονται στον πίνακα I και στον πίνακα II του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.
-----	---	---------------------------	--

- β) Το όχημα δεν χρειάζεται να διατρέξει 3 000 km, όπως αναφέρεται στο τμήμα 3.1.1 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 83 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.
- γ) Το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή είναι το καύσιμο αναφοράς που περιγράφεται στο παράρτημα ΙΧ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.
- δ) Η δυναμομετρική εξέδρα καθορίζεται σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις του τμήματος 3.2 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 83 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.
- ε) Η δοκιμή η οποία αναφέρεται στο σημείο α) δεν διενεργείται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να αποδειχθεί ότι το όχημα συμμορφώνεται με τους κανονισμούς της Καλιφόρνια που αναφέρονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.

Εξατμιστικές εκπομπές

Για βενζινοκίνητα οχήματα, απαιτείται η ύπαρξη συστήματος ελέγχου των εξατμιστικών εκπομπών (π.χ. κάνιστρο άνθρακα).

Εκπομπές στροφαλοθαλάμου

Απαιτείται ύπαρξη διάταξης για την ανακύκλωση των αερίων στροφαλοθαλάμου.

Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)

- α) Το όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με σύστημα OBD.
- β) Η διεπαφή OBD πρέπει να μπορεί να επικοινωνεί με κοινά διαγνωστικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται για περιόδους τεχνικούς ελέγχους.

Θολότητα καυσαερίου

- α) Πετρελαιοκίνητα οχήματα υποβάλλονται σε δοκιμές σύμφωνα με τις μεθόδους δοκιμής που αναφέρονται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος ΙV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.
- β) Η διορθωμένη τιμή του συντελεστή απορρόφησης αναγράφεται εμφανώς σε έναν εύκολα προσπελάσιμο χώρο.

Εκπομπές CO₂ και κατανάλωση καυσίμου

- α) Διενεργείται δοκιμή σύμφωνα με το παράρτημα ΧΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.
- β) Το όχημα δεν χρειάζεται να διατρέξει 3 000 km, όπως απαιτείται στο τμήμα 3.1.1 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 83 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.
- γ) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το όχημα πληροί τους κανονισμούς της Καλιφόρνια που αναφέρονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και, επομένως, δεν απαιτείται η διεξαγωγή δοκιμής των εκπομπών του σωλήνα εξαγωγής, τα κράτη μέλη υπολογίζουν τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου με τους τύπους που ορίζονται στις επεξηγηματικές σημειώσεις (β) και (γ).

		<p>Πρόσβαση σε πληροφορίες</p> <p>Δεν ισχύουν οι διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες.</p> <p>Μέτρηση ισχύος</p> <p>α) Ο αιτών υποβάλλει δήλωση του κατασκευαστή η οποία αναφέρει τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα σε kW, καθώς και τις αντίστοιχες στροφές του κινητήρα σε στροφές ανά λεπτό.</p> <p>β) Εναλλακτικά, μπορεί να γίνει αναφορά σε μια καμπύλη αποδιδόμενης ισχύος κινητήρα η οποία παρέχει τις ίδιες πληροφορίες.»</p>
--	--	---

ii) στο σημείο 4 του μέρους I, διαγράφεται το στοιχείο 40 του πίνακα.

iii) στο σημείο 4 του μέρους I, το στοιχείο 41α παρεμβάλλεται στον πίνακα

«41α	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 Εκπομπές (Euro VI) βαρέων επαγγελματικών οχημάτων – OBD	<p>Εκπομπές σωλήνων εξαγωγής</p> <p>α) Διενεργείται δοκιμή σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 χρησιμοποιώντας τους συντελεστές φθοράς που ορίζονται στο σημείο 3.6.1. του παραρτήματος VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p>β) Τα όρια που εφαρμόζονται πρέπει να είναι εκείνα τα οποία ορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.</p> <p>γ) Το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή είναι το καύσιμο αναφοράς που περιγράφεται στο παράρτημα IX του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p>Εκπομπές CO₂</p> <p>Οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p>Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)</p> <p>α) Το όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με σύστημα OBD.</p> <p>β) Η διεπαφή του συστήματος OBD πρέπει να μπορεί να επικοινωνεί με εξωτερικό εργαλείο σάρωσης OBD όπως περιγράφεται στο παράρτημα X του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p>Απαιτήσεις για τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας των μέτρων ελέγχου των NO_x</p> <p>Το όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα σύστημα που να εγγυάται την ορθή λειτουργία των μέτρων ελέγχου των NO_x, σύμφωνα με το παράρτημα XIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011. Εφαρμόζονται επίσης οι διατάξεις σχετικά με την εναλλακτική έγκριση τύπου που ορίζεται στο σημείο 2.1 του εν λόγω παραρτήματος.</p> <p>Μέτρηση ισχύος</p> <p>α) Ο αιτών υποβάλλει δήλωση του κατασκευαστή η οποία αναφέρει τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα σε kW, καθώς και τις αντίστοιχες στροφές του κινητήρα σε στροφές ανά λεπτό.</p> <p>β) Εναλλακτικά, μπορεί να γίνει αναφορά σε μια καμπύλη αποδιδόμενης ισχύος κινητήρα η οποία παρέχει τις ίδιες πληροφορίες.»</p>
------	---	---

iv) Στο σημείο 4 του μέρους II, το στοιχείο 2α του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2α	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (εκπομπές από ελαφρά εμπορικά οχήματα Euro 5 και 6/πρόσβαση σε πληροφορίες)	<p><i>Εκπομπές σωλήνων εξαγωγής</i></p> <p>α) Διενεργείται δοκιμή τύπου I σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 χρησιμοποιώντας τους συντελεστές φθοράς που ορίζονται στο σημείο 1.4 του παραρτήματος VII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008. Τα όρια που εφαρμόζονται πρέπει να είναι εκείνα τα οποία ορίζονται στον πίνακα I και στον πίνακα II του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.</p> <p>β) Το όχημα δεν χρειάζεται να διατρέξει 3 000 km, όπως αναφέρεται στο τμήμα 3.1.1 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 83 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.</p> <p>γ) Το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή είναι το καύσιμο αναφοράς που περιγράφεται στο παράρτημα IX του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.</p> <p>δ) Η δυναμομετρική εξέδρα καθορίζεται σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις του τμήματος 3.2 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 83 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.</p> <p>ε) Η δοκιμή η οποία αναφέρεται στο σημείο α) δεν διενεργείται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να αποδειχθεί ότι το όχημα συμμορφώνεται με τους κανονισμούς της Καλιφόρνια που αναφέρονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.</p> <p><i>Εξατμιστικές εκπομπές</i></p> <p>Για βενζινοκίνητα οχήματα, απαιτείται η ύπαρξη συστήματος ελέγχου των εξατμιστικών εκπομπών (π.χ. κάνιστρο άνθρακα).</p> <p><i>Εκπομπές στροφαλοθαλάμου</i></p> <p>Απαιτείται ύπαρξη διάταξης για την ανακύκλωση των αερίων στροφαλοθαλάμου.</p> <p><i>Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)</i></p> <p>α) Το όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με σύστημα OBD.</p> <p>β) Η διεπαφή OBD πρέπει να μπορεί να επικοινωνεί με κοινά διαγνωστικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται για περιόδους τεχνικούς ελέγχους.</p> <p><i>Θολότητα καυσαερίου</i></p> <p>α) Πετρελαιοκίνητα οχήματα υποβάλλονται σε δοκιμές σύμφωνα με τις μεθόδους δοκιμής που αναφέρονται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.</p> <p>β) Η διορθωμένη τιμή του συντελεστή απορρόφησης αναγράφεται εμφανώς σε έναν εύκολα προσπελάσιμο χώρο.</p> <p><i>Εκπομπές CO₂ και κατανάλωση καυσίμου</i></p> <p>α) Διενεργείται δοκιμή σύμφωνα με το παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.</p> <p>β) Το όχημα δεν χρειάζεται να διατρέξει 3 000 km, όπως απαιτείται στο τμήμα 3.1.1 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 83 της ΟΕΕ/ΟΗΕ.</p>
-----	---	--

		<p>γ) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το όχημα πληροί τους κανονισμούς της Καλιφόρνια που αναφέρονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 και, επομένως, δεν απαιτείται η διεξαγωγή δοκιμής των εκπομπών του σωλήνα εξαγωγής, τα κράτη μέλη υπολογίζουν τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμου με τους τύπους που ορίζονται στις επεξηγηματικές σημειώσεις ^(β) και ^(γ).</p> <p><i>Πρόσβαση σε πληροφορίες</i></p> <p>Δεν ισχύουν οι διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες.</p> <p><i>Μέτρηση ισχύος</i></p> <p>α) Ο αιτών υποβάλλει δήλωση του κατασκευαστή η οποία αναφέρει τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα σε kW, καθώς και το αντίστοιχο καθεστώς σε στροφές ανά λεπτό.</p> <p>β) Εναλλακτικά, μπορεί να γίνει αναφορά σε μια καμπύλη αποδιδόμενης ισχύος κινητήρα η οποία παρέχει τις ίδιες πληροφορίες.»</p>
--	--	---

v) Στο σημείο 4 του μέρους II, διαγράφεται το στοιχείο 40 του πίνακα.

vi) Στο σημείο 4 του μέρους II, το στοιχείο 41α παρεμβάλλεται στον πίνακα

«41α	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 Εκπομπές (Euro VI) βαρέων επαγγελματικών οχημάτων – OBD	<p><i>Εκπομπές σωλήνων εξαγωγής</i></p> <p>α) Διεργείται δοκιμή σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 χρησιμοποιώντας τους συντελεστές φθοράς που ορίζονται στο σημείο 3.6.1. του παραρτήματος VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p>β) Τα όρια που εφαρμόζονται πρέπει να είναι εκείνα τα οποία ορίζονται στον πίνακα του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.</p> <p>γ) Το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμή είναι το καύσιμο αναφοράς που περιγράφεται στο παράρτημα IX του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p><i>Εκπομπές CO₂</i></p> <p>Οι εκπομπές CO₂ και η κατανάλωση καυσίμου καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p><i>Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)</i></p> <p>α) Το όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με σύστημα OBD.</p> <p>β) Η διεπαφή του συστήματος OBD πρέπει να μπορεί να επικοινωνεί με εξωτερικό εργαλείο σάρωσης OBD όπως περιγράφεται στο παράρτημα X του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011.</p> <p><i>Απαιτήσεις για τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας των μέτρων ελέγχου των NO_x</i></p> <p>Το όχημα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα σύστημα που να εγγυάται την ορθή λειτουργία των μέτρων ελέγχου των NO_x, σύμφωνα με το παράρτημα XIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011. Εφαρμόζονται επίσης οι διατάξεις σχετικά με την εναλλακτική έγκριση τύπου που ορίζεται στο σημείο 2.1 του εν λόγω παραρτήματος.</p> <p><i>Μέτρηση ισχύος</i></p> <p>α) Ο αιτών υποβάλλει δήλωση του κατασκευαστή η οποία αναφέρει τη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ κινητήρα σε kW, καθώς και το αντίστοιχο καθεστώς.</p> <p>β) Εναλλακτικά, μπορεί να γίνει αναφορά σε μια καμπύλη αποδιδόμενης ισχύος κινητήρα η οποία παρέχει τις ίδιες πληροφορίες.»</p>
------	--	---

- (4) Στο προσάρτημα του παραρτήματος VI, διαγράφεται το στοιχείο 40 του πίνακα.
- (5) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:
- α) Το μέρος I τροποποιείται ως εξής:
- i) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ M₁ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «27. Μέγιστη ισχύς
- 27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)
- 27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»
- ii) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ M₂ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «27. Μέγιστη ισχύς
- 27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)
- 27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»
- iii) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ M₃ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «27. Μέγιστη ισχύς
- 27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)
- 27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»
- iv) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ N₁ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «27. Μέγιστη ισχύς
- 27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)
- 27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)
- 27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

v) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ N₂ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

vi) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ N₃ (πλήρη και ολοκληρωμένα οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

β) Το μέρος II τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ M₁ (ημιτελή οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

ii) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ M₂ (ημιτελή οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (ξ): λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

iii) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ M₃ (ημιτελή οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (δ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

iv) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ N₁ (ημιτελή οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (δ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

v) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ N₂ (ημιτελή οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (δ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

vi) το σημείο 27 του τίτλου «ΠΛΕΥΡΑ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ N₃ (ημιτελή οχήματα)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«27. Μέγιστη ισχύς

27.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς (δ): kW σε λεπτά⁻¹ (κινητήρες εσωτερικής καύσης) (1)

27.2. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.3. Μέγιστη καθαρή ισχύς: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)

27.4. Μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά: kW (ηλεκτρικός κινητήρας) (1)»

—————

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 τροποποιείται ως εξής:

(1) Στον κατάλογο των παραρτημάτων, προστίθεται το παράρτημα XX:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XX Μέτρηση της ισχύος του κινητήρα»

(2) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4. Εφαρμογή των δοκιμών

2.4.1. Το σχήμα I.2.4 επεξηγεί την εφαρμογή των δοκιμών για έγκριση τύπου ενός οχήματος. Οι ειδικές διαδικασίες δοκιμής περιγράφονται στα παραρτήματα II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XII, XVI⁽¹⁾ και XX.

⁽¹⁾ Οι ειδικές διαδικασίες δοκιμής για οχήματα υδρογόνου και ευέλικτου καυσίμου βιοντίζελ θα καθοριστούν σε μεταγενέστερο στάδιο.

Σχήμα I.2.4

Εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών για έγκριση τύπου και επεκτάσεις

Κατηγορία οχήματος	Οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών									Οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών		Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα	Οχήματα με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου
	Ενός καυσίμου				Δύο καυσίμων (1)			Ευέλικτου καυσίμου (1)		Ευέλικτου καυσίμου	Ενός καυσίμου		
Καύσιμο αναφοράς	Βενζίνη (E5/E10) (5)	Υγραέριο	Φυσικό αέριο/Βιομεθάνιο	Υδρογόνο	Βενζίνη (E5/E10) (5)	Βενζίνη (E5/E10) (5)	Βενζίνη (E5/E10) (5)	Βενζίνη (E5/E10) (5)	Φυσικό αέριο/Βιομεθάνιο	Ντιζελ (B5/B7) (5)	Ντιζελ (B5/B7) (5)	—	—
					Υγραέριο	Φυσικό αέριο/Βιομεθάνιο	Υδρογόνο	Αιθανόλη (E85)	H ₂ NG	Βιοντιζελ			
Αέριοι ρύποι (Δοκιμή τύπου 1)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι (4)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα) (4)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο B5/B7) (2) (5)	Ναι	—	—
Μάζα σωματιδίων και αριθμός σωματιδίων (Δοκιμή τύπου 1)	Ναι	—	—	—	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	—	Ναι (μόνο B5/B7) (2) (5)	Ναι	—	—
Εκπομπές βραδυπορείας (Δοκιμή τύπου 2)	Ναι	Ναι	Ναι	—	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (Φυσικό αέριο/μόνο βιομεθάνιο)	—	—	—	—
Εκπομπές στροφαλοθαλάμου (Δοκιμή τύπου 3)	Ναι	Ναι	Ναι	—	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (Φυσικό αέριο/μόνο βιομεθάνιο)	—	—	—	—
Εξατμιστικές εκπομπές (Δοκιμή τύπου 4)	Ναι	—	—	—	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	—	—	—	—	—
Αντοχή (Δοκιμή τύπου 5)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (Φυσικό αέριο/μόνο βιομεθάνιο)	Ναι (μόνο B5/B7) (2) (5)	Ναι	—	—
Εκπομπές σε χαμηλή θερμοκρασία (Δοκιμή τύπου 6)	Ναι	—	—	—	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (μόνο βενζίνη)	Ναι (3) (και τα δύο καύσιμα)	—	—	—	—	—

Κατηγορία οχήματος	Οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών									Οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών		Αμγώς ηλεκτρικά οχήματα	Οχήματα με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου
	Ενός καυσίμου				Δύο καυσίμων ⁽¹⁾			Ευέλικτου καυσίμου ⁽¹⁾		Ευέλικτου καυσίμου	Ενός καυσίμου		
Συμμόρφωση ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο B5/B7) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	Ναι	—	—			
Διαγνωστικό σύστημα ου οχήματος	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	—	—
Εκπομπές CO ₂ , κατανάλωση καυσίμου, κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτρική αυτονομία	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (και τα δύο καύσιμα)	Ναι (μόνο B5/B7) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	Ναι	Ναι	Ναι			
Θολότητα καυσαερίου	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ναι (μόνο B5/B7) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾	Ναι	—	—
Ισχύς του κινητήρα	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι

⁽¹⁾ Όταν όχημα δύο καυσίμων συνδυάζεται με ευέλικτο όχημα ισχύουν και οι δύο απαιτήσεις δοκιμής.

⁽²⁾ Η διάταξη αυτή είναι προσωρινή και θα ακολουθήσει πρόταση για νέες απαιτήσεις για το βιοντίζελ και το υδρογόνο.

⁽³⁾ Δοκιμή μόνο με βενζίνη πριν από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Η δοκιμή θα πραγματοποιείται και με τα δύο καύσιμα μετά τις εν λόγω ημερομηνίες. Θα πρέπει να χρησιμοποιείται το καύσιμο αναφοράς για τη δοκιμή E75 που προσδιορίζεται στο παράρτημα ΙΧ τμήμα Β.

⁽⁴⁾ Καθορίζονται μόνο οι εκπομπές NO_x όταν το όχημα λειτουργεί με υδρογόνο.

⁽⁵⁾ Ανάλογα με την επιλογή του κατασκευαστή, τα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης και κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση μπορούν να δοκιμαστούν με καύσιμα E5 ή E10 και B5 ή B7 αντίστοιχα. Ωστόσο:

— Το αργότερο δεκαέξι μήνες μετά τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, οι νέες εγκρίσεις τύπου πραγματοποιούνται μόνο με καύσιμα E10 και B7,

— Το αργότερο τρία έτη μετά τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, όλα τα νέα οχήματα λαμβάνουν έγκριση τύπου με καύσιμα E10 και B7.»

β) μετά το σχήμα I.2.4 παρεμβάλλεται το ακόλουθο κείμενο:

«Επεξηγηματική σημείωση:

Οι ημερομηνίες εφαρμογής των καυσίμων αναφοράς E10 και B7 για όλα τα νέα οχήματα έχουν καθοριστεί κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται ο φόρτος δοκιμής. Ωστόσο, αν προκύψουν τεχνικές ενδείξεις που βεβαιώνουν ότι τα οχήματα που πιστοποιούνται με καύσιμα αναφοράς E5 ή B5 παρουσιάζουν σημαντικά υψηλότερες εκπομπές όταν υποβάλλονται σε δοκιμή με E10 ή B7, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει πρόταση που να επισπεύδει αυτές τις ημερομηνίες εισαγωγής.»

γ) Το προσάρτημα 3 τροποποιείται ως εξής:

i) στα σημεία 3.2.1.8 και 3.2.1.10, η υποσημείωση ⁽⁴⁾ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«⁽⁴⁾ προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος XX του παρόντος κανονισμού.»

ii) Το σημείο 3.3.1.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.3.1.1. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: kW

(τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)

3.3.1.1.1. Μέγιστη καθαρή ισχύς ⁽⁴⁾ kW

(τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)

3.3.1.1.2. Μέγιστη ισχύς 30 λεπτών (α) kW

(τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)»

iii) το σημείο 3.5.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.5.3. Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα»

iv) προστίθενται τα ακόλουθα τμήματα 3.5.3.1 και 3.5.3.2:

«3.5.3.1. Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα Wh/km

3.5.3.2. Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας για υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης

3.5.3.2.1. Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (συνθήκη A, συνδυασμένος κύκλος) (Wh/km)

3.5.3.2.2. Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (συνθήκη B, συνδυασμένος κύκλος) (Wh/km)

3.5.3.2.3. Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (σταθμισμένη, συνδυασμένη) Wh/km»

v) διαγράφονται τα σημεία 3.5.4. έως 3.5.4.3

δ) Στο προσάρτημα 4, η «Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου EK αριθ. » τροποποιείται ως εξής:

i) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 1.11.3:

«1.11.3 Μέγιστη καθαρή ροπή: Nm, σε min⁻¹»

ii) Το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «4. Μέτρηση ισχύος
Μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα εσωτερικής καύσης, καθαρή ισχύς και μέγιστη ισχύς στα 30 λεπτά των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης
- 4.1. Καθαρή ισχύς κινητήρα εσωτερικής καύσης
- 4.1.1. Στροφές κινητήρα (rpm)
- 4.1.2. Μετρηθείσα παροχή καυσίμου (g/h)
- 4.1.3. Μετρηθείσα ροπή (Nm)
- 4.1.4. Μετρούμενη ισχύς (kW)
- 4.1.5. Βαρομετρική πίεση (kPa)
- 4.1.6. Τάση υδρατμών (kPa)
- 4.1.7. Θερμοκρασία αέρα εισαγωγής (K)
- 4.1.8. Όταν εφαρμόζεται συντελεστής διόρθωσης ισχύος
- 4.1.9. Διόρθωση ισχύος (kW)
- 4.1.10. Βοηθητική ισχύς (kW)
- 4.1.11. Καθαρή ισχύς (kW)
- 4.1.12. Καθαρή ροπή (Nm)
- 4.1.13. Διορθωμένη ειδική κατανάλωση καυσίμου g/(kWh)
- 4.2. Ηλεκτρικό(-α) σύστημα(-τα) κίνησης:
- 4.2.1. Δηλωμένα στοιχεία
- 4.2.2. Μέγιστη καθαρή ισχύς kW στις min⁻¹
- 4.2.3. Μέγιστη καθαρή ροπή Nm στις min⁻¹
- 4.2.4. Μέγιστη καθαρή ροπή σε μηδενική ταχύτητα: Nm
- 4.2.5. Μέγιστη ισχύς 30 λεπτών: kW
- 4.2.6. Κύρια χαρακτηριστικά του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης
- 4.2.7. Τάση δοκιμής συνεχούς ρεύματος: V
- 4.2.8. Αρχή λειτουργίας:
- 4.2.9. Σύστημα ψύξης:
- 4.2.10. Κινητήρας: με υγρό/αέρα (!)
- 4.2.11. Ρυθμιστής ταχύτητας: με υγρό/αέρα (!)

(!) Να διαγραφούν οι περιττές ενδείξεις.»

iii) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 5:

«5. Παρατηρήσεις: »

ε) στο προσάρτημα 6, ο πίνακας 1 αντικαθίσταται από τον εξής:

«Πίνακας 1

Χαρακτήρας	Πρότυπο εκπομπών	Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)	Κατηγορία και κλάση οχήματος	Κινητήρας	Ημερομηνία εφαρμογής: νέοι τύποι	Ημερομηνία εφαρμογής: νέα οχήματα	Τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ κλάση I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ για ειδικές κοινωνικές ανάγκες (εκτός M ₁ G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G για ειδικές κοινωνικές ανάγκες	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ κλάση II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ κλάση III, N ₂	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ κλάση I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ για ειδικές κοινωνικές ανάγκες (εκτός M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ κλάση II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ κλάση III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ κλάση I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ για ειδικές κοινωνικές ανάγκες (εκτός M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ κλάση II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ κλάση III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ κλάση I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ κλάση II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ κλάση III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ κλάση I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ κλάση II	CI			31.12.2013

Χαρακτήρας	Πρότυπο εκπομπών	Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)	Κατηγορία και κλάση οχήματος	Κινητήρας	Ημερομηνία εφαρμογής: νέοι τύποι	Ημερομηνία εφαρμογής: νέα οχήματα	Τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ κλάση III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-συν IUPR	M, N ₁ κλάση I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-συν IUPR	N ₁ κλάση II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-συν IUPR	N ₁ κλάση III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ κλάση I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ κλάση II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ κλάση III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N ₁ κλάση I	PI, CI			31.8.2018
ZB	Euro 6c	Euro 6-1	N ₁ κλάση II	PI, CI			31.8.2019
ZC	Euro 6c	Euro 6-1	N ₁ κλάση III, N ₂	PI, CI			31.8.2019
ZD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ κλάση I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZE	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ κλάση II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZF	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ κλάση III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZX	δ.δ.	δ.δ.	Όλα τα οχήματα	Συσσωρευτικής πλήρως ηλεκτρικός	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	δ.δ.	δ.δ.	Όλα τα οχήματα	Κυψέλες καυσίμου πλήρως ηλεκτρικές	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	δ.δ.	δ.δ.	Όλα τα οχήματα για τα οποία απαιτείται πιστοποιητικό σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 2.1.1	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Επεξήγηση:

Πρότυπο εκπομπών "Euro 5a" = εξαιρείται η αναθεωρημένη διαδικασία μέτρησης για τη σωματιδιακή ύλη, το πρότυπο για τον αριθμό των σωματιδίων και οι δοκιμές εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας για οχήματα ευέλικτου καυσίμου με βιοκαύσιμο·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 5b" = οι πλήρεις απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών "Euro 5", συμπεριλαμβανομένης της αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τη σωματιδιακή ύλη, το πρότυπο για τον αριθμό των σωματιδίων των οχημάτων CI και τις δοκιμές εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας για οχήματα ευέλικτου καυσίμου με βιοκαύσιμο·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6 a" = εξαιρείται η αναθεωρημένη διαδικασία μέτρησης για τη σωματιδιακή ύλη, το πρότυπο για τον αριθμό των σωματιδίων και οι δοκιμές εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας για οχήματα ευέλικτου καυσίμου με βιοκαύσιμο·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6b" = οι απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών "Euro 6", συμπεριλαμβανομένης της αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης για τη σωματιδιακή ύλη, των προτύπων για τον αριθμό των σωματιδίων (προκαταρκτικές τιμές για τα οχήματα PI) και των δοκιμών εκπομπών χαμηλής θερμοκρασίας για οχήματα ευέλικτου καυσίμου με βιοκαύσιμο·

Πρότυπο εκπομπών "Euro 6c" = οι πλήρεις απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών Euro 6, δηλ. το πρότυπο εκπομπών Euro 6B και τα τελικά πρότυπα αριθμού σωματιδίων για τα οχήματα PI και χρήση E10 και B7 καύσιμο αναφοράς (όπου υπάρχει)·

Πρότυπο OBD "Euro 5" = οι απαιτήσεις του βασικού προτύπου OBD Euro 5 εκτός από τη σχέση απόδοσης κατά τη χρήση υπό ήπιες συνθήκες (IUPR), την παρακολούθηση NO_x για βενζοκίνητα οχήματα και οριακές τιμές μάζας σωματιδιακής ύλης για οχήματα ντίζελ υπό αυστηρές συνθήκες·

Πρότυπο OBD "Euro 5+" = περιλαμβάνει σχέση απόδοσης εν χρήσει υπό ήπιες συνθήκες (IUPR), παρακολούθηση NO_x για βενζοκίνητα οχήματα και οριακές τιμές μάζας σωματιδιακής ύλης για οχήματα ντίζελ υπό αυστηρές συνθήκες·

Πρότυπο OBD "Euro 6-" = οριακές τιμές OBD υπό ήπιες συνθήκες·

Πρότυπο OBD "Euro 6-συν IUPR" = περιλαμβάνει οριακές τιμές OBD υπό ήπιες συνθήκες και σχέση απόδοσης εν χρήσει υπό ήπιες συνθήκες (IUPR)·

Πρότυπο OBD "Euro 6-1" = Οι πλήρεις απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών OBD "Euro 6", αλλά με προκαταρκτικές οριακές τιμές OBD όπως ορίζονται στο σημείο 2.3.4 του παραρτήματος XI και IUPR εν μέρει υπό ήπιες συνθήκες·

Πρότυπο OBD "Euro 6-2" = Οι πλήρεις απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών OBD "Euro 6", αλλά με τελικές οριακές τιμές OBD όπως ορίζονται στο σημείο 2.3.3 του παραρτήματος XI·

(3) Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 3.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.4. Οι αναλογίες των υδρογονανθράκων στην παράγραφο 8.2 πρέπει να νοούνται ως εξής:

Για τη βενζίνη (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)	$d = 0,631 \text{ g/l}$
Για τη βενζίνη (E10) ($C_1H_{1,93}O_{0,033}$)	$d = 0,645 \text{ g/l}$
Για το ντιζελ (B5) ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$)	$d = 0,622 \text{ g/l}$
Για το ντιζελ (B7) ($C_1H_{1,86}O_{0,007}$)	$d = 0,623 \text{ g/l}$
Για το υγραέριο ($C_1H_{2,525}$)	$d = 0,649 \text{ g/l}$
Για το φυσικό αέριο/βιομεθάνιο (CH_4)	$d = 0,714 \text{ g/l}$
Για την αιθανόλη (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$)	$d = 0,932 \text{ g/l}$
Για την αιθανόλη (E75) ($C_1H_{2,61}O_{0,329}$)	$d = 0,886 \text{ g/l}$
Για το H_2NG	$d = \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583A} \text{ g/l}$

A είναι η ποσότητα φυσικού αερίου/βιομεθανίου στο μείγμα του H_2NG , εκφραζόμενη σε ποσοστό επί του όγκου.»

β) στο σημείο 3.8, ο πίνακας αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Καύσιμο	X
Βενζίνη (E5)	13,4
Βενζίνη (E10)	13,4
Ντιζελ (B5)	13,5
Ντιζελ (B7)	13,5
Υγραέριο	11,9
Φυσικό αέριο/βιομεθάνιο	9,5
Αιθανόλη (E85)	12,5
Αιθανόλη (E75)	12,7*

(4) Το σημείο 2.2 του παραρτήματος IV του προσαρτήματος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Οι λόγοι ατόμων που ορίζονται στο σημείο 5.3.7.3 νοούνται ως εξής:

H_{cv} = Λόγος ατόμων υδρογόνου προς άτομα άνθρακα

— για τη βενζίνη (E5) 1,89

— για τη βενζίνη (E10) 1,93

— για το υγραέριο 2,53

— για το φυσικό αέριο/βιομεθάνιο 4,0

— για την αιθανόλη (E85) 2,74

— για την αιθανόλη (E75) 2,61

O_{cv} = Λόγος ατόμων οξυγόνου προς άτομα άνθρακα

— για βενζίνη (E5) 0,016

- για βενζίνη (E10) 0,033
- για το υγραέριο 0,0
- για το φυσικό αέριο/βιομεθάνιο 0,0
- για την αιθανόλη (E85) 0,39
- για την αιθανόλη (E75) 0,329»

(5) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:

a) Το μέρος A τροποποιείται ως εξής:

i) στο σημείο 1, παρεμβάλλεται ο ακόλουθος πίνακας ανάμεσα στον πίνακα «Τύπος: Βενζίνη(E5)» και τον πίνακα «Τύπος: Αιθανόλη (E85)»:

«Τύπος: Βενζίνη (E10):

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές (1)		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Αριθμός οκτανίων έρευνας, RON (2)		95,0	98,0	EN ISO 5164
Αριθμός οκτανίων κινητήρα, MON (2)		85,0	89,0	EN ISO 5163
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Τάση ατμών (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1
Περιεκτικότητα σε νερό		max 0,05. Εμφάνιση στους - 7 °C: Διαυγής και φωτεινή		EN 12937
Απόσταξη:				
— εξάτμιση στους 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— εξάτμιση στους 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— εξάτμιση στους 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— τελικό σημείο βρασμού	°C	170	195	EN ISO 3405
Κατάλοιπα	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Ανάλυση υδρογονανθράκων:				
— ολεφίνες	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— αρωματικές ενώσεις	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— βενζόλιο	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— κορεσμένα	% v/v	να αναφερθεί		EN 22854

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Λόγος άνθρακα/υδρογόνου		να αναφερθεί		
Λόγος άνθρακα/οξυγόνου		να αναφερθεί		
Περίοδος επαγωγής ⁽⁴⁾	λεπτά	480	—	EN ISO 7536
Περιεκτικότητα σε οξυγόνο ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Πλύση με διαλύτη (Περιεκτικότητα σε υπάρχον κόμμα)	mg/100ml	—	4	EN ISO 6246
Περιεκτικότητα σε θείο ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Διάβρωση χαλκού 3hrs, 50 °C		—	κλάση 1	EN ISO 2160
Περιεκτικότητα σε μόλυβδο	mg/l	—	5	EN 237
Περιεκτικότητα σε φώσφορο ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Αιθανόλη ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

(1) Οι τιμές που ορίζονται στις προδιαγραφές είναι «αληθείς τιμές». Κατά τον καθορισμό οριακών τιμών τους, εφαρμόστηκαν οι όροι του διεθνούς προτύπου ISO 4259 «Προϊόντα πετρελαίου – Προσδιορισμός και εφαρμογή των δεδομένων ακριβείας σε σχέση με τις μεθόδους δοκιμών», ενώ στον καθορισμό ελάχιστης τιμής έχει ληφθεί υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R άνω του μηδενός κατά τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα). Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός των καυσίμων πρέπει εντούτοις να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθορισμένη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση καθορισμού μέγιστων και ελάχιστων ορίων. Αν χρειάζεται να απαντηθεί το ερώτημα κατά πόσον ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259.

(2) Εισάγονται ισοδύναμες μέθοδοι ISO όταν θα είναι διαθέσιμες για όλες τις ανωτέρω ιδιότητες.

(3) Από τον υπολογισμό του τελικού αποτελέσματος αφαιρείται συντελεστής διόρθωσης 0,2 για MON και RON, σύμφωνα με το πρότυπο EN 228:2008

(4) Το καύσιμο επιτρέπεται να περιέχει αναστολές οξειδωτικής δράσης και αδρανοποιητές μετάλλων που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται για σταθεροποίηση της ροής της βενζίνης στα διυλιστήρια, αλλά δεν επιτρέπεται να προστίθενται απορρυπαντικά/μέσα κολλοειδούς διασποράς και διαλυτικά έλαια.

(5) Η αιθανόλη είναι η μόνη οξυγονούχος ένωση που προστίθεται σκόπιμα στο καύσιμο αναφοράς. Η αιθανόλη που χρησιμοποιείται θα είναι σύμφωνα με το πρότυπο EN 15376.

(6) Πρέπει να αναφέρεται η πραγματική περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή τύπου 1.

(7) Δεν προβλέπεται σκόπιμη προσθήκη ενώσεων που περιέχουν φώσφορο, σίδηρο, μαγγάνιο ή μόλυβδο στο συγκεκριμένο καύσιμο αναφοράς.»

ii) στο σημείο 2, προστίθεται ο ακόλουθος πίνακας:

«Τύπος: Ντίζελ (B7):

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Δείκτης κετανίου		46,0		EN ISO 4264
Αριθμός κετανίου ⁽²⁾		52,0	56,0	EN ISO 5165
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Απόσταση:				
— σημείο 50 %	°C	245,0	—	EN ISO 3405
— σημείο 95 %	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
— τελικό σημείο βρασμού	°C	—	370,0	EN ISO 3405

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Σημείο ανάφλεξης	°C	55	—	EN ISO 2719
Σημείο θύλωσης	°C	—	- 10	EN 23015
Ιξώδες στους 40 °C	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Πολυκυκλικό αρωματικό υδρογονάνθρακες	% m/m	2,0	4,0	EN 12916
Περιεκτικότητα σε θείο	mg/kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Διάβρωση χαλκού 3hrs, 50 °C		—	Κατηγορία 1	EN ISO 2160
Κατάλοιπα άνθρακα κατά Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,20	EN ISO 10370
Περιεκτικότητα σε τέφρα	% m/m	—	0,010	EN ISO 6245
Συνολική νόθευση	mg/kg	—	24	EN 12662
Περιεκτικότητα σε νερό	mg/kg	—	200	EN ISO 12937
Αριθμός οξειδωσης:	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Λιπαντική ισχύς [διάμετρος του σημείου φθοράς μετά τη δοκιμή HFRR (Παλινδρομικό στοιχείο υψηλής συχνότητας) στους 60 °C]	μm	—	400	EN ISO 12156
Αντοχή στην οξείδωση στους 110 °C ⁽²⁾	h	20,0		EN 15751
Μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων (FAME) ⁽⁴⁾	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

⁽¹⁾ Οι τιμές που ορίζονται στις προδιαγραφές είναι "αληθείς τιμές". Κατά τον καθορισμό οριακών τιμών τους, εφαρμόστηκαν οι όροι του διεθνούς προτύπου ISO 4259 "Προϊόντα πετρελαίου — Προσδιορισμός και εφαρμογή των δεδομένων ακριβείας σε σχέση με τις μεθόδους δοκιμών", ενώ στον καθορισμό ελάχιστης τιμής έχει ληφθεί υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R άνω του μηδενός κατά τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα). Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός των καυσίμων πρέπει εντούτοις να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθορισμένη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση καθορισμού μέγιστων και ελάχιστων ορίων. Αν χρειάζεται να απαντηθεί το ερώτημα κατά πόσον ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259.

⁽²⁾ Η κλίμακα για τον αριθμό κετανίων δεν συμφωνεί με την απαίτηση για ελάχιστο εύρος 4R. Ωστόσο, σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ προμηθευτή και χρήστη του καυσίμου, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επίλυση της οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259 εφόσον πραγματοποιείται ικανός αριθμός επαναληπτικών μετρήσεων ώστε να προκύψει η αναγκαία ακρίβεια, αντί για ένα μόνον προσδιορισμό.

⁽³⁾ Μολονότι ελέγχεται η αντοχή στην οξείδωση, ενδέχεται η διάρκεια ζωής να είναι περιορισμένη. Θα πρέπει να ζητούνται οδηγίες από τον προμηθευτή όσον αφορά τις συνθήκες και τη διάρκεια αποθήκευσης.

⁽⁴⁾ Η περιεκτικότητα σε μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων πρέπει να πληροί την προδιαγραφή του προτύπου EN 14214.»

β) στο μέρος Β, παρεμβάλλεται ο ακόλουθος πίνακας ανάμεσα στον πίνακα «Τύπος: Βενζίνη(E5)» και τον πίνακα Τύπος: Αιθανόλη (E75)

«Τύπος: Βενζίνη (E10):

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Αριθμός οκτανίων έρευνας, RON ⁽²⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Αριθμός οκτανίων κινητήρα, MON ⁽²⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Τάση ατμών (DVPE)	kPa	56,0	95,0	EN 13016-1
Περιεκτικότητα σε νερό		max 0,05. Εμφάνιση στους - 7 °C: διαυγής και λαμπερή		EN 12937

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Απόσταξη:				
— εξάτμιση στους 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— εξάτμιση στους 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— εξάτμιση στους 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— τελικό σημείο βρασμού	°C	170	195	EN ISO 3405
Κατάλοιπα	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Ανάλυση υδρογονανθράκων:				
— ολεφίνες	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— αρωματικές ενώσεις	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— βενζόλιο	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— κορεσμένα	% v/v	να αναφερθεί		EN 22854
Λόγος άνθρακα/υδρογόνου		να αναφερθεί		
Λόγος άνθρακα/οξυγόνου		να αναφερθεί		
Περίοδος επαγωγής ⁽⁴⁾	λεπτά	480	—	EN ISO 7536
Περιεκτικότητα σε οξυγόνο ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Πλύση με διαλύτη (Περιεκτικότητα σε υπάρχον κόμμι)	mg/100ml	—	4	EN ISO 6246
Περιεκτικότητα σε θείο ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Διάβρωση χαλκού 3hrs, 50 °C		—	κλάση 1	EN ISO 2160
Περιεκτικότητα σε μόλυβδο	mg/l	—	5	EN 237
Περιεκτικότητα σε φώσφορο ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Αιθανόλη ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ Οι τιμές που ορίζονται στις προδιαγραφές είναι „αληθείς τιμές”. Κατά τον καθορισμό οριακών τιμών τους, εφαρμόστηκαν οι όροι του διεθνούς προτύπου ISO 4259 “Προϊόντα πετρελαίου – Προσδιορισμός και εφαρμογή των δεδομένων ακριβείας σε σχέση με τις μεθόδους δοκιμών”, ενώ στον καθορισμό ελάχιστης τιμής έχει ληφθεί υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R άνω του μηδενός κατά τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα). Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός των καυσίμων πρέπει εντούτοις να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθορισμένη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση καθορισμού μέγιστων και ελάχιστων ορίων. Αν χρειάζεται να απαντηθεί το ερώτημα κατά πόσον ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259.

⁽²⁾ Εισάγονται ισοδύναμες μέθοδοι ISO όταν θα είναι διαθέσιμες για όλες τις ανωτέρω ιδιότητες.

⁽³⁾ Από τον υπολογισμό του τελικού αποτελέσματος αφαιρείται συντελεστής διόρθωσης 0,2 για MON και RON, σύμφωνα με το πρότυπο EN 228:2008.

⁽⁴⁾ Το καύσιμο επιτρέπεται να περιέχει αναστολείς οξειδωτικής δράσης και αδρανοποιητές μετάλλων που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται για σταθεροποίηση της ροής της βενζίνης στα διυλιστήρια, αλλά δεν επιτρέπεται να προστίθενται απορρυπαντικά/μέσα κολοειδούς διασποράς και διαλυτικά έλαια.

⁽⁵⁾ Η αιθανόλη είναι η μόνη οξυγονούχος ένωση που προστίθεται σκόπιμα στο καύσιμο αναφοράς. Η αιθανόλη που χρησιμοποιείται θα είναι σύμφωνα με το πρότυπο EN 15376.

⁽⁶⁾ Πρέπει να αναφέρεται η πραγματική περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή τύπου 6.

⁽⁷⁾ Δεν προβλέπεται σκόπιμη προσθήκη ενώσεων που περιέχουν φώσφορο, σίδηρο, μαγνήσιο ή μόλυβδο στο συγκεκριμένο καύσιμο αναφοράς.»

(6) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 2.3.3., ο πίνακας «Τελικές οριακές τιμές OBD Euro 6» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Τελικές οριακές τιμές OBD για το πρότυπο Euro 6

Κατηγορία	Κλάση	Μάζα αναφοράς (RM) (kg)	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα		Μάζα υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου		Μάζα οξειδίων του αζώτου		Μάζα σωματιδίων (¹)		Αριθμός σωματιδίων (¹)	
			(CO) (mg/km)	(CI)	(NMHC) (mg/km)	(CI)	(NO _x) (mg/km)	(CI)	(PI)	(PN) (#/km)	(PI)	
M	—	Όλα	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁	I	MA ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
	II	1 305 < MA ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < MA	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Όλα	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Επεξήγηση: PI = επιβαλλόμενη ανάφλεξη, CI = ανάφλεξη με συμπίεση

(¹) Οι οριακές τιμές μάζας και αριθμού σωματιδίων εφαρμόζονται μόνο στα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης με απευθείας έγχυση.»

β) Στο σημείο 2.3.4., ο πίνακας «Προκαταρκτικές οριακές τιμές OBD Euro 6» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Προκαταρκτικές οριακές τιμές προτύπου OBD Euro 6

Κατηγορία	Κλάση	Μάζα αναφοράς (RM) (kg)	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα		Μάζα υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου		Μάζα οξειδίων του αζώτου		Μάζα σωματιδίων (¹)	
			(CO) (mg/km)	(CI)	(NMHC) (mg/km)	(CI)	(NO _x) (mg/km)	(CI)	(PI)	
M	—	Όλα	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁	I	MA ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < MA ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < MA	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Όλα	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Επεξήγηση: PI = επιβαλλόμενη ανάφλεξη, CI = ανάφλεξη με συμπίεση

(¹) Οι οριακές τιμές μάζας σωματιδίων για οχήματα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη εφαρμόζονται μόνο στα οχήματα με κινητήρα απευθείας έγχυσης.»

γ) Το σημείο 2.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.5. Η ενότητα 3.3.3.1 του παραρτήματος 11 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 ερμηνεύεται ως εξής:

Το σύστημα OBD παρακολουθεί τη μείωση της αποτελεσματικότητας του καταλυτικού μετατροπέα όσον αφορά τις εκπομπές NMHC και NO_x. Οι κατασκευαστές μπορούν να παρακολουθούν μόνο τον πρώτο καταλύτη ή σε συνδυασμό με τους επόμενους. Κάθε παρακολουθούμενος καταλύτης ή συνδυασμός καταλυτών πρέπει να θεωρείται δυσλειτουργικός όταν οι εκπομπές υπερβαίνουν τα όρια των τιμών NMHC ή NO_x που ορίζονται στην παράγραφο 2.3 του παρόντος παραρτήματος. Κατά παρέκκλιση, η απαίτηση για παρακολούθηση της μείωσης της αποτελεσματικότητας του καταλυτικού μετατροπέα όσον αφορά τις εκπομπές NO_x ισχύουν μόνο από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 17.»

(7) Το παράρτημα XII τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 2.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2.2. Για το υγραέριο και το φυσικό αέριο, το καύσιμο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πρέπει να επιλέγεται από τον κατασκευαστή για τη μέτρηση της καθαρής ισχύος σύμφωνα με το παραρτήματος XX του παρόντος κανονισμού. Το επιλεγμένο καύσιμο προσδιορίζεται στο έντυπο πληροφόρησης, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 3 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.»

β) Το σημείο 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Το σημείο 5.2.4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ.101 πρέπει να νοείται ως εξής:

(1) Πυκνότητα: μετριέται στο καύσιμο δοκιμής σύμφωνα με το πρότυπο ISO 3675 ή ισοδύναμη μέθοδο. Για βενζίνη, πετρέλαιο ντίζελ, βιοντίζελ και αιθανόλη (E85 και E75) χρησιμοποιείται η πυκνότητα που μετριέται στους 15 °C· για το υγραέριο και το φυσικό αέριο/βιομεθάνιο χρησιμοποιείται πυκνότητα αναφοράς, ως ακολούθως:

0,538 kg/litre για το υγραέριο,

0,654 kg/m³ για το υγραέριο (σημαίνει καύσιμα αναφοράς αξίας G20 και G23 στους 15 °C.)

(2) πρέπει να χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες πάγιες τιμές:

C₁H_{1,89}O_{0,016} για βενζίνη (E5),

C₁H_{1,93}O_{0,033} για βενζίνη (E10),

C₁H_{1,86}O_{0,005} για ντίζελ (B5),

C₁H_{1,86}O_{0,007} για ντίζελ (B7),

C₁H_{2,525} για υγραέριο (υγροποιημένο αέριο πετρελαίου),

CH₄ για το φυσικό αέριο και το βιομεθάνιο,

C₁H_{2,74}O_{0,385} για την αιθανόλη (E85),

C₁H_{2,61}O_{0,329} για την αιθανόλη (E75).»

γ) Το σημείο 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.3. Το τμήμα 1.4.3. του παραρτήματος 6 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 101 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

1.4.3. Η κατανάλωση καυσίμου, εκφρασμένη σε λίτρα ανά 100 km [στην περίπτωση πετρελαίου (E5/E10), υγραερίου, αιθανόλης (E85) και ντίζελ (B5/B7)], σε m³ ανά 100 km (στην περίπτωση φυσικού αερίου/βιομεθανίου και H₂NG) ή σε kg ανά 100 km (στην περίπτωση υδρογόνου) υπολογίζεται με τους ακόλουθους τύπους:

α) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που κινούνται με βενζίνη (E5):

$$FC = (0,118/D) \cdot [(0,848 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

β) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που κινούνται με βενζίνη (E10):

$$FC = (0,120/D) \cdot [(0,830 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

γ) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που κινούνται με υγραέριο:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot [(0,825 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Αν η σύνθεση του χρησιμοποιούμενου καυσίμου για τη δοκιμή διαφέρει από τη σύνθεση που προβλέπεται για τον υπολογισμό της κανονικής κατανάλωσης, εφόσον το ζητήσει ο κατασκευαστής, μπορεί να χρησιμοποιείται ένας συντελεστής διόρθωσης cf, ως ακολούθως:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot [(0,825 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Ο συντελεστής διόρθωσης cf που μπορεί να εφαρμόζεται ορίζεται ως εξής

$$cf = 0,825 + 0,0693 n_{\text{actual}}$$

όπου:

n_{actual} = πραγματική αναλογία H/C του χρησιμοποιούμενου καυσίμου

δ) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που κινούνται με φυσικό αέριο/βιομεθάνιο:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1336/0,654) \cdot [(0,749 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

ε) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που κινούνται με αιθανόλη (E85):

$$FC = (0,1742/D) \cdot [(0,574 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

στ) για οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση που κινούνται με ντίζελ (B5):

$$FC = (0,116/D) \cdot [(0,861 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

ζ) για οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση που κινούνται με ντίζελ (B7):

$$FC = (0,116/D) \cdot [(0,859 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

η) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που κινούνται με H₂NG:

$$FC = \frac{910,4 \cdot A + 13\,600}{44,655 \cdot A^2 + 667,08 \cdot A} \left(\frac{7,848 \cdot A}{9,104 \cdot A + 136} \cdot \text{HC} + 0,429 \cdot \text{CO} + 0,273 \cdot \text{CO}_2 \right)$$

θ) για οχήματα που κινούνται με αέριο υδρογόνο:

$$FC = 0,024 \cdot \frac{V}{d} \cdot \left[\frac{1}{Z_2} \cdot \frac{p_2}{T_2} - \frac{1}{Z_1} \cdot \frac{p_1}{T_1} \right]$$

Κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας με την αρχή έγκρισης τύπου, και για οχήματα που κινούνται με αέριο ή υγρό υδρογόνο, ο κατασκευαστής ενδέχεται να επιλέξει ως εναλλακτική λύση αντί της ως άνω μεθόδου είτε τον τύπο:

$$FC = 0,1 \cdot (0,1119 \cdot H_2O + H_2)$$

είτε μια μέθοδο σύμφωνα με πρότυπα πρωτόκολλα όπως SAE J2572.

Στους τύπους αυτούς:

FC= κατανάλωση καυσίμου σε λίτρα ανά 100 km (στην περίπτωση βενζίνης, αιθανόλης, υγραερίου, ντίζελ ή βιοντίζελ) ή σε m³ ανά 100 km (στην περίπτωση φυσικού αερίου και H₂NG) ή σε kg ανά 100 km στην περίπτωση υδρογόνου.

HC = οι μετρούμενες εκπομπές υδρογονανθράκων σε g/km

CO = οι μετρούμενες εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα σε g/km

CO₂ = οι μετρούμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε g/km

H₂O = οι μετρούμενες εκπομπές H₂O σε g/km

H₂ = οι μετρούμενες εκπομπές H₂ σε g/km

Λ = η ποσότητα φυσικού αερίου/βιομεθανίου στο μείγμα του H₂NG, εκφραζόμενη σε ποσοστό επί του όγκου

D= η πυκνότητα του καυσίμου δοκιμής.

Στην περίπτωση αέριων καυσίμων D είναι η πυκνότητα στους 15 °C.

d = η θεωρητική απόσταση που καλύπτει ένα όχημα το οποίο υποβάλλεται σε δοκιμή τύπου 1 σε km.

p₁ = η πίεση στη δεξαμενή αερίου καυσίμου πριν από τον κύκλο λειτουργίας σε Pa·

p₂ = η πίεση στη δεξαμενή αερίου καυσίμου μετά τον κύκλο λειτουργίας σε Pa·

T₁ = η θερμοκρασία στη δεξαμενή αερίου καυσίμου πριν από τον κύκλο λειτουργίας σε K.

T₂ = η θερμοκρασία στη δεξαμενή αερίου καυσίμου μετά τον κύκλο λειτουργίας σε K.

Z₁ = ο συντελεστής συμπίεστικότητας του αερίου καυσίμου σε p₁ και T₁

Z₂ = ο συντελεστής συμπίεστικότητας του αερίου καυσίμου σε p₂ και T₂

V = ο εσωτερικός όγκος της δεξαμενής αερίου καυσίμου σε m³

Ο συντελεστής συμπίεσής λαμβάνεται από τον ακόλουθο πίνακα:

$T(k)$ $p(bar)$	33	53	73	93	113	133	153	173	193	213	233	248	263	278	293	308	323	338	353
5	0,8589	0,9651	0,9888	0,9970	1,0004	1,0019	1,0026	1,0029	1,0030	1,0028	1,0035	1,0034	1,0033	1,0032	1,0031	1,0030	1,0029	1,0028	1,0027
100	1,0508	0,9221	0,9911	1,0422	1,0659	1,0757	1,0788	1,0785	1,0765	1,0705	1,0712	1,0687	1,0663	1,0640	1,0617	1,0595	1,0574	1,0554	1,0535
200	1,8854	1,4158	1,2779	1,2334	1,2131	1,1990	1,1868	1,1757	1,1653	1,1468	1,1475	1,1413	1,1355	1,1300	1,1249	1,1201	1,1156	1,1113	1,1073
300	2,6477	1,8906	1,6038	1,4696	1,3951	1,3471	1,3123	1,2851	1,2628	1,2276	1,2282	1,2173	1,2073	1,1982	1,1897	1,1819	1,1747	1,1680	1,1617
400	3,3652	2,3384	1,9225	1,7107	1,5860	1,5039	1,4453	1,4006	1,3651	1,3111	1,3118	1,2956	1,2811	1,2679	1,2558	1,2448	1,2347	1,2253	1,2166
500	4,0509	2,7646	2,2292	1,9472	1,7764	1,6623	1,5804	1,5183	1,4693	1,3962	1,3968	1,3752	1,3559	1,3385	1,3227	1,3083	1,2952	1,2830	1,2718
600	4,7119	3,1739	2,5247	2,1771	1,9633	1,8190	1,7150	1,6361	1,5739	1,4817	1,4823	1,4552	1,4311	1,4094	1,3899	1,3721	1,3559	1,3410	1,3272
700	5,3519	3,5697	2,8104	2,4003	2,1458	1,9730	1,8479	1,7528	1,6779	1,5669	1,5675	1,5350	1,5062	1,4803	1,4570	1,4358	1,4165	1,3988	1,3826
800	5,9730	3,9541	3,0877	2,6172	2,3239	2,1238	1,9785	1,8679	1,7807	1,6515	1,6521	1,6143	1,5808	1,5508	1,5237	1,4992	1,4769	1,4565	1,4377
900	6,5759	4,3287	3,3577	2,8286	2,4978	2,2714	2,1067	1,9811	1,8820	1,7352	1,7358	1,6929	1,6548	1,6207	1,5900	1,5623	1,5370	1,5138	1,4926

Σε περίπτωση που οι απαιτούμενες τιμές εισόδου για την p και την T δεν αναφέρονται στον πίνακα, ο συντελεστής συμπίεσής θα λαμβάνεται μέσω γραμμικής παρεμβολής μεταξύ των συντελεστών συμπίεσής που αναφέρονται στον πίνακα, με την επιλογή εκείνων που είναι πλησιέστεροι προς τη ζητούμενη τιμή.»

—

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧ

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΘΑΡΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ, ΤΗΣ ΚΑΘΑΡΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΕΓΙΣΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΤΑ 30 ΛΕΠΤΑ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν παράρτημα ορίζει απαιτήσεις για τη μέτρηση της καθαρής ισχύος του κινητήρα, της καθαρής ισχύος και της μέγιστης ισχύος στα 30 λεπτά των ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

2.1 Οι γενικές προδιαγραφές για τη διενέργεια των δοκιμών και την ερμηνεία των αποτελεσμάτων είναι εκείνες που ορίζονται στο τμήμα 5 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 85 ⁽¹⁾ με τις εξαιρέσεις που προσδιορίζονται στο παρόν παράρτημα.

2.2 Καύσιμο δοκιμής

Οι παράγραφοι 5.2.3.1., 5.2.3.2.1., 5.2.3.3.1. και 5.2.3.4. του κανονισμού αριθ. 85 της ΟΕΕ/ΟΗΕ πρέπει να νοούνται ως εξής:

Το χρησιμοποιούμενο καύσιμο είναι το καύσιμο που διατίθεται στην αγορά. Σε οποιαδήποτε περίπτωση διαφοράς, το καύσιμο θα είναι το κατάλληλο καύσιμο αναφοράς που προσδιορίζεται στο παράρτημα ΙΧ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008.

2.3 Συντελεστές διόρθωσης ισχύος

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 5.1 του παραρτήματος V του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 85, όταν ένας κινητήρας με υπερπύλωση τοποθετείται σε ένα σύστημα που επιτρέπει την αναπλήρωση των συνθηκών περιβάλλοντος, τη θερμοκρασία και το υψόμετρο, όταν τη ζητά ο κατασκευαστής, οι συντελεστές διόρθωσης α_a ή α_d ορίζονται στην τιμή 1.

⁽¹⁾ ΕΕ L 326 της 24.11.2006, σ. 55.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 τροποποιείται ως εξής:

(1) Το παράρτημα VIII τροποποιείται ως εξής:

α) Στο προσάρτημα 1, το σημείο 2.1.2.(2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(2) λόγος υδρογόνου-άνθρακα: χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές οι οποίες είναι:

$C_1H_{1,93}O_{0,033}$ για βενζίνη (E10),

$C_1H_{1,86}O_{0,007}$ για ντίζελ (B7),

$C_1H_{2,525}$ για υγραέριο (υγροποιημένο αέριο πετρελαίου),

CH_4 για το φυσικό αέριο και το βιομεθάνιο,

$C_1H_{2,74}O_{0,385}$ για την αιθανόλη (E85),

$C_1H_{2,92}O_{0,046}$ για την αιθανόλη για ειδικούς κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (ED95).»

β) Στο προσάρτημα 1, το σημείο 2.1.3.(α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης που κινούνται με βενζίνη (E10):

$$FC = (0,120/D) \cdot [(0,830 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

γ) Στο προσάρτημα 1, το σημείο 2.1.3.ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) για οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση που κινούνται με ντίζελ (B7):

$$FC = (0,116/D) \cdot [(0,859 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)].$$

(2) Το παράρτημα IX τροποποιείται ως εξής:

α) Στο τμήμα «Τεχνικά δεδομένα σχετικά με καύσιμα για δοκιμές κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση», ο πίνακας με τον τίτλο «Τύπος ντίζελ (B7)» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Τύπος: Ντίζελ (B7)

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές (1)		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Δείκτης κετανίου		46,0		EN ISO 4264
Αριθμός κετανίου (2)		52,0	56,0	EN ISO 5165
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Απόσταξη:				
— σημείο 50 %	°C	245,0	—	EN ISO 3405
— σημείο 95 %	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
— τελικό σημείο βρασμού	°C	—	370,0	EN ISO 3405
Σημείο ανάφλεξης	°C	55	—	EN ISO 2719
Σημείο θόλωσης	°C	—	- 10	EN 23015

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Ξώδες στους 40 °C	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Πολυκυκλικοί αρωματικοί υδρογονάνθρακες	% m/m	2,0	4,0	EN 12916
Περιεκτικότητα σε θείο	mg/kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Διάβρωση χαλκού 3hrs, 50 °C		—	κλάση 1	EN ISO 2160
Κατάλοιπα άνθρακα κατά Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,20	EN ISO 10370
Περιεκτικότητα σε τέφρα	% m/m	—	0,010	EN ISO 6245
Συνολική νόθευση	mg/kg	—	24	EN 12662
Περιεκτικότητα σε νερό	mg/kg	—	200	EN ISO 12937
Αριθμός οξείδωσης:	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Λιπαντική ισχύς [διάμετρος του σημείου φθοράς μετά τη δοκιμή HFRR (Παλινδρομικό στοιχείο υψηλής συχνότητας) στους 60 °C]	µm	—	400	EN ISO 12156
Αντοχή στην οξείδωση στους 110 °C ⁽²⁾	h	20,0		EN 15751
Μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων (FAME) ⁽⁴⁾	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

(1) Οι τιμές που ορίζονται στις προδιαγραφές είναι "αληθείς τιμές". Κατά τον καθορισμό οριακών τιμών τους, εφαρμόστηκαν οι όροι του διεθνούς προτύπου ISO 4259 "Προϊόντα πετρελαίου – Προσδιορισμός και εφαρμογή των δεδομένων ακριβείας σε σχέση με τις μεθόδους δοκιμών", ενώ στον καθορισμό ελάχιστης τιμής έχει ληφθεί υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R άνω του μηδενός· κατά τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα). Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός των καυσίμων πρέπει εντούτοις να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθορισμένη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση καθορισμού μέγιστων και ελάχιστων ορίων. Αν χρειάζεται να απαντηθεί το ερώτημα κατά πόσον ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259.

(2) Η κλίμακα για τον αριθμό κετανίων δεν συμφωνεί με την απαίτηση για ελάχιστο εύρος 4R. Ωστόσο, σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ προμηθευτή και χρήστη του καυσίμου, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επίλυσή της οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259 εφόσον πραγματοποιείται ικανός αριθμός επαναληπτικών μετρήσεων ώστε να προκύψει η αναγκαία ακρίβεια, αντί για ένα μόνον προσδιορισμό.

(3) Μολονότι ελέγχεται η αντοχή στην οξείδωση, ενδέχεται η διάρκεια ζωής να είναι περιορισμένη. Θα πρέπει να ζητούνται οδηγίες από τον προμηθευτή όσον αφορά τις συνθήκες και τη διάρκεια αποθήκευσης.

(4) Η περιεκτικότητα σε μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων πρέπει να πληροί την προδιαγραφή του προτύπου EN 14214.»

β) Στο τμήμα «Τεχνικά δεδομένα σχετικά με καύσιμα για δοκιμές κινητήρων με επιβαλλόμενη ανάφλεξη», ο πίνακας με τον τίτλο «Τύπος βενζίνης (E10)» αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Τύπος: Βενζίνη (E10)

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Αριθμός οκτανίων έρευνας, RON ⁽³⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Αριθμός οκτανίων κινητήρα, MON ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Τάση ατμών (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές (1)		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Περιεκτικότητα σε νερό		max 0,05. Εμφάνιση στους - 7 °C: διαυγής και λαμπερή		EN 12937
Απόσταξη:				
— εξάτμιση στους 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— εξάτμιση στους 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— εξάτμιση στους 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— τελικό σημείο βρασμού	°C	170	195	EN ISO 3405
Κατάλοιπα	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Ανάλυση υδρογονανθράκων:				
— ολεφίνες	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— αρωματικές ενώσεις	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— βενζόλιο	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— κορεσμένα	% v/v	να αναφερθεί		EN 22854
Λόγος άνθρακα/υδρογόνου		να αναφερθεί		
Λόγος άνθρακα/οξυγόνου		να αναφερθεί		
Περίοδος επαγωγής (4)	λεπτά	480	—	EN ISO 7536
Περιεκτικότητα σε οξυγόνο (5)	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Πλύση με διαλύτη (Περιεκτικότητα σε υπάρχον κόμμι)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Περιεκτικότητα σε θείο (6)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Διάβρωση χαλκού 3hrs, 50 °C		—	κλάση 1	EN ISO 2160
Περιεκτικότητα σε μόλυβδο	mg/l	—	5	EN 237

Παράμετρος	Μονάδα	Οριακές τιμές ⁽¹⁾		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστη	Μέγιστη	
Περιεκτικότητα σε φώσφορο ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Αιθανόλη ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ Οι τιμές που ορίζονται στις προδιαγραφές είναι "αληθείς τιμές". Κατά τον καθορισμό οριακών τιμών τους, εφαρμόστηκαν οι όροι του διεθνούς προτύπου ISO 4259 "Προϊόντα πετρελαίου – Προσδιορισμός και εφαρμογή των δεδομένων ακριβείας σε σχέση με τις μεθόδους δοκιμών", ενώ στον καθορισμό ελάχιστης τιμής έχει ληφθεί υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R άνω του μηδενός· κατά τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα). Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός των καυσίμων πρέπει εντούτοις να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθορισμένη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση καθορισμού μέγιστων και ελάχιστων ορίων. Αν χρειάζεται να απαντηθεί το ερώτημα κατά πόσον ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις του προτύπου ISO 4259.

⁽²⁾ Εισάγονται ισοδύναμες μέθοδοι ISO όταν θα είναι διαθέσιμες για όλες τις ανωτέρω ιδιότητες.

⁽³⁾ Από τον υπολογισμό του τελικού αποτελέσματος αφαιρείται συντελεστής διόρθωσης 0,2 για MON και RON, σύμφωνα με το πρότυπο EN 228:2008.

⁽⁴⁾ Το καύσιμο επιτρέπεται να περιέχει αναστολείς οξειδωτικής δράσης και αδρανοποιητές μετάλλων που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται για σταθεροποίηση της ροής της βενζίνης στα διυλιστήρια, αλλά δεν επιτρέπεται να προστίθενται απορρυπαντικά/μέσα κolloειδούς διασποράς και διαλυτικά έλαια.

⁽⁵⁾ Η αιθανόλη είναι η μόνη οξυγονούχος ένωση που προστίθεται σκόπιμα στο καύσιμο αναφοράς. Η αιθανόλη που χρησιμοποιείται θα είναι σύμφωνα με το πρότυπο EN 15376.

⁽⁶⁾ Πρέπει να αναφέρεται η πραγματική περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή τύπου 6.

⁽⁷⁾ Δεν προβλέπεται σκόπιμη προσθήκη ενώσεων που περιέχουν φώσφορο, σίδηρο, μαγγάνιο ή μόλυβδο στο συγκεκριμένο καύσιμο αναφοράς.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 137/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Φεβρουαρίου 2014

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 468/2010 περί θεσπίσεως του καταλόγου της ΕΕ με τα σκάφη που συμμετέχουν σε παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2008, περί δημιουργίας κοινοτικού συστήματος πρόληψης, αποτροπής και εξάλειψης της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας, τροποποίησης των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93, (ΕΚ) αριθ. 1936/2001 και (ΕΚ) αριθ. 601/2004 και κατάργησης των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1093/94 και (ΕΚ) αριθ. 1447/1999 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 30,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στο κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 ορίζονται διαδικασίες για την ταυτοποίηση των αλιευτικών σκαφών που συμμετέχουν σε παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία (σκάφη ΠΛΑ αλιείας) καθώς και διαδικασίες για την κατάρτιση καταλόγου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τέτοια σκάφη. Στο άρθρο 37 του εν λόγω κανονισμού προβλέπονται τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται κατά των αλιευτικών σκαφών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο αυτό.
- (2) Ο κατάλογος της Ένωσης με τα σκάφη ΠΛΑ αλιείας καταρτίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 468/2010 της Επιτροπής ⁽²⁾ και στη συνέχεια τροποποιήθηκε με τους εκτελεστικούς κανονισμούς της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 724/2011 ⁽³⁾, (ΕΕ) αριθ. 1234/2012 ⁽⁴⁾ και (ΕΕ) αριθ. 672/2013 ⁽⁵⁾.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008, ο κατάλογος της Ένωσης πρέπει επίσης να περιλαμβάνει τα αλιευτικά σκάφη που περιλαμβάνονται στους καταλόγους ΠΛΑ αλιείας οι οποίοι έχουν καταρτιστεί από περιφερειακές οργανώσεις διαχείρισης της αλιείας.
- (4) Όλες οι περιφερειακές οργανώσεις διαχείρισης της αλιείας προβλέπουν την κατάρτιση και τακτική επικαιροποίηση

καταλόγων σκαφών ΠΛΑ αλιείας σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανόνες τους ⁽⁶⁾.

- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 30 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008, η Επιτροπή, μόλις λάβει από τις περιφερειακές οργανώσεις διαχείρισης της αλιείας τους καταλόγους των σκαφών που εικάζεται ή έχει αποδειχθεί ότι επιδίδονται σε ΠΛΑ αλιεία, ενημερώνει τον κατάλογο της Ένωσης.
- (6) Η Επιτροπή έλαβε τους ενημερωμένους καταλόγους από τις περιφερειακές οργανώσεις διαχείρισης της αλιείας.
- (7) Το σκάφος «Marta Lucia R», το οποίο περιλαμβανόταν στους καταλόγους που καταρτίστηκαν ή τροποποιήθηκαν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 468/2010 και τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 724/2011, (ΕΕ) αριθ. 1234/2012 και (ΕΕ) αριθ. 672/2013, διεγράφη από τον κατάλογο τους από την Παναμερικανική Επιτροπή Τροπικού Τόνου (IATTC) κατά τη συνεδρίασή της που πραγματοποιήθηκε 10 με 14 Ιουνίου 2013 και από τη Διεθνή Επιτροπή για τη Διατήρηση των Θυννοειδών του Ατλαντικού (ICCAT) μέσω εγκυκλίου επιστολής της στις 20 Αυγούστου 2013. Το σκάφος αυτό πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει διαγραφεί από τον ενωσιακό κατάλογο από τις 20 Αυγούστου 2013.
- (8) Το σκάφος «RED», το οποίο περιλαμβανόταν στους καταλόγους που καταρτίστηκαν ή που τροποποιήθηκαν δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 468/2010 και των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 724/2011, (ΕΕ) αριθ. 1234/2012 και (ΕΕ) αριθ. 672/2013, διεγράφη από τον κατάλογο τους από την Επιτροπή Αλιείας του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (NEAFC) στις 14 Νοεμβρίου 2012, από την Οργάνωση Αλιείας Βορειοδυτικού Ατλαντικού (NAFO) στις 21 Δεκεμβρίου 2012 και από την Οργάνωση Αλιείας Νοτιοανατολικού Ατλαντικού (SEAFO) κατά τη διάρκεια της συνόδου της επιτροπής συμμόρφωσης, στις 11 Δεκεμβρίου 2013. Το εν λόγω σκάφος πρέπει να θεωρείται ότι έχει διαγραφεί από τον κατάλογο της Ένωσης από τις 11 Δεκεμβρίου 2013.
- (9) Δεδομένου ότι το ίδιο σκάφος μπορεί να περιλαμβάνεται στον κατάλογο υπό διαφορετικά ονόματα και/ή σημαίες, ανάλογα με το πότε συμπεριελήφθη στους καταλόγους των περιφερειακών οργανώσεων διαχείρισης της αλιείας, ο επικαιροποιημένος κατάλογος της Ένωσης πρέπει να περιλαμβάνει τα διαφορετικά ονόματα και/ή τις σημαίες, όπως έχει οριστεί από τις αντίστοιχες περιφερειακές οργανώσεις διαχείρισης της αλιείας.
- (10) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 468/2010 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής αλιείας και υδατοκαλλιέργειας,

⁽¹⁾ ΕΕ L 286 της 29.10.2008, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 131 της 29.5.2010, σ. 22.⁽³⁾ ΕΕ L 194 της 26.7.2011, σ. 14.⁽⁴⁾ ΕΕ L 350 της 20.12.2012, σ. 38.⁽⁵⁾ ΕΕ L 193 της 16.7.2013, σ. 6.

⁽⁶⁾ Τελευταίες επικαιροποιήσεις: CCAMLR: κατάλογος σκαφών ΠΛΑ αλιείας 2013/2014, όπως εγκρίθηκε στην ετήσια συνεδρίαση της CCAMLR-XXXII της 23ης Οκτωβρίου – 14ης Νοεμβρίου 2013· SEAFO: η SEAFO συμπεριλαμβάνει στον κατάλογο της με σκάφη ΠΛΑ αλιείας τους καταλόγους της CCAMLR, της NEAFC-B και της NAFO (όπως επικαιροποιήθηκε κατά τη διάρκεια της συνόδου της επιτροπής συμμόρφωσης στις 11 Δεκεμβρίου 2013)· ICCAT: κατάλογος σκαφών ΠΛΑ αλιείας για το 2013, όπως εγκρίθηκε κατά την ετήσια συνεδρίαση του Νοεμβρίου 2013 (σύσταση 11-18)· IATTC: κατάλογος σκαφών ΠΛΑ αλιείας 2013, όπως εγκρίθηκε κατά την 85η συνεδρίαση της IATTC τον Ιούνιο του 2013· NEAFC: κατάλογος Β σκαφών ΠΛΑ αλιείας AM 2011-18, όπως διατηρήθηκε κατά την 32η ετήσια συνεδρίαση του Νοεμβρίου 2013· NAFO: κατάλογος του 2013 όπως εγκρίθηκε κατά την 35η ετήσια συνεδρίαση του Σεπτεμβρίου 2013· WCPFC: κατάλογος σκαφών ΠΛΑ αλιείας της WCPFC για το 2014, που άρχισε να ισχύει από τις 6 Φεβρουαρίου 2014, 60 ημέρες μετά την WCPFC 10· IOTC: Κατάλογος σκαφών ΠΛΑ αλιείας της IOTC, ο οποίος αναθεωρήθηκε κατά τη 17η σύνοδο της IOTC, στις 6-10 Μαΐου 2013.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το μέρος Β του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 468/2010 αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την έβδομη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Φεβρουαρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΜΕΡΟΣ Β

Σκάφη που περιλαμβάνονται στον κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 30 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008

Αριθμός αναγνώρισης πλοίου του ΙΜΟ (¹)/Αναφορά ΠΟΔΑ	Όνομα σκάφους (προηγούμενο όνομα) (²)	Κράτος ή έδαφος σημαίας [σύμφωνα με ΠΟΔΑ] (²)	Κατάλογος ΠΟΔΑ (²)
20060010 [ICCAT]	ACROS No 2	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ονδούρα)	ICCAT
20060009 [ICCAT]	ACROS No 3	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ονδούρα)	ICCAT
7306570	ALBORAN II (WHITE ENTERPRISE [NAFO, NEAFC]/WHITE, ENTERPRISE, ENXEMBRE, ATALAYA, REDA IV, ATALAYA DEL SUR [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Παναμάς, Άγιος Χριστόφορος και Νέβις) [NAFO, NEAFC]/Παναμάς (προηγούμενες σημαίες: Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Γιβραλτάρ) [SEAFO]	NEAFC, NAFO, SEAFO
7424891	ALDABRA (OMOA I [CCAMLR]/OMOA 1 [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Τανζανία, Ονδούρα) [CCAMLR]/Τανζανία (προηγούμενες σημαίες: Ονδούρα, Τόγκο) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
7036345	AMORINN (ICEBERG II, LOME, NOEMI)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Τόγκο, Μπελίζε)	CCAMLR, SEAFO
8713392	BERBER (SNAKE, OCTOPUS I, PION, THE BIRD, CHU LIM, YIN PENG, THOR 33, ULYSES, GALE, SOUTH BOY, PISCIS) [CCAMLR]/SNAKE (OCTOPUS I, PISCIS, SOUTH BOY, GALE, ULYSES, THOR 33, YIN PENG, CHU LIM, THE BIRD, PION) [SEAFO]	Άγνωστο [τελευταίες γνωστές σημαίες: Λιβύη, Μογγολία, Ονδούρα, Βόρεια Κορέα (ΔΔΚ), Ισημερινή Γουινέα, Ουρουγουάη] [CCAMLR]/Λιβύη (προηγούμενη σημαία: Μογγολία) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
12290 [IATTC]/20110011 [ICCAT]	BHASKARA αριθ. 10	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ινδονησία)	IATTC, ICCAT
12291 [IATTC]/20110012 [ICCAT]	BHASKARA αριθ. 9	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ινδονησία)	IATTC, ICCAT
20060001 [ICCAT]	BIGEYE	Άγνωστο	ICCAT
20040005 [ICCAT]	BRAVO	Άγνωστο	ICCAT
9407 [IATTC]/20110013 [ICCAT]	CAMELOT	Άγνωστο	IATTC, ICCAT

Αριθμός αναγνώρισης πλοίου του IMO (¹)/Αναφορά ΠΟΔΑ	Όνομα σκάφους (προηγούμενο όνομα) (²)	Κράτος ή έδαφος σημαίας [σύμφωνα με ΠΟΔΑ] (²)	Κατάλογος ΠΟΔΑ (²)
6622642	CHALLENGE (PERSEVERANCE, MILA [CCAMLR]/MILA, ISLA, MONTANA CLARA, PERSEVERANCE [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Παναμάς, Ισημερινή Γουινέα, Ηνωμένο Βασίλειο)	CCAMLR, SEAFO
7322897	CHANG BAI (HOUGSHUI, HUANG HE 22, SIMA QIAN BARU 22, CORVUS, GALAXY, INA MAKKA, BLACK MOON, RED MOON, EOLO, THULE, MAGNUS, DORITA [CCAMLR]/HUANG HE 22, SIMA QIAN BARU 22, DORITA, MAGNUS, THULE, EOLO, RED MOON, BLACK MOON, INA MAKKA, GALAXY, CORVUS [SEAFO])	Άγνωστο [τελευταίες γνωστές σημαίες: Τανζανία, Βόρεια Κορέα (ΛΔΚ), Παναμάς, Σιέρα Λεόνε, Ισημερινή Γουινέα, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Ουρουγουάη] [CCAMLR]/Τανζανία [τελευταίες γνωστές σημαίες: Ουρουγουάη, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Ισημερινή Γουινέα, Βόρεια Κορέα (ΛΔΚ), Σιέρα Λεόνε, Παναμάς] [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
9042001	CHENGDU (SHAANXI HENAN 33, XIONG NU BARU 33, DRACO I, LIBERTY, CHILBO SAN 33, HAMMER, SEO YANG No 88, CARRAN [CCAMLR]/SHAANXI HENAN 33, XIONG NU BARU 33, LIBERTY, CHILBO SAN 33, HAMMER, CARRAN, DRACO-1 [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Τανζανία, Παναμάς, Σιέρα Λεόνε, Βόρεια Κορέα (ΛΔΚ), Τόγκο, Δημοκρατία της Κορέας, Ουρουγουάη [CCAMLR])/Τανζανία (προηγούμενες σημαίες: Ουρουγουάη, Τόγκο, Βόρεια Κορέα (ΛΔΚ), Παναμάς) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
125, 280020064 [IATTC]/20110014 [ICCAT]	CHIA HAO No 66	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Μπελιζέ)	IATTC, ICCAT
20080001 και στο παρελθόν ΑΤ000GUI000002 [ICCAT]	DANIAA (CARLOS)	Άγνωστο [τελευταία γνωστή σημαία: Δημοκρατία της Γουινέας (Κόνακρι)]	ICCAT
8422852	DOLPHIN (OGNEVKA)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Ρωσία, Γεωργία [NAFO, NEAFC])	NEAFC, NAFO, SEAFO
6163 [IATTC]/20130019 [ICCAT]	DRAGON III	Άγνωστο	IATTC, ICCAT
8604668	EROS DOS (FURABOLOS)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Παναμάς, Σεϋχέλλες) [NAFO, NEAFC]/Παναμάς [SEAFO]	NEAFC, NAFO, SEAFO
20130018 [ICCAT]	FULL RICH	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Μπελιζέ)	IOTC, ICCAT
7355662/20130015 [ICCAT]	FU LIEN No 1	Γεωργία	WCPFC, ICCAT
20130017 [ICCAT]	FU HSIANG FA No 21	Άγνωστο	IOTC, ICCAT

Αριθμός αναγνώρισης πλοίου του IMO (¹)/Αναφορά ΠΟΔΑ	Όνομα σκάφους (προηγούμενο όνομα) (²)	Κράτος ή έδαφος σημαίας [σύμφωνα με ΠΟΔΑ] (²)	Κατάλογος ΠΟΔΑ (²)
200800005 στο παρελθόν ΑΤ000LIB00041 [ICCAT]	GALA I (MANARA II, ROAGAN)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Λιβύη, Νήσος του Man)	ICCAT
6591 [IATTC]/20130020 [ICCAT]	GOIDAU RUEY No 1	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Παναμάς)	IATTC, ICCAT
7020126	GOOD HOPE (SEA RANGER V, TOTO [SEAFO]/TOTO [CCAMLR])	Νιγηρία (προηγούμενη σημαία: Μπελίτζε) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
6719419 [NEAFC, SEAFO]/6714919 [NAFO]	GORILERO (GRAN SOL)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Σιέρα Λεόνε, Παναμάς [NAFO/NEAFC])	NEAFC, NAFO, SEAFO
2009003 [ICCAT]	GUNUAR MELYAN 21	Άγνωστο	IOTC, ICCAT
7322926	HEAVY SEA (DUERO, JULIUS, KETA, SHERPA UNO [CCAMLR]/SHERPA UNO, KETA, DUERO [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Παναμάς, Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Μπελίτζε) [CCAMLR]/Παναμάς (προηγούμενη σημαία: Ουρουγουάη) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
201000004 [ICCAT]	HOOM XIANG 11	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Μαλαισία)	IOTC, ICCAT
7332218	IANNIS 1 [NEAFC]/IANNIS I [NAFO, SEAFO] (MOANA MAR, CANOS DE MECA [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Παναμάς [NEAFC, NAFO])	NEAFC, NAFO, SEAFO
6803961	ITZIAR II (Seabull 22, Carmela, Gold Dragon, Golden Sun, Notre Dame, Mare)	Μαλί (προηγούμενες σημαίες: Νιγηρία, Τόγκο, Ισημερινή Γουινέα, Βολιβία, Ναμίμπια [CCAMLR])	CCAMLR, SEAFO
9505 [IATTC]/20130021 [ICCAT]	JYI LIH 88	Άγνωστο	IATTC, ICCAT
7905443	KOOSHA 4 (EGUZKIA [SEAFO])	Ιράν	CCAMLR, SEAFO
9037537	LANA (ZEUS, TRITON I [CCAMLR]/KINSHO MARU No 18, TRITON-1, ZEUS [SEAFO])	Νιγηρία (προηγούμενες σημαίες: Μογγολία, Τόγκο, Σιέρα Λεόνε) [CCAMLR]/ Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Ιαπωνία, Σιέρα Λεόνε, Τόγκο, Μογγολία)	CCAMLR, SEAFO
20060007 (ICCAT)	LILA No 10	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Παναμάς)	ICCAT
7388267	LIMPOPO (ROSS, ALOS, LENA, CAP GEORGE [CCAMLR]/ROSS, ALOS, LENA, CAP GEORGE, CONBAROYA, TERCERO [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Τόγκο, Γκάνα, Σεϋχέλλες, Γαλλία [CCAMLR]/ Σεϋχέλλες, Γκάνα, Τόγκο) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO

Αριθμός αναγνώρισης πλοίου του IMO (¹)/Αναφορά ΠΟΔΑ	Όνομα σκάφους (προηγούμενο όνομα) (²)	Κράτος ή έδαφος σημαίας [σύμφωνα με ΠΟΔΑ] (²)	Κατάλογος ΠΟΔΑ (²)
20040007 [ICCAT]	MADURA 2	Άγνωστο	ICCAT
20040008 [ICCAT]	MADURA 3	Άγνωστο	ICCAT
7325746	MAINE (GUINSPA I, MAPOSA NOVENO, [SEAFO])	Δημοκρατία της Γουινέας (Κόνακρι)	NEAFC, NAFO, SEAFO
20060002 [ICCAT]	MARIA	Άγνωστο	ICCAT
20060005 [ICCAT]	MELILLA No 101	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Παναμάς)	ICCAT
20060004 [ICCAT]	MELILLA No 103	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Παναμάς)	ICCAT
7385174	MURTOSA	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Τόγκο [NAFO/NEAFC,]/Πορτογαλία [SEAFO])	NEAFC, NAFO, SEAFO
C-00545/14613 [IATTC]/20110003 [ICCAT]	NEPTUNE	Γεωργία	IATTC, ICCAT, WCPFC
9319856	NIHEWAN (HUIQUAN, WUTAISHAN ANHUI 44, YANGZI HUA 44, TROSKY, PALOMA V [CCAMLR]/WUTAISHAN ANHUI 44, YANGZI HUA 44, PALOMA V, JIAN YUAN, TROSKY [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Τανζανία, Μογγολία, Ναμίμπια, Ουρουγουάη)	CCAMLR, SEAFO
20060003 [ICCAT]	101 GLORIA (GOLDEN LAKE)	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Παναμάς)	ICCAT
20060008 [ICCAT]	2 CHOYU	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ονδούρα)	ICCAT
20060011 [ICCAT]	3 CHOYU	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ονδούρα)	ICCAT
20040006 [ICCAT]	OCEAN DIAMOND	Άγνωστο	ICCAT
7826233/20090001 [ICCAT]	OCEAN LION	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ισημερινή Γουινέα)	IOTC, ICCAT
11369 [IATTC]/20130022 [ICCAT]	ORCA	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Μπελιζε)	IATTC, ICCAT
20060012 [ICCAT]	ORIENTE No 7	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Ονδούρα)	ICCAT
5062479	PERLON (CHERNE, BIGARO, HOKING, SARGO, LUGALPESCA)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Μογγολία, Τόγκο, Ουρουγουάη)	CCAMLR, SEAFO

Αριθμός αναγνώρισης πλοίου του ΙΜΟ (¹)/Αναφορά ΠΟΔΑ	Όνομα σκάφους (προηγούμενο όνομα) (²)	Κράτος ή έδαφος σημαίας [σύμφωνα με ΠΟΔΑ] (²)	Κατάλογος ΠΟΔΑ (²)
6607666	RAY (KILY, CONSTANT, TROPIC, ISLA GRACIOSA [CCAMLR]/KILLY, CONSTANT, TROPIC, ISLA GRACIOSA [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Μπελίζε, Ισημερινή Γουινέα, Νότια Αφρική) [CCAMLR]/Μπελίζε (προηγούμενες σημαίες: Νότια Αφρική, Ισημερινή Γουινέα, Μογγολία) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
95 [IATTC]/20130023 [ICCAT]	REYMAR 6	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Μπελίζε)	IATTC, ICCAT
20130027 [ICCAT]	SAMUDERA PASIFIK No 18	Ινδονησία	ICCAT
200800004 στο παρελθόν AT000LIB00039 [ICCAT]	SHARON 1 (MANARA 1, POSEIDON)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Λιβύη, Ηνωμένο Βασίλειο)	ICCAT
20050001 [ICCAT]	SOUTHERN STAR 136 (HSIANG CHANG)	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες)	ICCAT
9405 [IATTC]/20130024 [ICCAT]	TA FU 1	Άγνωστο	IATTC, ICCAT
6818930	TCHAW (REX, CONDOR, INCA, VIKING, CISNE AZUL [CCAMLR]/CONDOR, INCA, VIKING, CISNE AZUL, PESCAMEX III, AROSA CUARTO, REX [SEAFO])	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Τόγκο, Μπελίζε, Σεϋχέλλες) [CCAMLR]/ Τόγκο (προηγούμενες σημαίες: Μπελίζε, Σεϋχέλλες, Τόγκο) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
13568 [IATTC]/20130025 [ICCAT]	TCHING YE No 6 (EL DIRIA I)	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Μπελίζε, Κόστα Ρίκα)	IATTC, ICCAT
6905408	THUNDER (WUHAN No 4, KUKO, TYPHOON I, RUBIN, ARCTIC RANGER [CCAMLR]/ARCTIC RANGER, RUBIN, TYPHOON-I, KUKO [SEAFO])	Νιγηρία (προηγούμενες σημαίες: Μογγολία, Τόγκο, Σεϋχέλλες, Ηνωμένο Βασίλειο [CCAMLR])	CCAMLR, SEAFO
7905039	TIANTAI (KESHAN, BAIYANGDIAN, PACIFIC DUCHESS) [CCAMLR]/KESHAN (BAIYANGDIAN, PACIFIC DUCHESS) [SEAFO]	Άγνωστο (τελευταίες γνωστές σημαίες: Μογγολία, Τανζανία) [CCAMLR]/Μογγολία (προηγούμενη σημαία: Τανζανία) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
7321374, 7325930 [SEAFO]	TRINITY (ENXEMBRE, YUCATAN BASIN, FONTENOVA, JAWHARA [NEAFC, NAFO]/YUCATAN BASIN, ENXEMBRE, FONTE NOVA, JAWHARA, UKOLA COREA [SEAFO])	Γκάνα (προηγούμενες σημαίες: Παναμάς, Μαρόκο) [NEAFC, NAFO]/Παναμάς, Γιβραλτάρ, Μαρόκο [SEAFO]	NEAFC, NAFO, SEAFO

Αριθμός αναγνώρισης πλοίου του IMO ⁽¹⁾ /Αναφορά ΠΟΔΑ	Όνομα σκάφους (προηγούμενο όνομα) ⁽²⁾	Κράτος ή έδαφος σημαίας [σύμφωνα με ΠΟΔΑ] ⁽²⁾	Κατάλογος ΠΟΔΑ ⁽²⁾
8994295/129 [IATTC] 20130026 [ICCAT]	WEN TENG No 688 (ΜΑΗΚΟΙΑ ΑΒΑΔΙ No 196)	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Μπελίξε)	IATTC, ICCAT
20130016 [ICCAT]	YU FONG 168	Ταϊβάν	WCPFC, ICCAT
2009002 [ICCAT]	YU MAAN WON	Άγνωστο (τελευταία γνωστή σημαία: Γεωργία)	IOTC, ICCAT

⁽¹⁾ Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.

⁽²⁾ Για πρόσθετες πληροφορίες μπορείτε να ανατρέξετε στις ιστοσελίδες των περιφερειακών οργανώσεων διαχείρισης της αλιείας (ΠΟΔΑ).»

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 138/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Φεβρουαρίου 2014

για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 543/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2011, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τους τομείς των οπωροκηπευτικών και των μεταποιημένων οπωροκηπευτικών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 136 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 543/2011 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ'

αποκοπή τιμών εισαγωγής από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XVI μέρος Α του εν λόγω κανονισμού.

- (2) Η κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής υπολογίζεται κάθε εργάσιμη ημέρα, σύμφωνα με το άρθρο 136 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011, λαμβανομένων υπόψη των ημερήσιων μεταβλητών στοιχείων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 136 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Φεβρουαρίου 2014.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Jerzy PLEWA

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 157 της 15.6.2011, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(ευρώ/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτων χωρών ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής
0702 00 00	IL	107,2
	MA	55,5
	TN	72,1
	TR	111,6
	ZZ	86,6
0707 00 05	MA	168,6
	TR	151,3
	ZZ	160,0
0709 91 00	EG	176,4
	ZZ	176,4
0709 93 10	MA	39,0
	TR	132,9
	ZZ	86,0
0805 10 20	EG	45,1
	IL	66,4
	MA	56,4
	TN	52,4
	TR	72,7
ZZ	ZZ	58,6
	ZZ	58,6
0805 20 10	IL	138,2
	MA	76,7
	ZZ	107,5
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	60,3
	IL	134,4
	JM	112,4
	KR	142,4
	MA	132,8
	PK	55,3
	TR	59,7
	ZZ	99,6
	ZZ	99,6
0805 50 10	AL	43,6
	MA	71,7
	TR	56,3
	ZZ	57,2
0808 10 80	CN	88,4
	MK	26,2
	US	160,4
	ZZ	91,7
0808 30 90	CL	123,8
	CN	70,9
	TR	122,0
	US	197,2
	ZA	95,0
	ZZ	121,8

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

Το EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις Συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL