

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 43



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

57° anno

13 febbraio 2014

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 135/2014 del Consiglio, dell'11 febbraio 2014, che abroga il dazio antidumping sulle importazioni di diciandiammide originaria della Repubblica popolare cinese a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009** 1

- ★ **Regolamento (UE) n. 136/2014 della Commissione, dell'11 febbraio 2014, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) ⁽¹⁾** 12

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 137/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 468/2010 che stabilisce l'elenco UE delle navi che esercitano pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata** 47

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 138/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 55

Prezzo: 4 EUR

(¹) Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 135/2014 DEL CONSIGLIO

dell'11 febbraio 2014

che abroga il dazio antidumping sulle importazioni di diciandiammide originaria della Repubblica popolare cinese a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea ⁽¹⁾ («regolamento di base»), in particolare l'articolo 11, paragrafi 2, 6 e 9,

vista la proposta presentata dalla Commissione europea dopo aver sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

1.1. Misure in vigore

- (1) In seguito a un'inchiesta antidumping («inchiesta iniziale»), il Consiglio ha istituito con il regolamento (CE) n. 1331/2007 ⁽²⁾ un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di 1-cianoguanidina (diciandiammide) originaria della Repubblica popolare cinese («Cina» o «paese interessato») («misure antidumping definitive»). Le misure hanno assunto la forma di un dazio ad valorem a livello del 49,1 %.

1.2. Domanda di riesame in previsione della scadenza

- (2) In seguito alla pubblicazione di un avviso di imminente scadenza delle misure antidumping definitive in vigore ⁽³⁾, il 14 agosto 2012 la Commissione ha ricevuto una domanda di apertura di un riesame in previsione della scadenza di tali misure in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base. La domanda è stata presentata da AlzChem AG («richiedente»), che rappresenta il 100 % della produzione totale di diciandiammide dell'Unione.
- (3) La domanda presentata si basava sul fatto che la scadenza delle misure antidumping definitive avrebbe probabil-

mente comportato la persistenza del dumping e la reiterazione del pregiudizio ai danni dell'industria dell'Unione.

1.3. Apertura di un riesame in previsione della scadenza

- (4) Avendo stabilito, dopo aver sentito il comitato consultivo, che esistevano elementi sufficienti per aprire un riesame in previsione della scadenza, la Commissione annunciava in data 15 novembre 2012, con avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾ («avviso di apertura»), l'apertura di un riesame in previsione della scadenza ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.

1.4. Inchiesta

1.4.1. Periodo dell'inchiesta di riesame e periodo in esame

- (5) L'inchiesta sulla persistenza del dumping ha riguardato il periodo dal 1° ottobre 2011 al 30 settembre 2012 («periodo dell'inchiesta di riesame» o «PIR»). L'esame delle tendenze significative per valutare il rischio di reiterazione del pregiudizio ha riguardato il periodo tra il 1° gennaio 2009 e la fine del periodo dell'inchiesta di riesame (il «periodo in esame»).
- (6) Dopo la divulgazione delle conclusioni definitive il richiedente ha sostenuto che il periodo in esame sarebbe dovuto cominciare nel 2008, dato che il 2009 avrebbe dato origine a risultanze non rappresentative. Va osservato in primo luogo che la Commissione gode di ampia discrezione nel determinare il periodo da prendere in esame al fine di accertare il pregiudizio. In secondo luogo il richiedente ha avanzato tale argomentazione in fase troppo avanzata, quando non era più possibile modificare il periodo. Il periodo in esame era stato reso pubblico nella fase iniziale del procedimento, ma il richiedente non aveva mosso obiezioni all'epoca. Il periodo non può essere modificato in fase avanzata del procedimento per

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

⁽²⁾ GU L 296 del 15.11.2007, pag. 1.

⁽³⁾ GU C 116 del 20.4.2012, pag. 3.

⁽⁴⁾ GU C 349 del 15.11.2012, pag. 10.

motivi pratici e perché un cambiamento sulla scorta degli elementi raccolti non sarebbe confacente allo svolgimento imparziale dell'inchiesta. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

1.4.2. Parti interessate all'inchiesta

- (7) La Commissione ha ufficialmente informato dell'apertura del riesame, in previsione della scadenza, il richiedente, i produttori esportatori del paese interessato, gli importatori indipendenti, gli utilizzatori dell'Unione notoriamente interessati e i rappresentanti del paese interessato. Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare le loro osservazioni per iscritto e di chiedere un'audizione entro il termine fissato nell'avviso di apertura.
- (8) Dato l'elevato numero di produttori esportatori nel paese interessato e di importatori indipendenti, si è ritenuto opportuno, in conformità all'articolo 17 del regolamento di base, valutare l'ipotesi di ricorrere a un campionamento. Per consentire alla Commissione di decidere se esso fosse necessario e, in tal caso, di selezionare un campione, le parti summenzionate sono state invitate, in applicazione dell'articolo 17 del regolamento di base, a manifestarsi entro 15 giorni dall'apertura del riesame e a fornire alla Commissione le informazioni richieste nell'avviso di apertura.
- (9) Sono stati contattati dodici produttori esportatori noti in Cina. Dal momento che soltanto un produttore esportatore cinese ha presentato le informazioni richieste, non è stato necessario selezionare un campione di produttori esportatori.
- (10) Per quanto riguarda gli importatori, è stata individuata e invitata a fornire informazioni per il campionamento una decina di importatori indipendenti di diciandiammide dell'Unione. Solo due di essi si sono manifestati e hanno accettato di collaborare al riesame in corso. Non è stato perciò necessario un campionamento degli importatori indipendenti.
- (11) La Commissione ha inviato questionari a tutte le parti notoriamente interessate e a quelle che si sono manifestate entro i termini stabiliti nell'avviso di apertura. Sono pervenute risposte dal produttore dell'Unione, dal produttore esportatore in Cina che ha collaborato, da due importatori indipendenti e da un utilizzatore dell'Unione.
- (12) Sono pervenute altresì dichiarazioni aggiuntive da due importatori/società commerciali indipendenti e da tre utilizzatori nell'Unione.
- (13) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per determinare la probabilità del persistere del dumping e il rischio della reiterazione del pregiudizio, nonché l'interesse dell'Unione. Sono state effettuate verifiche presso le sedi delle seguenti parti interessate:

a) Produttore dell'Unione:

— AlzChem AG, Trostberg, Germania

b) Produttore esportatore cinese:

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

c) Importatore indipendente nell'Unione:

— Helm AG, Hamburg, Germania

d) Utilizzatore dell'Unione:

— Merck Santé S.A.S., Lyon, Francia

2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

2.1. Prodotto in esame

- (14) Il prodotto oggetto del riesame in corso è lo stesso dell'inchiesta originale, ossia l'1-cianoguanidina (diciandiammide) («DCD») originaria della Repubblica popolare cinese («prodotto interessato»), attualmente classificata al codice NC 2926 20 00. È prodotta a partire da calce viva e nerofumo con diverse fasi di produzione. Si tratta di una sostanza solida che si presenta sotto forma di polvere cristallina fine, bianca, di norma inodore.
- (15) La DCD è utilizzata di norma come sostanza intermedia per la produzione di un'ampia gamma di altri prodotti chimici intermedi, quali medicinali, per vari usi industriali (trattamento delle acque, pasta di carta e carta, tessuti, cuoio) e in diversi ambiti di applicazione degli epossidi. Si tratta di un elemento essenziale della catena azoto — carbonio — azoto (NCN) con prodotti di nicchia finali come il nitrato di guanidina e altri derivati di tale catena.
- (16) Più del 90 % della DCD venduta nel mercato comunitario è di qualità standard. Solo un quantitativo limitato presenta particelle di dimensioni inferiori (la cosiddetta micro DCD). Il produttore esportatore cinese che ha collaborato ha fornito dati relativi solo al tipo standard.

2.2. Prodotto simile

- (17) Uno degli utilizzatori ha avanzato l'ipotesi che la DCD di produzione dell'Unione e la DCD originaria della Cina fossero prodotti dissimili, in quanto il tipo standard di DCD prodotta dall'industria dell'Unione è, a quanto affermato, di qualità superiore rispetto a quella prodotta dai produttori esportatori cinesi. Tale utilizzatore ha sostenuto in particolare che il tenore di acqua della DCD cinese fosse notevolmente superiore, e più volatile, rispetto al tenore di acqua della DCD prodotta nell'Unione. La DCD cinese avrebbe inoltre un tenore più elevato di impurità.

- (18) È emerso tuttavia, così come nell'inchiesta iniziale, che, sebbene possano esservi alcune differenze di qualità, non sono quantificabili e inoltre non riguardano le caratteristiche chimiche, fisiche e tecniche di base della DCD prodotta e venduta dall'industria dell'Unione nell'Unione, né del prodotto in esame, che sono risultati uguali anche per quanto riguarda gli utilizzi finali.
- (19) Un altro utilizzatore aveva sostenuto che la micro DCD andasse esclusa dalle misure antidumping a causa di presunte differenze delle caratteristiche fisiche, degli utilizzi finali e di prezzo rispetto alla DCD standard.
- (20) L'inchiesta ha comunque dimostrato che entrambi i tipi possiedono le stesse caratteristiche chimiche, fisiche e tecniche di base. La lavorazione successiva della DCD standard per ottenere micro DCD consiste in un semplice processo fisico (macinazione) senza alcun trattamento chimico. Inoltre, sebbene i prezzi della micro DCD siano superiori a quelli della DCD standard, entrambi i tipi hanno gli stessi utilizzi finali di base e sono di norma intercambiabili.
- (21) L'inchiesta ha confermato, così come quella iniziale, che il prodotto in esame e i prodotti fabbricati e venduti nel mercato interno cinese, nonché quelli fabbricati e venduti nell'Unione dal produttore dell'Unione, hanno le stesse caratteristiche fisiche e tecniche di base e gli stessi utilizzi, per cui essi sono considerati prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

3. PROBABILITÀ DELLA PERSISTENZA DEL DUMPING

3.1. Osservazioni preliminari

- (22) A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, è stato esaminato se la scadenza delle misure esistenti possa comportare la persistenza del dumping.
- (23) Come indicato nel considerando 9, essendovi stata la collaborazione di una sola società non è stato necessario selezionare un campione di produttori esportatori cinesi. Tale società rappresentava comunque oltre il 35 % delle importazioni del prodotto in esame dalla Cina nell'Unione durante il PIR. Questa impresa non aveva effettuato esportazioni durante il PI dell'inchiesta originale e non aveva quindi collaborato all'inchiesta originale.

3.2. Importazioni oggetto di dumping durante il PIR

3.2.1. Paese di riferimento

- (24) Il valore normale va determinato, conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, in base ai prezzi o al valore costruito in un paese terzo appropriato a economia di mercato («paese di riferimento») oppure in base al prezzo all'esportazione da tale paese terzo in altri paesi, compresa l'Unione, oppure, qualora ciò non sia possibile, su qualsiasi altra base ragionevole, compreso il prezzo realmente pagato o

pagabile nell'Unione per il prodotto simile, se necessario debitamente adeguato per includere un ragionevole margine di profitto.

- (25) Non essendovi produzione del prodotto in esame al di fuori dell'Unione e della Cina, la Commissione aveva indicato nell'avviso di apertura l'intenzione di basare il valore normale sui prezzi effettivamente pagati o pagabili nell'Unione per il prodotto simile, come già avvenuto nell'inchiesta originale.
- (26) Il prodotto simile veniva venduto dall'industria dell'Unione in quantità rappresentative. Le vendite interne dell'industria dell'Unione si effettuavano però in perdita, anche se non lontano dal punto di pareggio. Pertanto il valore normale è stato calcolato sulla base dei costi di produzione dell'industria dell'Unione maggiorati di un congruo importo per le spese di vendita, generali e amministrative e per il profitto. Queste ultime voci sono state determinate con il metodo già applicato nell'inchiesta originale. In conformità all'articolo 11, paragrafo 9, i costi di produzione dell'industria dell'Unione sono stati adeguati al fine di compensare le spese supplementari di trasporto dovute alla separazione fisica tra le unità di produzione, l'assenza di accesso diretto alle materie prime, che devono essere trasportate da siti di produzione lontani, e lo smaltimento del sottoprodotto (scarti di calce). Si era provveduto ad analogo adeguamento anche durante l'inchiesta originale.

3.2.2. Prezzo all'esportazione

- (27) Tutte le vendite in esportazione verso l'Unione del produttore esportatore che ha collaborato sono state effettuate direttamente ad acquirenti indipendenti stabiliti nell'Unione. In conformità all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base, il prezzo all'esportazione è stato stabilito in base ai prezzi realmente pagati o pagabili.

3.2.3. Confronto

- (28) Il confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione è stato effettuato su valori franco fabbrica.
- (29) Ai fini di un equo confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione del produttore esportatore che ha collaborato, nonché in conformità all'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base, si è tenuto debitamente conto, per gli adeguamenti, delle differenze di costi dovute a trasporti, assicurazione, tasse e credito che hanno inciso sui prezzi e sulla loro comparabilità.

3.2.4. Margine di dumping

- (30) In conformità all'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento di base, il margine di dumping è stato calcolato in base al confronto tra la media ponderata del valore normale e la media ponderata del prezzo all'esportazione.

- (31) Nel caso del produttore esportatore che ha collaborato tale confronto ha indicato l'esistenza di un dumping, sebbene notevolmente inferiore al livello di dumping riscontrato nell'inchiesta originale.

3.3. Andamento delle importazioni in caso di abrogazione delle misure

3.3.1. Osservazione preliminare

- (32) Oltre ad accertare l'esistenza del dumping durante il PIR, si è esaminato il rischio di persistenza del dumping in caso di abrogazione delle misure tramite l'analisi dei seguenti elementi: capacità produttiva ed eccesso di capacità in Cina, volume e prezzi delle importazioni dalla Cina oggetto di dumping, grado di attrattiva del mercato dell'Unione per le importazioni dalla Cina.
- (33) A tale riguardo va precisato che il produttore esportatore che ha collaborato rappresentava più del 30 % della capacità produttiva cinese totale durante il PIR.

3.3.2. Capacità produttiva ed eccesso di capacità dei fabbricanti cinesi

- (34) Data la scarsità di informazioni pubbliche sull'industria cinese produttrice di DCD, le conclusioni in merito all'eccesso di capacità si sono basate principalmente sulle informazioni contenute nella domanda di riesame e sulle informazioni ottenute dall'unico produttore che ha collaborato, verificate ogni qualvolta possibile con l'ausilio delle informazioni di dominio pubblico.
- (35) Su tali basi si suppone che la capacità totale installata in Cina sia aumentata tra il 2007 e il 2012. La produzione effettiva durante il PIR è stata comunque limitata a 80 000 tonnellate, il che indica la possibile presenza di un eccesso di capacità. La capacità produttiva cinese installata durante il PIR rappresenta un volume superiore a quello della domanda globale di DCD e l'eccesso di capacità può essere superiore all'intero consumo dell'Unione durante il PIR, mentre il consumo interno cinese durante il PIR è ammontato solo a 40 000 tonnellate, vale a dire a metà della produzione effettiva cinese.
- (36) In merito all'eccesso di capacità le informazioni raccolte sul luogo durante l'inchiesta indicano che l'unico produttore che ha collaborato, il quale rappresenta oltre il 20 % della capacità cinese installata totale nel 2012, è stato autorizzato ad aumentare la propria capacità del 50 % nel 2014. Si prevede che tale nuova capacità andrà ad alimentare tra l'altro i processi produttivi del produttore stesso (uso vincolato della DCD) e il mercato interno cinese, che durante il PIR ha assorbito circa la metà della produzione di DCD dell'unico produttore che ha collaborato. Le informazioni ricevute dall'unico produttore che ha collaborato indicano che i futuri investimenti in capacità saranno destinati a rifornire, tra l'altro, il mercato interno cinese, che è grande e in rapida crescita.

- (37) La Cina è quindi in grado di produrre grandi quantitativi destinati all'esportazione, in particolare perché mancano indicazioni secondo cui il mercato interno possa assorbire l'intero eccesso di capacità.

3.3.3. Volume e prezzi delle importazioni oggetto di dumping dalla Cina

- (38) Secondo Eurostat e i dati verificati sulle importazioni, il volume di importazioni dalla Cina è diminuito drasticamente all'introduzione delle misure nel 2007 e ha ripreso ad aumentare moderatamente tra il 2009 e la fine del PIR, senza però raggiungere il livello del 2007. Ciò si riflette anche nella quota di mercato delle importazioni cinesi, scesa dal 40-45 % nel 2007 al 10-15 % nel 2009 per risalire al livello del 15-20 % alla fine del PIR, malgrado un aumento dei prezzi cinesi del 73 %.

3.3.4. Attrattiva del mercato dell'Unione

- (39) Il mercato dell'Unione è relativamente ampio, in quanto rappresenta il 18 % del consumo mondiale di DCD, ma non è il più attraente in assoluto, né l'unico mercato attraente in termini di segmenti e prezzi di vendita (si veda il considerando 74). Le informazioni disponibili inducono in realtà a ritenere che i produttori cinesi prevedano un aumento della domanda da parte dell'industria farmaceutica, ad esempio dell'India, ove la DCD è usata anche come ingrediente per la produzione di un medicinale per il trattamento del diabete (metformin). Tale nuova domanda potrà quindi teoricamente assorbire una gran parte dell'eccesso di capacità cinese. In base a quanto sopra, si ritiene che il mercato dell'Unione non sia l'unico mercato attraente per gli esportatori cinesi.

3.3.5. Conclusioni sulla probabilità della persistenza del dumping

- (40) L'inchiesta ha confermato che le importazioni cinesi hanno continuato ad affluire sul mercato dell'Unione a prezzi di dumping durante il PIR. Alla luce della prosecuzione del dumping, del fatto che il mercato dell'Unione abbia dimensioni notevoli e sia stato molto attraente per gli esportatori cinesi in passato, nonché dell'eccesso di capacità disponibile in Cina (superiore al consumo totale dell'Unione), si può concludere che esiste un rischio di persistenza del dumping in caso di abrogazione delle misure. Va tuttavia osservato che il livello di dumping attuale è notevolmente inferiore a quello accertato dall'inchiesta originale.

4. SITUAZIONE DEL MERCATO DELL'UNIONE

4.1. Osservazione preliminare

- (41) Poiché l'analisi riguarda una sola società, per ragioni di riservatezza la maggior parte degli indicatori è presentata sotto forma di indici o fasce di valori.

4.2. Industria dell'Unione

- (42) La produzione del produttore dell'Unione AlzChem AG costituisce il 100 % della DCD fabbricata nell'Unione. Si ritiene quindi che tale società rappresenti l'industria dell'Unione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base.

4.3. Consumo nel mercato dell'Unione

- (43) Il consumo dell'Unione è stato calcolato in base ai volumi di vendite non vincolate dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione e ai dati sulle importazioni forniti da Eurostat, verificati con l'ausilio di altre fonti statistiche. Nel corso del periodo in esame si è osservata la dinamica esposta di seguito:

Tabella 1

	2009	2010	2011	PIR
Consumo dell'Unione (in tonnellate)	11 042	13 712	14 338	14 146
Indice (2009 = 100)	100	124	130	128

- (44) Oltre al consumo indicato in precedenza, relativo al mercato libero, l'uso di DCD dell'industria dell'Unione in forma vincolata si è situato, nel periodo in esame, in una fascia che va dal 10 % al 20 % della produzione nell'Unione, sviluppandosi come di seguito:

Tabella 2

	2009	2010	2011	PIR
Uso vincolato, indice (2009 = 100)	100	123	124	127

4.4. Importazioni nell'Unione dalla Cina

- (45) Dato che un solo esportatore ha collaborato all'inchiesta è stato deciso che i dati forniti da Eurostat rappresentavano la fonte migliore in merito ai volumi e ai prezzi delle importazioni. I dati di Eurostat si riferiscono all'Unione²⁷ e sono stati verificati con l'ausilio di altre fonti quali le statistiche cinesi sulle esportazioni, la banca di dati di cui all'articolo 14, paragrafo 6, e i dati di importatori e/o utilizzatori che hanno collaborato.
- (46) Le forniture di DCD proveniente dalla Cina venivano importate applicando due regimi doganali. Con l'applicazione del regime normale erano dovuti tanto la normale tariffa doganale quanto il dazio antidumping. Con l'applicazione del regime di perfezionamento attivo nessuno dei due importi suindicati era dovuto, in quanto il materiale veniva utilizzato per la produzione di prodotti

derivati che venivano esportati fuori dall'Unione. Come indicato nella tabella più oltre, circa i due terzi delle importazioni durante il PIR sono avvenuti applicando il regime di perfezionamento attivo.

4.4.1. Volume e quota di mercato

- (47) Dopo l'imposizione delle misure antidumping nel 2007, il volume delle importazioni dalla Cina è diminuito drasticamente. La relativa quota di mercato era pari a circa il 15-20 % durante il PIR. Ciononostante, durante il periodo in esame si sono avute fluttuazioni del volume di importazioni originarie della Cina con l'applicazione del regime normale, mentre le importazioni dalla Cina che hanno usufruito del regime di perfezionamento attivo sono più che raddoppiate. Considerati entrambi i regimi, i volumi delle importazioni sono aumentati nel corso del periodo ma sono notevolmente inferiori ai livelli registrati prima dell'imposizione delle misure (più di 6 000 tonnellate).

Tabella 3

Importazioni dalla Cina	2009	2010	2011	PIR
Volume delle importazioni in regime normale (in tonnellate)	881	1 251	1 781	730
Indice (2009 = 100)	100	142	202	83
Quota di mercato	5-10 %	5-10 %	10-15 %	5-10 %
Prezzo medio di importazione in regime normale (EUR/tonnellata)	1 218	1 267	1 826	2 101
Prezzo medio di importazione in regime di perfezionamento attivo (EUR/tonnellata)	1 677	1 463	1 674	2 069
Volume delle importazioni in regime di perfezionamento attivo (in tonnellate)	676	984	654	1 467
Indice (2009 = 100)	100	146	97	217
Quota di mercato (in tutti i regimi)	10-15 %	15-20 %	15-20 %	15-20 %

4.4.2. Prezzo

- (48) Come rappresentato nella tabella precedente, nel periodo in esame i prezzi delle importazioni dalla Cina sono aumentati notevolmente.
- (49) L'industria dell'Unione ha affermato che la dinamica dei prezzi non è spiegabile con l'evoluzione dei principali fattori di costo, ossia delle materie prime e dei costi energetici. Essa non ha però fornito una spiegazione alternativa né elementi di prova inoppugnabili a dimostrazione delle proprie asserzioni.

4.4.3. Sottoquotazione dei prezzi

- (50) Per analizzare la sottoquotazione dei prezzi, la media ponderata dei prezzi di vendita dell'industria dell'Unione ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione è stata confrontata alla media ponderata dei corrispondenti prezzi cif delle importazioni cinesi (solo per la DCD standard). I prezzi di vendita dell'industria dell'Unione sono stati adeguati fino a un livello franco fabbrica soprattutto per tenere conto dei costi di consegna e delle commissioni. I prezzi cif delle esportazioni cinesi sono stati comunicati da Eurostat e verificati con l'ausilio della banca di dati di cui all'articolo 14, paragrafo 6; non sono incluse le importazioni che sono state oggetto di perfezionamento attivo. Tali prezzi cif sono stati adeguati per tener conto dei costi relativi allo sdoganamento, ossia della tariffa doganale e dei costi successivi all'importazione. La sottoquotazione rispetto alle importazioni oggetto di perfezionamento attivo è analizzata nel considerando 83.
- (51) Dal confronto emerge che durante il PIR i prezzi delle importazioni del prodotto in esame non sono stati inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione.

4.5. Importazioni nell'Unione da altri paesi terzi

- (52) Non vi sono state importazioni significative da altri paesi terzi.
- (53) Nel periodo in esame il volume delle importazioni provenienti dagli USA non ha mai rappresentato una quota di mercato superiore al 2 %. L'inchiesta ha rivelato che in realtà tali importazioni consistevano di DCD standard originariamente prodotta in Cina e poi trasformata in micro DCD negli USA.

Tabella 4

Importazioni provenienti dagli USA	2009	2010	2011	PIR
Volume delle importazioni (in tonnellate)	192	237	282	255
Indice (2009 = 100)	100	123	147	133
Quota di mercato	0-2 %	0-2 %	0-2 %	0-2 %

4.6. Situazione economica dell'industria dell'Unione

- (54) Come disposto dall'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, l'esame dell'incidenza delle importazioni oggetto di dumping sull'industria dell'Unione ha comportato una valutazione di tutti i fattori e gli indici economici che possono aver influito sulla situazione dell'industria dell'Unione nel periodo considerato.

4.6.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (55) L'industria dell'Unione si è avvalsa di una filiera produttiva integrata che comprende non solo la DCD ma anche prodotti a monte e a valle. La capacità produttiva dell'Unione in termini di DCD non è cambiata dal 2009. Nel periodo in esame il produttore dell'Unione ha aumentato la produzione in gran parte a causa di una maggiore domanda sul mercato interno dell'Unione, come indicato dalla precedente tabella 1. Dal 2010 il produttore dell'Unione ha operato praticamente a piena capacità, diversamente dal 2009, quando la produzione e le vendite avevano risentito della crisi finanziaria.

Tabella 5

	2009	2010	2011	PIR
Produzione, indice (2009 = 100)	100	115	113	109
Capacità produttiva, indice (2009 = 100)	100	100	100	100
Utilizzo degli impianti	86,9 %	100,2 %	98,2 %	95,2 %

4.6.2. Scorte

- (56) Il produttore dell'Unione ha conservato durante tutto il periodo in esame una piccola scorta, fattore che è stato ritenuto non significativo ai fini della valutazione della situazione dell'industria dell'Unione.

Tabella 6

	2009	2010	2011	PIR
Scorte, indice (2009 = 100)	100	73	88	49

4.6.3. Volume delle vendite, quota di mercato e prezzi unitari medi nell'Unione

- (57) Le vendite dell'industria dell'Unione nel mercato dell'Unione ad acquirenti indipendenti sono aumentate del 26 % nel corso del periodo in esame, mentre i prezzi di vendita sono cresciuti del 7 %.

- (58) L'industria dell'Unione ha potuto aumentare le proprie vendite nell'Unione grazie all'aumento dei consumi indicato nella precedente tabella 1. L'industria dell'Unione ha conservato una quota molto ampia del mercato dell'Unione.

Tabella 7

	2009	2010	2011	PIR
Volume di vendita, indice (2009 = 100)	100	121	125	126
Quota di mercato	80-85 %	80-85 %	80-85 %	80-85 %
Prezzi di vendita, indice (2009 = 100)	100	95	98	107

4.6.4. Redditività e flusso di cassa

- (59) Durante il periodo in esame la redditività dell'industria dell'Unione è migliorata notevolmente in quanto essa ha potuto aumentare il proprio volume di vendite e i prezzi di vendita ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione. Il notevole miglioramento della redditività è ancora più significativo se raffrontato alla situazione di forti perdite dell'industria all'epoca del PI originale (da - 20 % a - 30 %).

Tabella 8

	2009	2010	2011	PIR
Redditività	da - 10 % a 0 %	da - 10 % a 0 %	da - 10 % a 0 %	da - 5 % a 0 %

- (60) La redditività delle transazioni vincolate è stata relativamente buona.
- (61) Durante il periodo in esame il flusso di cassa è stato sempre negativo con l'eccezione del PIR, coerentemente con l'andamento della redditività generale.

Tabella 9

	2009	2010	2011	PIR
Flusso di cassa, indice (2009=100)	- 100	- 84	- 229	174

4.6.5. Investimenti, utile sul capitale investito e capacità di reperire capitali

- (62) Durante il periodo considerato l'industria dell'Unione ha fatto investimenti a fini di manutenzione e ottimizza-

zione del macchinario produttivo esistente. Nel 2009 ha realizzato un nuovo investimento importante connesso alla micro DCD.

Tabella 10

	2009	2010	2011	PIR
Investimenti, indice (2009 = 100)	100	50	65	37

- (63) L'utile sul capitale investito nel periodo in esame è rimasto negativo, coerentemente con quanto prima esposto in merito alla redditività.

Tabella 11

	2009	2010	2011	PIR
Utile sul capitale investito, indice (2009 = 100)	- 100	- 63	- 62	- 10

- (64) L'industria dell'Unione non ha riferito di aver incontrato difficoltà a reperire capitali nel periodo in esame.

4.6.6. Occupazione, produttività, crescita e salari

- (65) Gli investimenti realizzati durante il periodo in esame hanno contribuito ad aumentare il numero dei dipendenti qualificati. Il livello medio dei salari ha inoltre riportato un aumento del 15 % durante il periodo in esame.
- (66) L'aumento dell'occupazione e della produttività rispecchia l'aumento della produzione nel 2010.

Tabella 12

	2009	2010	2011	PIR
Numero di dipendenti, indice (2009 = 100)	100	107	104	105
Produttività (tonnellate per dipendente), indice (2009 = 100)	100	108	108	105
Costo del lavoro per dipendente, indice (2009 = 100)	100	112	113	115

4.6.7. Entità del dumping e recupero dagli effetti di precedenti pratiche di dumping

- (67) Il dumping è proseguito durante il PIR, come spiegato al precedente punto 3.2.

(68) L'impatto del dumping effettivo sull'industria dell'Unione, dati i volumi delle importazioni dalla Cina oggetto di dumping, non può considerarsi veramente grande. Rispetto all'inchiesta originale la situazione dell'industria dell'Unione è notevolmente migliorata: era già in atto una chiara ripresa dagli effetti delle precedenti pratiche di dumping, in particolare in termini di redditività, vendite e quota di mercato.

4.6.8. Conclusioni

(69) Anche se alcuni degli sviluppi positivi indicati sono relativamente recenti, si ritiene che la situazione dell'industria dell'Unione sia migliorata notevolmente nel periodo in esame. Tutti gli indicatori finanziari alla fine del PIR erano positivi o non lontani dalla positività.

(70) L'imposizione delle misure antidumping nel 2007 ha permesso all'industria dell'Unione di riprendersi saldamente dagli effetti pregiudizievoli del dumping e di sfruttare in maggior misura il proprio potenziale sul mercato dell'Unione e nei paesi terzi. Il fatto che l'industria dell'Unione abbia tratto beneficio dalle misure trova la migliore illustrazione negli alti livelli riscontrati di produzione e di utilizzo degli impianti e nell'aumento dei prezzi di vendita nell'Unione e della redditività. Durante il PIR non si è più verificato alcun pregiudizio notevole a causa delle importazioni cinesi.

(71) Dopo essere stato informato di quanto sopra, il richiedente ha sostenuto che in realtà, nel contesto dell'inchiesta originale, il fatto che alcuni indicatori di pregiudizio mostrassero una tendenza positiva non aveva impedito alla Commissione di accertare all'epoca l'esistenza di un pregiudizio notevole. Tale asserzione va respinta. Il regolamento (CE) n. 1331/2007 ha costituito una risposta a circostanze diverse, in particolare un'industria dell'Unione con redditività minore. Oltre a ciò, un riesame in previsione della scadenza differisce notevolmente da un'inchiesta ai sensi dell'articolo 5 del regolamento di base: laddove quest'ultima punta ad accertare se il dumping causi pregiudizio all'industria dell'Unione, il primo è un esercizio di previsione che analizza quali eventi potrebbero verificarsi con una certa probabilità in caso di mancato rinnovo delle misure.

5. RISCHIO DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO

(72) Come dimostrato, durante il PIR l'industria dell'Unione non ha subito un pregiudizio notevole. A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, è stato quindi esaminato se la scadenza delle misure in vigore possa determinare la reiterazione del pregiudizio.

5.1. Impatto della capacità in eccesso in Cina

(73) L'inchiesta ha rivelato che esiste una grande capacità produttiva in Cina (si vedano i considerando da 34 a 37). Non vi sono però ragionevoli motivi di dedurre che tale capacità produttiva in eccesso possa determinare importazioni rilevanti nell'Unione.

(74) L'Unione è uno tra i molti mercati sui quali vendono i produttori esportatori cinesi. I dati provenienti dall'industria dell'Unione, dal produttore esportatore cinese che ha collaborato e dalle statistiche cinesi sulle esportazioni confermano che, in termini di prezzo, altri mercati diversi da quello dell'Unione sono almeno pari a questo in termini di attrattiva.

(75) Le vendite in esportazione dell'industria dell'Unione sono spesso avvenute a prezzi superiori alle vendite nell'ambito dell'Unione. Dopo la divulgazione di tali dati il richiedente ha sostenuto che i prezzi più alti in esportazione non erano correlati all'attrattiva dei relativi mercati ma andrebbero invece spiegati col fatto che tali vendite riguardavano solo piccoli volumi. Tale argomentazione va respinta in quanto i volumi totali di vendita dell'industria dell'Unione sui mercati di esportazione erano ancora significativi durante il PIR (tra il 20 % e il 30 % della produzione dell'industria dell'Unione). Non sono state inoltre apportate prove del fatto che le vendite ai clienti abbiano riguardato volumi significativamente inferiori.

(76) Neanche i dati statistici sui prezzi delle esportazioni cinesi di DCD sui diversi mercati indicano una particolare attrattiva del mercato dell'Unione rispetto ad altri mercati di esportazione. Una notevole capacità in eccesso era già presente durante il PIR ma non ha portato ad una politica dei prezzi da parte degli esportatori cinesi tale da creare pregiudizio. Il fatto che la capacità in eccesso sia destinata ad aumentare non è nel caso in esame un indicatore del rischio di reiterazione del pregiudizio. Il maggior mercato al mondo per la DCD è di gran lunga quello indiano. Le statistiche cinesi sulle esportazioni indicano che i volumi di vendita dalla Cina all'Unione rappresentano solo circa il 10 % dei volumi di vendita all'India e che i prezzi medi di vendita dalla Cina all'Unione erano pressoché equivalenti ai prezzi di vendita cinesi all'India. In altre parole i prezzi di mercato prevalenti sull'importante mercato indiano (che nel periodo in esame sono aumentati in media del 65 %) hanno la stessa attrattiva per i produttori di DCD. Non vi sono indicazioni secondo cui la capacità produttiva in eccesso in Cina comporterà importazioni rilevanti nell'Unione. Si può prevedere al momento che almeno una parte di tale capacità in eccesso non sarà utilizzata nel futuro prossimo. Tale conclusione si basa sugli sviluppi passati, in quanto i dati presentati dal richiedente suggeriscono che, se tra il 2008 e il PIR la Cina ha aumentato la propria capacità di circa il 50 %, la sua produzione totale è aumentata solo di circa il 20 %. Le proiezioni eseguite dal richiedente fino al 2016 indicano che la capacità cinese sarà notevolmente superiore alla domanda globale e quindi per il momento resterà inutilizzata. Il dato nazionale sulla capacità in eccesso sarebbe inferiore se le proiezioni si facessero in base ai dati di vendita del produttore esportatore cinese che ha collaborato. In ogni caso il fatto che, a differenza della produzione dell'Unione (si veda il precedente considerando 55), la produzione cinese di DCD non rientra in una filiera produttiva pienamente integrata significa che è minore il costo associato al mancato utilizzo della capacità.

(77) Inoltre una certa domanda in crescita, in particolare per l'industria farmaceutica di paesi come l'India (si veda il considerando 39), sarà probabilmente in grado di assorbire un'ulteriore quota della capacità in eccesso cinese. L'inchiesta ha altresì concluso che i prodotti a base di DCD della società AlzChem sono considerati più attraenti dagli utilizzatori dell'Unione, anche per considerazioni di posizione geografica e affidabilità nelle forniture. Ciò conferisce un certo vantaggio sui produttori cinesi nei confronti di importanti utilizzatori nell'Unione che acquistano quantitativi notevoli di DCD. Considerato tale contesto, la grande capacità produttiva in Cina non permette di concludere che esista un rischio di reiterazione del pregiudizio. Il semplice fatto che l'industria dell'Unione ha perso posizioni in termini di capacità produttiva globale non è sufficiente a smentire tale conclusione.

5.2. Impatto della crescita prevista del mercato

(78) Diverse parti hanno citato la forte crescita prevista del mercato mondiale di DCD, causata principalmente da usi consolidati nell'industria farmaceutica e nel settore agricolo. Ciò si deve all'aumento della produzione di un medicinale per il trattamento del diabete, principalmente in India. Tale crescita è già annunciata dall'aumento dei consumi dell'Unione di cui alla precedente tabella 1.

(79) In rapporto al mercato dell'Unione si prevede anche qui che la crescita continui, ma in misura più modesta. Ciò è dovuto al fatto che un grande produttore farmaceutico, con vendite mondiali, è situato nell'Unione.

(80) Dopo la divulgazione delle risultanze il richiedente ha contestato l'entità della crescita. Va però osservato che le sue affermazioni sono contraddittorie al riguardo e che diverse fonti indicano una solida domanda nell'Unione e una notevole crescita mondiale. I dati sulle vendite forniti dal produttore esportatore cinese che ha collaborato indicano un consumo in rapida crescita sul mercato interno cinese. Non sono quindi state prodotte prove del fatto che, secondo le recenti affermazioni del richiedente, la domanda sia stabile o stia per diventare.

(81) Dopo la divulgazione delle risultanze il richiedente ha altresì evidenziato di aver perso volumi di vendita e quote di mercato sui mercati esterni all'Unione. Va osservato al riguardo che l'industria dell'Unione ha operato quasi a pieno regime con scorte trascurabili, mentre il consumo di DCD nell'Unione ha continuato a crescere. Il fatto che l'industria dell'Unione non abbia saputo avvantaggiarsi della crescita su altri mercati va quindi attribuito piuttosto alla sua decisione di concentrarsi in maggior misura sul mercato dell'Unione senza aumentare sostanzialmente la propria capacità produttiva. La situazione potrebbe però cambiare se si materializzassero i suoi piani di espansione. Si ritiene quindi che, anche se i volumi delle importazioni della DCD cinese nell'Unione aumenteranno nel prossimo futuro, ciò non si tradurrà automaticamente in una reiterazione del pregiudizio. Così come i produttori cinesi, l'industria dell'Unione trarrà vantaggio dall'aumento della domanda mondiale.

(82) A tale proposito il produttore dell'Unione, come già ricordato, gode di un'ottima reputazione sul mercato e pare essere il fornitore preferito di diversi clienti importanti, almeno per determinati usi della DCD. La qualità e l'affidabilità dei suoi prodotti a base di DCD nell'Unione sono tali da garantirgli di ottenere contratti per grossi volumi con importanti clienti nell'Unione e si prevede che tale situazione continui indipendentemente dalla possibile abrogazione delle misure. Dopo la divulgazione delle risultanze un utilizzatore importante dell'Unione ha dichiarato la propria intenzione di continuare ad approvvigionarsi del prodotto presso l'industria dell'Unione anche in caso di abrogazione delle misure anti-dumping.

5.3. Altre considerazioni

(83) Come spiegato nei considerando 50 e 51 i prezzi cinesi delle importazioni non sono stati inferiori a quelli dell'industria dell'Unione durante il PIR. Non sono stati praticati prezzi inferiori nell'ambito del regime doganale normale (circa un terzo del volume delle importazioni). Vi sono stati prezzi inferiori in misura molto modesta se si prende in considerazione il regime di perfezionamento attivo (gli altri due terzi delle importazioni durante il PIR). Tale situazione è diversa dalla sostanziale inferiorità di prezzi rilevata nell'inchiesta originale ed è dovuta ad un aumento graduale generale dei prezzi delle importazioni dopo l'imposizione delle misure, sebbene l'aumento non sia stato costante. Il prezzo cif al confine dell'Unione delle importazioni dalla Cina è in realtà aumentato del 73 % nel periodo dal 2009 alla fine del PIR.

(84) L'industria dell'Unione ha mantenuto la propria concorrenzialità anche in assenza di misure, come dimostrato dalle sue notevoli esportazioni (tra il 20 % e il 30 % della produzione durante il PIR) verso paesi terzi nei quali non sono in vigore misure antidumping e dove essa ha affrontato la concorrenza cinese senza l'appoggio di tali misure. La diminuzione del volume delle esportazioni descritta più avanti va letta in associazione con l'aumento del volume delle vendite verso l'Unione e con l'immutata capacità produttiva dell'industria dell'Unione, che in linea di massima è stata sfruttata pienamente.

Tabella 13

	2009	2010	2011	PIR
Volume delle esportazioni, indice (2009 = 100)	100	105	80	77
Prezzo delle esportazioni (non correlato), indice (2009 = 100)	100	100	109	125

(85) Sono stati inoltre esaminati i prezzi delle importazioni cinesi negli otto mesi successivi al PIR a seguito di una richiesta presentata dall'industria dell'Unione. L'industria dell'Unione aveva sostenuto che la forte pressione sui prezzi causata dalle importazioni cinesi era ricominciata poco dopo il PIR. In conformità all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di base in combinato disposto con l'articolo 11, paragrafo 5, dello stesso, le informazioni relative ad un periodo successivo al PIR non vanno di norma tenute presenti. Comunque, quand'anche tali informazioni venissero prese in considerazione, è impossibile in questa fase trarne alcuna conclusione, poiché non è chiaro se tali cambiamenti dei prezzi, qualora confermati, siano destinati a durare. Per esempio, sebbene i prezzi siano diminuiti dalla fine del PIR a maggio 2013, sono poi aumentati nuovamente del 10 % a giugno 2013. Dato che i prezzi post PIR erano ancora notevolmente superiori a quelli rilevati nell'inchiesta originale, appare remota la probabilità che nel prossimo futuro essi possano dimostrarsi gravemente nocivi per la situazione attuale dell'industria dell'Unione, che non sta subendo un pregiudizio notevole.

(86) Non esiste infine alcuna indicazione che l'abrogazione delle misure avrebbe un impatto sui prezzi di mercato a breve-medio termine. Va osservato che gran parte delle vendite di DCD nell'Unione avviene in base a contratti che abbracciano diversi anni, e che per gli utilizzatori industriali sembra estremamente importante ricevere forniture affidabili e continue da un produttore fidato. Inoltre i due terzi delle importazioni durante il PIR sono avvenute in regime di perfezionamento attivo, che non prevede l'imposizione di alcun dazio, né di importazione né antidumping. Riassumendo, se da un lato non si può escludere che alcuni contratti vengano rinegoziati e che i prezzi delle importazioni possano diminuire, non è probabile che tale fenomeno arrechi un pregiudizio in caso di abrogazione delle misure.

5.4. Conclusioni sul rischio di reiterazione del pregiudizio

(87) In base a quanto esposto in precedenza non è probabile che l'industria dell'Unione, se le misure fossero abrogate, si troverebbe costretta a ridurre le proprie vendite e i volumi di produzione e/o i prezzi della DCD a tal punto che ne subiscano un notevole pregiudizio la sua redditività o la sua posizione generale.

(88) Si prevede invece, alla luce della crescita mondiale dei consumi, dei volumi e prezzi delle importazioni cinesi durante il PIR e dei prezzi sugli altri mercati, che, in assenza di misure, le vendite di DCD dell'industria dell'Unione resteranno sostenute e contribuiranno positivamente alle filiere di attività basate sulla DCD e sui prodotti NCN.

(89) Secondo le previsioni l'industria dell'Unione continuerà ad operare a piena capacità indipendentemente dalla pos-

sibile abrogazione delle misure. L'industria dell'Unione ha inoltre completato quest'anno il lavoro preliminare per un programma di espansione. Nell'autunno del 2013 essa ha concordato in linea di massima un aumento sostanziale della propria capacità produttiva in rapporto alla DCD. Il mercato, inclusi importanti clienti stabiliti nell'Unione, ha accolto con favore tale piano di espansione, il quale porta a ritenere che l'industria dell'Unione crede in una robusta domanda mondiale e che AlzChem trarrà vantaggio da tale crescita.

(90) Anche se l'industria dell'Unione sarà soggetta ad una certa pressione sui prezzi a causa delle importazioni cinesi nel prossimo futuro, non sono previsti effetti significativi sui prezzi e sulla redditività in quanto l'industria dell'Unione detiene una forte quota di mercato, possiede vantaggi in termini di qualità ed affidabilità delle forniture e ha la capacità di ottenere contratti per grandi volumi. Gli effetti resterebbero quindi al di sotto della soglia di rischio di pregiudizio ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.

(91) La Commissione conclude che in caso di abrogazione delle misure non esiste rischio di reiterazione del pregiudizio all'industria dell'Unione.

6. INTERESSE DELL'UNIONE

(92) Poiché si è concluso che non esiste rischio di reiterazione del pregiudizio, non è necessario accertare l'interesse dell'Unione.

7. ABOLIZIONE DELLE MISURE ANTIDUMPING

(93) Tutte le parti sono state informate dei fatti e delle considerazioni essenziali in base ai quali si intendeva raccomandare l'abrogazione delle misure attualmente in vigore. È stato inoltre concesso loro un periodo di tempo successivamente a tale comunicazione entro il quale poter presentare osservazioni al riguardo. Le osservazioni e i commenti, se giustificati, sono stati presi nella dovuta considerazione, ma non hanno modificato le conclusioni espresse in precedenza.

(94) Ne consegue che, a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, è opportuno abrogare le misure antidumping applicabili alle importazioni di DCD originarie della Cina e chiudere la procedura.

(95) Alla luce di alcune circostanze esposte in precedenza, ossia dell'esistenza di capacità in eccesso in Cina e del possibile ricorso a prezzi bassi successivamente al PIR, la Commissione monitorerà le importazioni del prodotto in esame al fine di agevolare, se del caso, la rapida adozione delle opportune azioni. Il monitoraggio sarà limitato a un periodo di due anni a decorrere dalla pubblicazione del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il dazio antidumping relativo alle importazioni di 1-cianoguanidina (diciandiammide), attualmente classificata al codice NC 2926 20 00 e originaria della Repubblica popolare cinese, è abrogato e il procedimento relativo a tali importazioni è concluso.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, l'11 febbraio 2014

Per il Consiglio

Il presidente

E. VENIZELOS

REGOLAMENTO (UE) N. 136/2014 DELLA COMMISSIONE**dell'11 febbraio 2014**

che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

visto il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 3,

visto il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE, in particolare l'articolo 5, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 715/2007 e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo ⁽³⁾, stabiliscono le prescrizioni tecniche comuni per l'omologazione di veicoli a motore e parti di ricambio riguardo alle loro emissioni e fissano norme sulla conformità in servizio, sulla durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, sui sistemi diagnostici di bordo (OBD), sulla misurazione del consumo di carburante e sull'accessibilità delle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo.
- (2) La direttiva 2007/46/CE, del 5 settembre 2007, istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. Essa definisce il formato dei documenti di omologazione e fissa i principi in base

ai quali delineare le caratteristiche del motore, compresi i valori della potenza del motore e dei relativi parametri.

- (3) Il numero di omologazione CE rilasciato in conformità al regolamento (CE) n. 692/2008 comprende caratteri alfabetiche (fasi Euro 5 ed Euro 6), che indicano i valori limite di emissione e le prescrizioni OBD a norma dei quali è stata rilasciata l'omologazione. Ogni fase, identificata da un carattere alfabetico, contiene una data di attuazione obbligatoria per la certificazione dei nuovi tipi di veicoli e per tutti i veicoli nuovi, nonché l'ultima data di immatricolazione.
- (4) I fabbricanti di veicoli possono richiedere una procedura di omologazione dei veicoli che risponda a prescrizioni più severe prima che tali prescrizioni diventino obbligatorie. La nuova fase Euro 6 consentirà la certificazione di veicoli con livelli di emissione inferiori prima dell'entrata in vigore dei suddetti limiti di emissione.
- (5) Il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE ⁽⁴⁾, abroga la direttiva 80/1269/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla potenza dei motori degli autoveicoli ⁽⁵⁾ con effetto a decorrere dal 31 dicembre 2013. Occorre pertanto trasporre le disposizioni della direttiva 80/1269/CEE nel regolamento (CE) n. 715/2007.
- (6) I regolamenti (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 582/2011 specificano i carburanti di riferimento che i costruttori di veicoli devono utilizzare per eseguire le prove sulle emissioni conformemente ai regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009. Le caratteristiche dei carburanti di riferimento riflettono le caratteristiche dei carburanti più comunemente utilizzati sul mercato al momento dell'adozione del regolamento (CE) n. 692/2008. A causa dell'impiego crescente di biocarburanti registrato sul mercato negli ultimi anni, è tuttavia necessario adottare le specifiche dei carburanti di riferimento affinché corrispondano ai carburanti attualmente disponibili sul mercato dell'Unione, o che lo saranno in un futuro prevedibile.

⁽¹⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 46.

- (7) I carburanti di riferimento di cui ai regolamenti (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 582/2011 devono essere allineati al fine di armonizzare le procedure riguardanti i veicoli leggeri e pesanti e di conseguenza ridurre i costi inerenti all'omologazione.
- (8) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2007/46/CE, il regolamento (CE) n. 692/2008 ed il regolamento (UE) n. 582/2011.
- (9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato tecnico - Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

Gli allegati I, III, IV, IX e XI della direttiva 2007/46/CE sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Articolo 2

Modifiche del regolamento (CE) n. 692/2008

Il regolamento (CE) n. 692/2008 è così modificato:

- 1) All'articolo 2 sono aggiunti i seguenti punti 37, 38, 39 e 40:

- «37. “potenza netta”: la potenza ottenuta sul banco di prova all'estremità dell'albero motore o di un organo equivalente, alla velocità o regime corrispondente del motore con i dispositivi ausiliari, sottoposta a prova a norma dell'allegato XX (misurazione della potenza netta del motore, della potenza netta e della potenza massima su 30 minuti di un gruppo motopropulsore elettrico), e determinata nelle condizioni atmosferiche di riferimento;
38. “potenza massima netta”: il valore massimo della potenza netta misurato con il motore a pieno carico;
39. “potenza massima su 30 minuti”: la potenza massima netta di un gruppo motopropulsore elettrico alla tensione CC stabilita al punto 5.3.2. del regolamento UN/ECE n. 85 ⁽¹⁾.
40. “avviamento a freddo”: temperatura del fluido di raffreddamento del motore (o temperatura equivalente) all'accensione del motore inferiore o uguale a 35 °C e inferiore o uguale a 7 K in più rispetto alla temperatura ambiente (ove disponibile) all'accensione del motore.»

- 2) All'articolo 3, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per ottenere l'omologazione CE riguardo alle emissioni e alle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo, il costruttore dimostra che i veicoli superano le prove effettuate con le procedure indicate negli allegati da III a VIII, da X a XII, XIV, XVI e XX del presente regolamento. Il costruttore assicura anche la conformità alle specifiche dei carburanti di riferimento indicate nell'allegato IX del presente regolamento.»

- 3) All'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Se tutte le prescrizioni pertinenti sono soddisfatte, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione CE e assegna un numero di omologazione conformemente al sistema di numerazione indicato nell'allegato VII della direttiva 2007/46/CE.

Fatte salve le disposizioni dell'allegato VII della direttiva 2007/46/CE, la sezione 3 del numero di omologazione è ricavata conformemente all'allegato I, appendice 6, del presente regolamento.

Un'autorità di omologazione non può assegnare lo stesso numero ad un altro tipo di veicolo.

Nel caso di veicoli omologati per i limiti d'emissione Euro 5 di cui all'allegato I, tabella 1, del regolamento (CE) n. 715/2007, la conformità ai requisiti applicabili è confermata se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) sono rispettati i requisiti di cui all'articolo 13;
- b) il veicolo è stato approvato conformemente ai regolamenti UN/ECE n. 83, serie di emendamenti 06, n. 85, n. 101, serie di emendamenti 01 e, nel caso dei veicoli con motore ad accensione spontanea, al regolamento n. 24, parte III, serie di emendamenti 03.

Nel caso di cui al quarto comma, si applica altresì l'articolo 14.»

- 4) Gli allegati I, III, IV, IX, XI e XII sono modificati conformemente all'allegato II del presente regolamento.
- 5) È aggiunto l'allegato XX, il cui testo figura nell'allegato III del presente regolamento.

Articolo 3

Modifiche del regolamento (UE) n. 582/2011

Gli allegati VIII e IX del regolamento (UE) n. 582/2011 sono modificati conformemente all'allegato IV del presente regolamento.

Articolo 4

Disposizioni transitorie

1. A decorrere dal 1 gennaio 2015 i costruttori rilasciano certificati di conformità conformi al presente regolamento.
2. Ai fini della conformità all'allegato XX del regolamento (CE) n. 692/2008, i certificati rilasciati dopo la dimostrazione della conformità alla direttiva 80/1269/CEE e/o al regolamento UN/ECE n. 85 prima della data di entrata in vigore del presente regolamento restano validi fino al 31 agosto 2018.
3. L'allegato IV del presente regolamento si applica a decorrere dalle date specificate nell'allegato I, appendice 9, tabella 1, riga C, del regolamento (UE) n. 582/2011.

⁽¹⁾ GU L 326 del 24.11.2006, pag. 55.

*Articolo 5***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, l'11 febbraio 2014

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

Gli allegati I, III, IV, IX e XI della direttiva 2007/46/CE sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

a) sono inseriti i seguenti punti 3.3.1.1.1 e 3.3.1.1.2:

«3.3.1.1.1. Potenza massima netta ⁽⁷⁾: kW

(dichiarata dal costruttore)

3.3.1.1.2. Potenza massima su 30 minuti ⁽⁷⁾: kW

(dichiarata dal costruttore);

b) nelle note esplicative, la nota esplicativa ⁽⁷⁾ è sostituita dalla seguente:

«⁽⁷⁾ determinata in base ai requisiti del regolamento (CE) n. 715/2007 o del regolamento (CE) n. 595/2009, a seconda dei casi.»;

2) alla parte I, lettera A, dell'allegato III, sono inseriti i seguenti punti 3.3.1.1.1 e 3.3.1.1.2:

«3.3.1.1.1. Potenza massima netta ⁽⁷⁾: kW

(dichiarata dal costruttore)

3.3.1.1.2. Potenza massima su 30 minuti ⁽⁷⁾: kW

(dichiarata dal costruttore);

3) l'allegato IV è così modificato:

a) la parte I è così modificata:

i) nella tabella, la voce 40 è soppressa.

ii) la nota esplicativa (7) è soppressa;

b) alla parte I, l'appendice 1 è modificata come segue:

i) nella tabella 1, la voce 2 è sostituita dalla seguente:»

«2	Emissioni (EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 715/2007		A
			a) Sistemi diagnostici di bordo (OBD - On Board Diagnostics)	Il veicolo deve essere munito di un sistema diagnostico di bordo OBD conforme alle prescrizioni dell'articolo 4, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 692/2008 (il sistema OBD deve essere progettato per registrare almeno i guasti del sistema di gestione del motore). L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con strumenti diagnostici comunemente disponibili.
			b) Conformità in servizio	N/D
			c) Accesso alle informazioni	È sufficiente che il costruttore fornisca un accesso facile e rapido alle informazioni sulle riparazioni e sulla manutenzione.

			d) Misurazione della potenza	<i>(Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore)</i> Si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico (cioè che abbia almeno lo stesso ECU). La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico. Si deve tenere conto della perdita di potenza nella trasmissione.»
--	--	--	------------------------------	--

ii) nella tabella 1, la voce 40 è soppressa;

iii) nella tabella 1, la voce 41A è sostituita dalla seguente:

«41A	Emissioni (Euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009		A Ad eccezione delle prescrizioni relative all'OBD e all'accesso alle informazioni.
			Misurazione della potenza	<i>(Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore)</i> Si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico (cioè che abbia almeno lo stesso ECU). La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico. Si deve tenere conto della perdita di potenza nella trasmissione.»

iv) nella tabella 2, la voce 2 è sostituita dalla seguente:

«2	Emissioni (EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 715/2007		A
			a) Sistemi diagnostici di bordo (OBD - On Board Diagnostics)	Il veicolo deve essere munito di un sistema diagnostico di bordo OBD conforme alle prescrizioni dell'articolo 4, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 692/2008 (il sistema OBD deve essere progettato per registrare almeno i guasti del sistema di gestione del motore). L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con strumenti diagnostici comunemente disponibili.
			b) Conformità in servizio	N/D

			c) Accesso alle informazioni	È sufficiente che il costruttore fornisca un accesso facile e rapido alle informazioni sulle riparazioni e sulla manutenzione.
			d) Misurazione della potenza	<i>(Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore)</i> Si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico (cioè che abbia almeno lo stesso ECU). La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico. Si deve tenere conto della perdita di potenza nella trasmissione.»

v) nella tabella 2, la voce 40 è soppressa;

vi) nella tabella 2, la voce 41A è sostituita dalla seguente:

«41A	Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009		A
			Misurazione della potenza	Ad eccezione delle prescrizioni relative all'OBD e all'accesso alle informazioni. <i>(Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore)</i> Si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico (cioè che abbia almeno lo stesso ECU). La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico. Si deve tenere conto della perdita di potenza nella trasmissione.»

c) alla parte I, l'appendice 2 è modificata come segue:

i) al punto 4, parte I, l'elemento 2 bis della tabella è sostituito dalla seguente:

«2 bis	Regolamento (CE) n. 715/2007 (emissioni EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni	<i>Emissioni di gas dallo scarico</i> a) Va eseguita una prova di tipo I in conformità all'allegato III del regolamento (CE) n. 692/2008, utilizzando i fattori di deterioramento di cui all'allegato VII, punto 1.4, del regolamento (CE) n. 692/2008. I valori limite da applicare sono quelli specificati nell'allegato I, tabelle I e II, del regolamento (CE) n. 715/2007.
--------	--	---

- b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN/ECE n. 83.
- c) Il carburante da utilizzare per la prova è il carburante di riferimento secondo quanto prescrive l'allegato IX del regolamento (CE) n. 692/2008.
- d) Il dinamometro è regolato conformemente ai requisiti tecnici dell'allegato 4, punto 3.2, del regolamento UN/ECE n. 83.
- e) La prova di cui al punto a) non va eseguita se può essere dimostrato che il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, parte 2, del regolamento (CE) n. 692/2008.

Emissioni per evaporazione

Per i motori alimentati a benzina, è richiesta la presenza di un sistema di controllo delle emissioni per evaporazione (p. es. un filtro a carbone).

Emissioni di gas dal basamento

È richiesta la presenza di un dispositivo di riciclo dei gas del basamento.

OBD

- a) Il veicolo è munito di un sistema OBD.
- b) L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con gli strumenti diagnostici generalmente utilizzati per le ispezioni tecniche periodiche.

Opacità del fumo

- a) I veicoli muniti di motore diesel vanno sottoposti a una prova in conformità ai metodi di cui all'allegato IV, appendice 2, del regolamento (CE) n. 692/2008.
- b) Il valore corretto del coefficiente di assorbimento è indicato in modo ben visibile e in una posizione facilmente accessibile.

Emissioni di CO₂ e consumo di carburante

- a) Va eseguita una prova in conformità all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008.
- b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN/ECE n. 83.
- c) Se il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, parte 2, del regolamento (CE) n. 692/2008 e quindi non è richiesta una prova delle emissioni di gas dallo scarico, gli Stati membri calcolano le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante con le formule indicate nelle note esplicative ^(b) e ^(c).

		<i>Accesso alle informazioni</i> Le disposizioni riguardanti l'accesso alle informazioni non si applicano. <i>Misurazione della potenza</i> a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore che indichi la potenza massima del motore in kW nonché la velocità corrispondente espressa in giri per minuto. b) In alternativa, può essere fatto riferimento a una curva della potenza del motore che fornisca le stesse informazioni.»
--	--	---

ii) al punto 4, parte I, l'elemento 40 della tabella è soppresso;

iii) al punto 4, parte I, l'elemento 41 *bis* è inserito nella tabella:

«41 <i>bis</i>	Regolamento (CE) n. 595/2009 Emissioni (EUR 6) di veicoli commerciali pesanti - OBD	<i>Emissioni di gas dallo scarico</i> a) Va eseguita una prova in conformità all'allegato III del regolamento (UE) n. 582/2011, utilizzando i fattori di deterioramento di cui all'allegato VI, punto 3.6.1, del regolamento (UE) n. 582/2011. b) I valori limite da applicare sono quelli stabiliti nella tabella dell'allegato I del regolamento (CE) n. 595/2009. c) Il carburante da utilizzare per la prova è il carburante di riferimento secondo quanto prescrive l'allegato IX del regolamento (UE) n. 582/2011. <i>Emissioni di CO₂</i> Le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante devono essere determinati in conformità all'allegato VIII del regolamento (UE) n. 582/2011. <i>OBD</i> a) Il veicolo è munito di un sistema OBD. b) L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con uno scanner esterno collegato all'OBD, come descritto nell'allegato X del regolamento (UE) n. 582/2011. <i>Prescrizioni volte a garantire il corretto funzionamento delle misure di controllo degli NO_x</i> Il veicolo deve essere munito di un sistema che assicura il corretto funzionamento delle misure di controllo degli NO_x conformemente all'allegato XIII del regolamento (UE) n. 582/2011. Le disposizioni sui metodi alternativi di omologazione di cui al punto 2.1 del suddetto allegato sono altresì applicabili. <i>Misurazione della potenza</i> a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore che indichi la potenza massima del motore in kW nonché la velocità corrispondente espressa in giri per minuto. b) In alternativa, può essere fatto riferimento a una curva della potenza del motore che fornisca le stesse informazioni.»
----------------	--	--

iv) al punto 4, parte II, l'elemento 2 bis della tabella è sostituito dal seguente:

«2 bis	Regolamento (CE) n. 715/2007 (emissioni EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni	<i>Emissioni di gas dallo scarico</i> a) Va eseguita una prova di tipo I in conformità all'allegato III del regolamento (CE) n. 692/2008, utilizzando i fattori di deterioramento di cui all'allegato VII, punto 1.4, del regolamento (CE) n. 692/2008. I valori limite da applicare sono quelli specificati nell'allegato I, tabelle I e II, del regolamento (CE) n. 715/2007. b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN/ECE n. 83. c) Il carburante da utilizzare per la prova è il carburante di riferimento secondo quanto prescrive l'allegato IX del regolamento (CE) n. 692/2008. d) Il dinamometro è regolato conformemente ai requisiti tecnici dell'allegato 4, punto 3.2, del Regolamento UNECE n. 83 e) La prova di cui al punto a) non va eseguita se può essere dimostrato che il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, parte 2, del regolamento (CE) n. 692/2008. <i>Emissioni per evaporazione</i> Per i motori alimentati a benzina, è richiesta la presenza di un sistema di controllo delle emissioni per evaporazione (p. es. un filtro a carbone). <i>Emissioni di gas dal basamento</i> È richiesta la presenza di un dispositivo di riciclo dei gas del basamento. <i>OBD</i> a) Il veicolo è munito di un sistema OBD. b) L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con gli strumenti diagnostici generalmente utilizzati per le ispezioni tecniche periodiche. <i>Opacità del fumo</i> a) I veicoli muniti di motore diesel vanno sottoposti a una prova in conformità ai metodi di cui all'allegato IV, appendice 2, del regolamento (CE) n. 692/2008. b) Il valore corretto del coefficiente di assorbimento è indicato in modo ben visibile e in una posizione facilmente accessibile. <i>Emissioni di CO₂ e consumo di carburante</i> a) Va eseguita una prova in conformità all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008. b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN/ECE n. 83.
--------	--	--

		c) Se il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, parte 2, del regolamento (CE) n. 692/2008 e quindi non è richiesta una prova delle emissioni di gas dallo scarico, gli Stati membri calcolano le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante con le formule indicate nelle note esplicative ^(b) e ^(c). <i>Accesso alle informazioni</i> Le disposizioni riguardanti l'accesso alle informazioni non si applicano. <i>Misurazione della potenza</i> a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore che indichi la potenza massima del motore in kW nonché il regime corrispondente espresso in numero di giri per minuto. b) In alternativa, può essere fatto riferimento a una curva della potenza del motore che fornisca le stesse informazioni.»
--	--	---

v) al punto 4, parte II, l'elemento 40 della tabella è soppresso;

vi) al punto 4, parte II, l'elemento 41 *bis* è inserito nella tabella:

«41 <i>bis</i>	Regolamento (CE) n. 595/2009 Emissioni (EUR 6) di veicoli commerciali pesanti - OBD	<i>Emissioni di gas dallo scarico</i> a) Va eseguita una prova in conformità all'allegato III del regolamento (UE) n. 582/2011, utilizzando i fattori di deterioramento di cui all'allegato VI, punto 3.6.1, del regolamento (UE) n. 582/2011. b) I valori limite da applicare sono quelli stabiliti nella tabella dell'allegato I del regolamento (CE) n. 595/2009. c) Il carburante da utilizzare per la prova è il carburante di riferimento secondo quanto prescrive l'allegato IX del regolamento (UE) n. 582/2011. <i>Emissioni di CO₂</i> Le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante devono essere determinati in conformità all'allegato VIII del regolamento (UE) n. 582/2011. <i>OBD</i> a) Il veicolo è munito di un sistema OBD. b) L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con uno scanner esterno collegato all'OBD, come descritto nell'allegato X del regolamento (UE) n. 582/2011. <i>Prescrizioni volte a garantire il corretto funzionamento delle misure di controllo degli NO_x</i> Il veicolo deve essere munito di un sistema che assicura il corretto funzionamento delle misure di controllo degli NO_x conformemente all'allegato XIII del regolamento (UE) n. 582/2011. Le disposizioni sui metodi alternativi di omologazione di cui al punto 2.1 del suddetto allegato sono altresì applicabili. <i>Misurazione della potenza</i> a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore che indichi la potenza massima del motore in kW nonché il regime corrispondente. b) In alternativa, può essere fatto riferimento a una curva della potenza del motore che fornisca le stesse informazioni.»
----------------	--	--

4) all'appendice dell'allegato VI, l'elemento 40 della tabella è soppresso;

5) l'allegato IX è così modificato:

a) la parte I è così modificata:

i) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA M₁ (veicoli completi e completati)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

ii) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA M₂ (veicoli completi e completati)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

iii) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA M₃ (veicoli completi e completati)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

iv) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA N₁ (veicoli completi e completati)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

v) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA N₂ (veicoli completi e completati)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

vi) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA N₃ (veicoli completi e completati)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

b) la parte II è così modificata:

i) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA M₁ (veicoli incompleti)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

ii) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA M₂ (veicoli incompleti)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

iii) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA M₃ (veicoli incompleti)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

iv) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA N₃ (veicoli incompleti)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

v) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA N₂ (veicoli incompleti)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾»;

vi) alla «PAGINA 2 VEICOLI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA N₃ (veicoli incompleti)», il punto 27 è sostituito dal seguente:

«27. Potenza massima

27.1. Potenza massima netta ⁽⁸⁾: kW a giri/min⁻¹ (motore a combustione interna) ⁽¹⁾

27.2. Potenza oraria massima: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.3. Potenza massima netta: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾

27.4. Potenza massima su 30 minuti: kW (motore elettrico) ⁽¹⁾».

*ALLEGATO II***Modifiche del regolamento (UE) n. 692/2008**

Il regolamento (CE) n. 692/2008 è così modificato:

1) nell'elenco degli allegati, è aggiunto l'allegato XX:

«ALLEGATO XX Misurazione della potenza netta del motore»;

2) l'allegato I è così modificato:

a) il punto 2.4. è sostituito dal seguente:

«2.4. **Applicabilità delle prove**

2.4.1. La figura I.2.4 illustra l'applicabilità delle prove previste per l'omologazione di un veicolo. Le procedure di prova specifiche sono descritte negli allegati II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XII, XVI ⁽¹⁾ e XX.

⁽¹⁾ In futuro saranno definite procedure di prova specifiche per i veicoli a idrogeno e i veicoli policarburante a biodiesel.

Figura I.2.4

Applicabilità delle prescrizioni di prova per le omologazioni e le estensioni

Categoria del veicolo	Veicoli con motore ad accensione comandata compresi gli ibridi									Veicoli con motore ad accensione spontanea compresi gli ibridi		Veicoli esclusivamente elettrici	Veicoli che funzionano con pile a combustibile a idrogeno
	Monocarburante				Bicarburante ⁽¹⁾			Policarburante ⁽¹⁾		Policarburante	Monocarburante		
Carburante di riferimento	Benzina (E5/E10) ⁽⁵⁾	GPL	GN/Biometano	Idrogeno	Benzina (E5/E10) ⁽⁵⁾	Benzina (E5/E10) ⁽⁵⁾	Benzina (E5/E10) ⁽⁵⁾	Benzina (E5/E10) ⁽⁵⁾	GN/biometano	Diesel (B5/B7) ⁽⁵⁾	Diesel (B5/B7) ⁽⁵⁾	—	—
					GPL	GN/biometano	Idrogeno	Etanolo (E85)	H ₂ GN	Biodiesel			
Gas inquinanti (Prova di tipo 1)	Sì	Sì	Sì	Sì ⁽⁴⁾	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti) ⁽⁴⁾	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo B5/B7) ^{(2) (5)}	Sì	—	—
Massa del particolato e numero di particelle (Prova di tipo 1)	Sì	—	—	—	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (entrambi i carburanti)	—	Sì (solo B5/B7) ^{(2) (5)}	Sì	—	—
Emissioni al minimo (Prova di tipo 2)	Sì	Sì	Sì	—	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo benzina)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo GN/biometano)	—	—	—	—
Emissioni dal basamento (Prova di tipo 3)	Sì	Sì	Sì	—	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo GN/biometano)	—	—	—	—
Emissioni per evaporazione (Prova di tipo 4)	Sì	—	—	—	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	—	—	—	—	—
Durata (Prova di tipo 5)	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo GN/biometano)	Sì (solo B5/B7) ^{(2) (5)}	Sì	—	—
Emissioni a bassa temperatura (Prova di tipo 6)	Sì	—	—	—	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì ⁽³⁾ (entrambi i carburanti)	—	—	—	—	—

Categoria del veicolo	Veicoli con motore ad accensione comandata compresi gli ibridi									Veicoli con motore ad accensione spontanea compresi gli ibridi		Veicoli esclusivamente elettrici	Veicoli che funzionano con pile a combustibile a idrogeno
	Monocarburante				Bicarburante ⁽¹⁾			Policarburante ⁽¹⁾		Policarburante	Monocarburante		
Conformità in servizio	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo B5/B7) ⁽²⁾ ⁽³⁾	Sì	—	—
Diagnostica di bordo	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	—	—
Emissioni di CO ₂ , consumo di carburante, consumo di energia elettrica e autonomia elettrica	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo B5/B7) ⁽²⁾ ⁽³⁾	Sì	Sì	Sì
Opacità del fumo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sì (solo B5/B7) ⁽²⁾ ⁽³⁾	Sì	—	—
Potenza del motore	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì

⁽¹⁾ Per i veicoli combinati, bicarburante e policarburante, si applicano le prove previste per entrambi i tipi.

⁽²⁾ Questa disposizione è temporanea, ulteriori requisiti per il biodiesel saranno proposti in seguito.

⁽³⁾ Prova con benzina solo prima delle date indicate nell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 715/2007. Successivamente a tali date, la prova è effettuata su entrambi i carburanti. Deve essere impiegato un carburante di riferimento per prove E75 specificato nell'allegato IX, sezione B.

⁽⁴⁾ Quando il veicolo funziona a idrogeno, sono determinate solo le emissioni di NO_x.

⁽⁵⁾ Su richiesta del costruttore, i veicoli muniti di motore ad accensione comandata o ad accensione spontanea possono essere sottoposti a prova con carburanti E5 o E10 e B5 o B7 rispettivamente. Tuttavia:

- entro sedici mesi dalle date indicate nell'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 715/2007, le nuove omologazioni sono eseguite soltanto con carburanti E10 e B7;
- entro tre anni dalle date indicate nell'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 715/2007, tutti i nuovi veicoli sono omologati soltanto con carburanti E10 e B7.*;

b) dopo la figura I.2.4 è inserito il seguente testo:

«Nota esplicativa:

Le date relative all'applicazione dei carburanti di riferimento E10 e B7 per tutti i veicoli nuovi sono state disposte per ridurre al minimo l'onere delle prove. Se però i dati tecnici per i veicoli certificati con carburanti di riferimento E5 o B5 rivelassero emissioni notevolmente superiori rispetto alle prove effettuate con E10 o B7, la Commissione è tenuta a presentare una proposta per anticipare tali date di introduzione.»;

c) l'appendice 3 è così modificata:

i) ai punti 3.2.1.8 e 3.2.1.10, la nota in calce ^(a) è sostituita dalla seguente:

«^(a) Determinata conformemente ai requisiti dell'allegato XX del presente regolamento.»;

ii) il punto 3.3.1.1 è sostituito dal seguente:

«3.3.1.1. Massima potenza oraria: kW

(dichiarata dal costruttore)

3.3.1.1.1. Potenza massima netta ^(a): kW

(dichiarata dal costruttore)

3.3.1.1.2. Potenza massima su 30 minuti (a): kW

(dichiarata dal costruttore);

iii) il punto 3.5.3 è sostituito dal seguente:

«3.5.3. Consumo di energia elettrica per i veicoli elettrici;

iv) sono inseriti i seguenti punti 3.5.3.1 e 3.5.3.2:

«3.5.3.1. Consumo di energia elettrica per i veicoli esclusivamente elettrici Wh/km

3.5.3.2. Consumo di energia elettrica per i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna

3.5.3.2.1. Consumo di energia elettrica (condizione A, ciclo misto) Wh/km

3.5.3.2.2. Consumo di energia elettrica (condizione B, ciclo misto) Wh/km

3.5.3.2.3. Consumo di energia elettrica (ponderato, ciclo misto) Wh/km»;

v) i punti da 3.5.4 a 3.5.4.3 sono soppressi;

d) all'appendice 4, l'«Addendum della scheda di omologazione CE n. ...» è così modificato:

i) è inserito il seguente punto 1.11.3:

«1.11.3. Coppia massima netta: Nm, a min⁻¹»;

ii) il punto 4 è sostituito dal seguente:

«4. Misurazione della potenza

Potenza massima netta dei motori a combustione interna, potenza netta e potenza massima su 30 minuti dei gruppi motopropulsori elettrici

4.1. Potenza netta dei motori a combustione interna

4.1.1. Regime del motore (giri/min)

4.1.2. Flusso di carburante misurato (g/h)

4.1.3. Coppia misurata (Nm)

4.1.4. Potenza misurata (kW)

4.1.5. Pressione barometrica (kPa)

4.1.6. Pressione del vapore acqueo (kPa)

4.1.7. Temperatura dell'aria nel collettore di aspirazione (K)

4.1.8. Fattore di correzione della potenza se applicato

4.1.9. Potenza corretta (kW)

4.1.10. Potenza ausiliaria (kW)

4.1.11. Potenza netta (kW)

4.1.12. Coppia netta (Nm)

4.1.13. Consumo di carburante specifico corretto (g/kWh)

4.2. Gruppo/i motopropulsore/i elettrico/i:

4.2.1. Dati dichiarati

4.2.2. Potenza massima netta: kW a min⁻¹

4.2.3. Coppia massima netta: Nm a min⁻¹

4.2.4. Coppia massima netta a velocità zero: Nm

4.2.5. Potenza massima su 30 minuti: kW

4.2.6. Caratteristiche essenziali del gruppo motopropulsore elettrico

4.2.7. Tensione CC di prova: V

4.2.8. Principio di funzionamento:

4.2.9. Sistema di raffreddamento:

4.2.10. Motore: liquido/aria ⁽¹⁾;

4.2.11. Variatore: liquido/aria ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Cancellare se non pertinente.»

iii) è aggiunto il seguente punto 5:

«5. Osservazioni:»;

e) all'appendice 6, la tabella 1 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 1

Carattere	Norma relativa alle emissioni	Norma OBD	Categoria e classe di veicolo	Motore	Data di applicazione: nuovi tipi	Data di applicazione: nuovi veicoli	Ultima data di immatricolazione
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ per specifiche esigenze sociali (tranne M ₁ G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G per specifiche esigenze sociali	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ per specifiche esigenze sociali (tranne M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ per specifiche esigenze sociali (tranne M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2013

Carattere	Norma relativa alle emissioni	Norma OBD	Categoria e classe di veicolo	Motore	Data di applicazione: nuovi tipi	Data di applicazione: nuovi veicoli	Ultima data di immatricolazione
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N ₁ classe I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ classe II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N ₁ classe I	PI, CI			31.8.2018
ZB	Euro 6c	Euro 6-1	N ₁ classe II	PI, CI			31.8.2019
ZC	Euro 6c	Euro 6-1	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI			31.8.2019
ZD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZE	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZF	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZX	n.a.	n.a.	Tutti i veicoli	a batteria interamente elettrica	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	n.a.	n.a.	Tutti i veicoli	celle a combustibile interamente elettriche	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	n.a.	n.a.	Tutti i veicoli che usano certificati conformemente al punto 2.1.1 dell'allegato I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Legenda:

Norma emissioni "Euro 5a" = non comprende il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante.
 Norma emissioni "Euro 5b" = prescrizioni complete in materia di emissioni Euro 5, compreso il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle per i veicoli con motore ad accensione spontanea e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante.

Norma emissioni "Euro 6a" = non comprende il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante.
 Norma emissioni "Euro 6b" = prescrizioni in materia di emissioni Euro 6, compreso il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle (valori preliminari per i veicoli con motore ad accensione comandata) e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante.

Norma emissioni "Euro 6c" = prescrizioni complete di emissioni Euro 6, vale a dire prescrizioni in materia di emissioni Euro 6b e norme definitive per il numero di particelle dei veicoli ad accensione comandata e l'uso dei carburanti di riferimento E10 e B7 (se del caso).

Norma OBD "Euro 5" = prescrizioni di base OBD Euro 5, esclusi IUPR (rapporto di efficienza in uso), monitoraggio di NO_x per i veicoli a benzina e valori limite più severi per il PM per i veicoli diesel.

Norma OBD "Euro 5+" = comprende IUPR (rapporto di efficienza in uso) meno severo, monitoraggio di NO_x per i veicoli a benzina e valori limite più severi per il PM per i veicoli diesel.

Norma OBD "Euro 6-" = valori limite OBD meno severi.

Norma OBD "Euro 6-plus IUPR" = comprende valori limite meno severi per l'OBD e IUPR (rapporto di efficienza in uso) meno severo.

Norma OBD "Euro 6-1" = prescrizioni complete OBD Euro 6, ma con valori limite OBD preliminari come definiti al punto 2.3.4 dell'allegato XI e parzialmente meno severi per IUPR.

Norma OBD "Euro 6-2" = prescrizioni complete OBD Euro 6, ma con valori limite OBD definitivi come definiti al punto 2.3.4 dell'allegato XI.;

3) l'allegato III è così modificato:

a) il punto 3.4. è sostituito dal seguente:

«3.4. I rapporti relativi agli idrocarburi di cui al punto 8.2 si intendono come segue:

per la benzina (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)	$d = 0,631 \text{ g/l}$
per la benzina (E10) ($C_1H_{1,93}O_{0,033}$)	$d = 0,645 \text{ g/l}$
per il carburante diesel (B5) ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$)	$d = 0,622 \text{ g/l}$
per il carburante diesel (B7) ($C_1H_{1,86}O_{0,007}$)	$d = 0,623 \text{ g/l}$
per il GPL ($C_1H_{2,525}$)	$d = 0,649 \text{ g/l}$
per il GN/biometano (CH_4)	$d = 0,714 \text{ g/l}$
per l'etanolo (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$)	$d = 0,932 \text{ g/l}$
per l'etanolo (E75) ($C_1H_{2,61}O_{0,329}$)	$d = 0,886 \text{ g/l}$
per la miscela H_2GN	$d = \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583A} \text{ g/l}$

in cui A è la quantità di GN/biometano nella miscela H_2GN , espressa in % vol.»;

b) al punto 3.8 la tabella è sostituita dalla seguente:

«Carburante	X
Benzina (E5)	13,4
Benzina (E10)	13,4
Diesel (B5)	13,5
Diesel (B7)	13,5
GPL	11,9
GN/biometano	9,5
Etanolo (E85)	12,5
Etanolo (E75)	12,7»

4) all'allegato IV, appendice 1, il punto 2.2 è sostituito dal seguente:

«2.2. I rapporti atomici specificati al punto 5.3.7.3 si intendono come segue:

Hcv = rapporto atomico idrogeno/carbonio

— per la benzina (E5): 1,89

— per la benzina (E10): 1,93

— per il GPL: 2,53

— per il GN/biometano: 4,0

— per l'etanolo (E85): 2,74

— per l'etanolo (E75): 2,61

Ocv = rapporto atomico ossigeno/carbonio

— per la benzina (E5): 0,016

- per la benzina (E10): 0,033
- per il GPL: 0,0
- per il GN/biometano: 0,0
- per l'etanolo (E85): 0,39
- per l'etanolo (E75): 0,329;

5) l'allegato IX è così modificato:

a) la parte A è così modificata:

i) al punto 1, la seguente tabella è inserita tra la tabella «Tipo: benzina (E5)» e la tabella «Tipo: etanolo (E85)»:

«Tipo: benzina (E10)»

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Numero di ottano "ricerca", RON ⁽³⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Numero di ottano "motore", MON ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Massa volumica a 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Tensione di vapore (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1
Contenuto di acqua		Max 0,05 Aspetto a – 7 °C: trasparente e chiaro		EN 12937
Distillazione:				
— evaporato a 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— evaporato a 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— evaporato a 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— punto di ebollizione finale	°C	170	195	EN ISO 3405
Residuo	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Analisi degli idrocarburi:				
— olefinici	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— aromatici	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benzenici	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— saturi	% v/v	Indicare		EN 22854

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Rapporto carbonio/idrogeno		Indicare		
Rapporto carbonio/ossigeno		Indicare		
Periodo di induzione ⁽⁴⁾	minuti	480	—	EN ISO 7536
Contenuto di ossigeno ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Gomma lavata con solvente (contenuto di gomme)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Contenuto di zolfo ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosività su rame (3 h a 50 °C)		—	Classe 1	EN ISO 2160
Contenuto di piombo	mg/l	—	5	EN 237
Contenuto di fosforo ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanolo ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per stabilire i valori limite sono state applicate le condizioni indicate nella norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi. Determinazione e applicazione dei dati di precisione in relazione ai metodi di prova", e nel fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero; nel fissare un valore massimo e uno minimo, la differenza minima è 4R (R = riproducibilità). Nonostante questa misura, necessaria per ragioni tecniche, il produttore di carburante deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R o il valore medio nel caso in cui siano indicati i limiti massimo e minimo. In caso di dubbio sulla conformità di un carburante alle specifiche, si applicano le disposizioni della norma ISO 4259.

⁽²⁾ Verranno adottati metodi EN/ISO equivalenti quando saranno pubblicati e applicabili alle proprietà sopra elencate.

⁽³⁾ Ai sensi della norma EN 228:2008, ai fini del calcolo del risultato definitivo occorre sottrarre un fattore di correzione di 0,2 per MON e RON.

⁽⁴⁾ Il carburante può contenere inibitori antiossidanti e deattivatori dei metalli generalmente utilizzati per stabilizzare le benzine di raffineria, ma non deve contenere additivi detergenti o disperdenti né oli solventi.

⁽⁵⁾ L'etanolo è l'unico ossigenato che può essere aggiunto intenzionalmente al carburante di riferimento. L'etanolo utilizzato deve essere conforme alla norma EN 15376.

⁽⁶⁾ Deve essere indicato l'effettivo tenore di zolfo del carburante utilizzato per la prova di tipo 1.

⁽⁷⁾ Non è ammessa l'aggiunta intenzionale di composti contenenti fosforo, ferro, manganese o piombo al carburante di riferimento.»

ii) al punto 2 è aggiunta la seguente tabella:

«Tipo: diesel (B7)

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Indice di cetano		46,0		EN ISO 4264
Numero di cetano ⁽²⁾		52,0	56,0	EN ISO 5165
Massa volumica a 15 °C	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Distillazione:				
— punto 50 %	°C	245,0	—	EN ISO 3405
— punto 95 %	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
— punto di ebollizione finale	°C	—	370,0	EN ISO 3405

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Punto di infiammabilità	°C	55	—	EN ISO 2719
Punto di nebbia	°C	—	−10	EN 23015
Viscosità a 40 °C	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Idrocarburi policiclici aromatici	% m/m	2,0	4,0	EN 12916
Contenuto di zolfo	mg/ kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosività su rame (3 h a 50 °C)		—	Classe 1	EN ISO 2160
Residuo carbonioso Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,20	EN ISO 10370
Contenuto di ceneri	% m/m	—	0,010	EN ISO 6245
Contaminazione totale	mg/ kg	—	24	EN 12662
Contenuto di acqua	mg/ kg	—	200	EN ISO 12937
Numero di acidità	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Untuosità (indice di usura HFRR a 60 °C)	µm	—	400	EN ISO 12156
Stabilità all'ossidazione a 110 °C ⁽³⁾	h	20,0		EN 15751
FAME ⁽⁴⁾	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per stabilire i valori limite sono state applicate le condizioni indicate nella norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi. Determinazione e applicazione dei dati di precisione in relazione ai metodi di prova", e nel fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero; nel fissare un valore massimo e uno minimo la differenza minima è 4R (R = riproducibilità). Nonostante questa misura, necessaria per ragioni tecniche, il produttore di carburante deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R o il valore medio nel caso in cui siano indicati i limiti massimo e minimo. In caso di dubbio sulla conformità di un carburante alle specifiche, si applicano le disposizioni della norma ISO 4259.

⁽²⁾ Il campo di variazione del numero di cetano non è conforme al requisito di un campo di variazione minimo di 4R. Tuttavia, in caso di controversia tra il fornitore e l'utilizzatore del carburante, può essere applicata la norma ISO 4259, a condizione di effettuare ripetute misurazioni, in numero sufficiente ad ottenere la precisione necessaria, anziché ricorrere a una misurazione unica.

⁽³⁾ Anche se la stabilità all'ossidazione è controllata, è probabile che la durata di conservazione sia limitata. Per le condizioni e la durata di immagazzinaggio chiedere istruzioni al fornitore.

⁽⁴⁾ Il contenuto di FAME deve essere conforme alle specifiche della norma EN 14214.»

b) alla parte B, la seguente tabella è inserita tra la tabella «Tipo: benzina (E5)» e la tabella «Tipo: etanolo (E75)»:

«Tipo: benzina (E10)

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Numero di ottano "ricerca", RON ⁽³⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Numero di ottano "motore", MON ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Massa volumica a 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Tensione di vapore (DVPE)	kPa	56,0	95,0	EN 13016-1
Contenuto di acqua		Max 0,05 Aspetto a −7 °C: trasparente e chiaro		EN 12937

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Distillazione:				
— evaporato a 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— evaporato a 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— evaporato a 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— punto di ebollizione finale	°C	170	195	EN ISO 3405
Residuo	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Analisi degli idrocarburi:				
— olefinici	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— aromatici	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benzenici	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— saturi	% v/v	Indicare		EN 22854
Rapporto carbonio/idrogeno		Indicare		
Rapporto carbonio/ossigeno		Indicare		
Periodo di induzione ⁽⁴⁾	minuti	480	—	EN ISO 7536
Contenuto di ossigeno ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Gomma lavata con solvente (tenore di gomme)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Contenuto di zolfo ⁽⁶⁾	mg/ kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosività su rame (3 h a 50 °C)		—	Classe 1	EN ISO 2160
Tenore di piombo	mg/l	—	5	EN 237
Contenuto di fosforo ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanolo ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per stabilire i valori limite sono state applicate le condizioni indicate nella norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi. Determinazione e applicazione dei dati di precisione in relazione ai metodi di prova", e nel fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero; nel fissare un valore massimo e uno minimo la differenza minima è 4R (R = riproducibilità). Nonostante questa misura, necessaria per ragioni tecniche, il costruttore del carburante deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R o un valore medio se sono indicati i limiti massimo e minimo. In caso di dubbio sulla conformità di un carburante alle specifiche, si applicano le disposizioni della norma ISO 4259.

⁽²⁾ Verranno adottati metodi EN/ISO equivalenti quando saranno pubblicati e applicabili alle proprietà sopra elencate.

⁽³⁾ Ai sensi della norma EN 228:2008, ai fini del calcolo del risultato definitivo occorre sottrarre un fattore di correzione di 0,2 per MON e RON.

⁽⁴⁾ Il carburante può contenere inibitori antiossidanti e deattivatori dei metalli generalmente utilizzati per stabilizzare le benzine di raffineria, ma non deve contenere additivi detergenti o disperdenti né oli solventi.

⁽⁵⁾ L'etanolo è l'unico ossigenato che può essere aggiunto intenzionalmente al carburante di riferimento. L'etanolo utilizzato deve essere conforme alla norma EN 15376.

⁽⁶⁾ Deve essere indicato l'effettivo tenore di zolfo del carburante utilizzato per la prova di tipo 6.

⁽⁷⁾ Non è ammessa l'aggiunta intenzionale di composti contenenti fosforo, ferro, manganese o piombo al carburante di riferimento.

6) l'allegato XI è così modificato:

a) al punto 2.3.3 la tabella «Valori limite definitivi per l'OBD - Euro 6» è sostituita dalla seguente:

Valori limite definitivi per l'OBD - Euro 6

		Massa di riferimento (RM) (kg)	Massa del monossido di carbonio		Massa degli idrocarburi non metanici		Massa degli ossidi di azoto		Massa del particolato ⁽¹⁾		Numero di particelle ⁽¹⁾	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)		(PN) (#/km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Tutte	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III.	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Tutte	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Legenda: PI = motore ad accensione comandata (Positive Ignition), CI = motore ad accensione spontanea (Compression Ignition)

⁽¹⁾ I limiti relativi alla massa del particolato e al numero di particelle dei veicoli con motore ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motore a iniezione diretta.;

b) al punto 2.3.4 la tabella «Valori limite preliminari per l'OBD - Euro 6» è sostituita dalla seguente:

Valori limite preliminari per l'OBD - Euro 6

		Massa di riferimento (RM) (kg)	Massa del monossido di carbonio		Massa degli idrocarburi non metanici		Massa degli ossidi di azoto		Massa del particolato ⁽¹⁾	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI
M	—	Tutte	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁	I	MR ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III.	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Tutte	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Legenda: PI = motore ad accensione comandata (Positive Ignition), CI = motore ad accensione spontanea (Compression Ignition)

⁽¹⁾ I limiti relativi alla massa del particolato per i motori ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motore a iniezione diretta.;

c) il punto 2.5 è sostituito dal seguente:

«2.5. Il punto 3.3.3.1 dell'allegato 11 del regolamento UN/ECE n. 83 deve intendersi come segue:

Il sistema OBD deve controllare la riduzione di efficienza del convertitore catalitico in relazione alle emissioni di NMHC e NO_x. I costruttori possono controllare il catalizzatore frontale ("front catalyst") da solo o in combinazione con il più vicino catalizzatore (o catalizzatori) a valle. Si considera che vi sia un malfunzionamento del catalizzatore o della combinazione di catalizzatori controllati quando le emissioni superano i valori limite di NMHC o di NO_x di cui al punto 2.3 del presente allegato. In deroga a quanto indicato, l'obbligo di controllare la riduzione di efficienza del convertitore catalitico in relazione alle emissioni di NO_x si applica unicamente a decorrere dalle date indicate nell'articolo 17.»

7) l'allegato XII è così modificato:

a) il punto 2.2.2 è sostituito dal seguente:

«2.2.2. Per il GPL e il GN il carburante da utilizzare è quello scelto dal costruttore per la misurazione della potenza netta conformemente all'allegato XX del presente regolamento. Il carburante scelto è indicato nella scheda informativa che figura nell'allegato I, appendice 3, del presente regolamento.»;

b) il punto 2.3 è sostituito dal seguente:

«2.3. Il punto 5.2.4 del regolamento UN/ECE n. 101 si intende come segue:

1) massa volumica: misurata nel carburante di prova in conformità alla norma ISO 3675 oppure con metodo equivalente. Per la benzina, il carburante diesel, il biodiesel e l'etanolo (E85 ed E75) si utilizza la massa volumica misurata a 15 °C; per il GPL e il gas naturale/biometano si usa la seguente massa volumica di riferimento:

0,538 kg/litro per il GPL,

0,654 kg/m³ per il GN (valore medio dei carburanti di riferimento G20 e G23 a 15 °C)

2) rapporto idrogeno-carbonio-ossigeno: si utilizzano i seguenti valori fissi:

(C₁H_{1,89}O_{0,016}) per la benzina (E5),

(C₁H_{1,93}O_{0,033}) per la benzina (E10),

(C₁H_{1,86}O_{0,005}) per il diesel (B5),

(C₁H_{1,86}O_{0,007}) per il diesel (B7),

C₁H_{2,525} per il GPL (gas di petrolio liquefatto),

CH₄ per il GN (gas naturale) e il biometano,

(C₁H_{2,74}O_{0,385}) per l'etanolo (E85),

(C₁H_{2,61}O_{0,329}) per l'etanolo (E75).»;

c) il punto 3.3 è sostituito dal seguente:

«3.3. Nell'allegato 6 del regolamento UN/ECE n. 101, il punto 1.4.3 è sostituito dal testo seguente:

1.4.3. Il consumo di carburante, espresso in litri per 100 km [nel caso della benzina (E5/E10), del GPL, dell'etanolo (E85) e del carburante diesel (B5/B7)], in m³ per 100 km (nel caso del GN/biometano e delle miscele H₂GN) oppure in kg per 100 km (nel caso dell'idrogeno), si calcola con le seguenti formule:

a) per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati a benzina (E5):

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

b) per veicoli muniti di motore ad accensione comandata alimentati a benzina (E10):

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

c) per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati a GPL:

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

Se la composizione del carburante utilizzato per la prova è diversa dalla composizione assunta per il calcolo del consumo normalizzato, su richiesta del costruttore si può applicare un fattore di correzione cf nel modo seguente:

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

Il fattore di correzione cf si determina nel modo seguente:

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

dove:

$n_{\text{effettivo}}$ = rapporto H/C effettivo del carburante utilizzato

d) per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati a GN/biometano:

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

e) per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati ad etanolo (E85):

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

f) per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati a carburante diesel (B5):

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

g) per veicoli muniti di motore ad accensione spontanea alimentati a carburante diesel (B7):

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

h) per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati a H₂GN:

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

i) per i veicoli alimentati a idrogeno gassoso:

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

In base a un precedente accordo con l'autorità di omologazione e per i veicoli alimentati a idrogeno gassoso o liquido, il costruttore può scegliere, in alternativa al metodo di cui sopra, la formula

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

o un metodo secondo protocolli standard quali SAE J2572.

In queste formule:

FC= consumo di carburante, in litri/100 km (nel caso della benzina, dell'etanolo, del GPL, del carburante diesel o biodiesel), in m³/100 km (nel caso del gas naturale e delle miscele H₂GN) o in kg/100 km (nel caso dell'idrogeno)

HC = emissione misurata di idrocarburi, in g/km

CO = emissione misurata di monossido di carbonio, in g/km

CO₂ = emissione misurata di biossido di carbonio, in g/km

H₂O = emissione misurata di H₂O, in g/km

H₂ = emissione misurata di H₂, in g/km

A = quantità di GN/biometano nella miscela H₂GN, espressa in % vol.

D = massa volumica del carburante di prova

Nel caso dei carburanti gassosi, D è la massa volumica a 15 °C.

d = distanza teorica coperta da un veicolo in una prova di tipo 1 in km

p₁ = pressione nel serbatoio di carburante gassoso prima del ciclo di funzionamento in Pa

p₂ = pressione nel serbatoio di carburante gassoso dopo il ciclo di funzionamento in Pa

T₁ = temperatura nel serbatoio di carburante gassoso prima del ciclo di funzionamento in K

T₂ = temperatura nel serbatoio di carburante gassoso dopo il ciclo di funzionamento in K

Z₁ = fattore di compressibilità del carburante gassoso a p₁ e T₁

Z₂ = fattore di compressibilità del carburante gassoso a p₂ e T₂

V = volume interno del serbatoio di carburante gassoso in m³

Il fattore di compressibilità è ottenuto dalla seguente tabella:

$\frac{T(k)}{p(bar)}$	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

Nel caso in cui i necessari valori di input di p e T non siano indicati nella tabella, il fattore di compressibilità è ottenuto per interpolazione lineare tra i fattori di compressibilità indicati nella tabella, scegliendo quelli più vicini al valore desiderato.»

ALLEGATO III

«ALLEGATO XX

MISURAZIONE DELLA POTENZA NETTA DEL MOTORE, DELLA POTENZA NETTA E DELLA POTENZA MASSIMA SU 30 MINUTI DI UN GRUPPO MOTOPROPULSORE ELETTRICO**1. INTRODUZIONE**

Il presente allegato elenca le prescrizioni relative alla misurazione della potenza netta del motore, della potenza netta e della potenza massima su 30 minuti di un gruppo motopropulsore elettrico.

2. PRESCRIZIONI GENERALI

- 2.1. Le prescrizioni generali per effettuare le prove e interpretarne i risultati sono quelle fissate dal regolamento UN/ECE n. 85 ⁽¹⁾, punto 5, con le eccezioni precisate nel presente allegato.

2.2. Carburante di prova

I punti 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 e 5.2.3.4 del regolamento UN/ECE n. 85 vanno intesi come segue:

Si deve utilizzare il carburante disponibile sul mercato. In caso di controversia, si deve utilizzare il carburante di riferimento appropriato di cui all'allegato IX del regolamento (CE) n. 692/2008.

2.3. Fattori di correzione della potenza

In deroga al punto 5.1 dell'allegato 5 del regolamento UN/ECE n. 85, quando un turbocompressore è munito di un sistema che, su richiesta del costruttore, permette di compensare condizioni ambientali quali la temperatura e l'altitudine, i fattori di correzione α_a o α_d sono regolati sul valore di 1.

⁽¹⁾ GU L 326 del 24.11.2006, pag. 55.»

ALLEGATO IV

Modifiche del regolamento (UE) n. 582/2011

Il regolamento (UE) n. 582/2011 è così modificato:

1) l'allegato VIII è così modificato:

a) nell'appendice 1, il punto 2.1.2, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

«2) rapporto idrogeno-carbonio-ossigeno: si utilizzano i seguenti valori fissi:

(C₁H_{1,93}O_{0,033}) per la benzina (E10),

(C₁H_{1,86}O_{0,007}) per il diesel (B7),

C₁H_{2,525} per il GPL (gas di petrolio liquefatto),

CH₄ per il GN (gas naturale) e il biometano,

(C₁H_{2,74}O_{0,385}) per l'etanolo (E85),

C₁H_{2,92}O_{0,046} per l'etanolo destinato a specifici motori con accensione spontanea (ED95).».

b) nell'appendice 1, il punto 2.1.3, paragrafo a), è sostituito dal seguente:

«a) per veicoli muniti di motore ad accensione comandata alimentati a benzina (E10):

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

c) nell'appendice 1, il punto 2.1.3, paragrafo e), è sostituito dal seguente:

«e) per veicoli muniti di motore ad accensione spontanea alimentati a carburante diesel (B7):

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

2) L'allegato IX è così modificato:

a) Nella sezione «Dati tecnici dei carburanti usati nelle prove dei motori ad accensione spontanea», la tabella intitolata «Tipo: diesel (B7)» è sostituita dalla seguente tabella:

«Tipo: diesel (B7)

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Indice di cetano		46,0		EN ISO 4264
Numero di cetano ⁽²⁾		52,0	56,0	EN ISO 5165
Massa volumica a 15 °C	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Distillazione:				
— punto 50 %	°C	245,0	—	EN ISO 3405
— punto 95 %	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
— punto di ebollizione finale	°C	—	370,0	EN ISO 3405
Punto di infiammabilità	°C	55	—	EN ISO 2719
Punto di nebbia	°C	—	- 10	EN 23015

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Viscosità a 40 °C	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Idrocarburi policiclici aromatici	% m/m	2,0	4,0	EN 12916
Contenuto di zolfo	mg/ kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosività su rame (3 h a 50 °C)		—	Classe 1	EN ISO 2160
Residuo carbonioso Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,20	EN ISO 10370
Contenuto di ceneri	% m/m	—	0,010	EN ISO 6245
Contaminazione totale	mg/ kg	—	24	EN 12662
Contenuto di acqua	mg/ kg	—	200	EN ISO 12937
Numero di acidità	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Untuosità (indice di usura HFRR a 60 °C)	µm	—	400	EN ISO 12156
Stabilità all'ossidazione a 110 °C ⁽³⁾	h	20,0		EN 15751
FAME ⁽⁴⁾	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per stabilire i valori limite sono state applicate le condizioni indicate nella norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi. Determinazione e applicazione dei dati di precisione in relazione ai metodi di prova", e nel fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero; nel fissare un valore massimo e uno minimo la differenza minima è 4R (R = riproducibilità). Nonostante questa misura, necessaria per ragioni tecniche, il produttore di carburante deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R o il valore medio nel caso in cui siano indicati i limiti massimo e minimo. In caso di dubbio sulla conformità di un carburante alle specifiche, si applicano le disposizioni della norma ISO 4259.

⁽²⁾ Il campo di variazione del numero di cetano non è conforme al requisito di un campo di variazione minimo di 4R. Tuttavia, in caso di controversia tra il fornitore e l'utilizzatore del carburante, può essere applicata la norma ISO 4259, a condizione di effettuare ripetute misurazioni, in numero sufficiente ad ottenere la precisione necessaria, anziché ricorrere a una misurazione unica.

⁽³⁾ Anche se la stabilità all'ossidazione è controllata, è probabile che la durata di conservazione sia limitata. Per le condizioni e la durata di immagazzinaggio chiedere istruzioni al fornitore.

⁽⁴⁾ Il contenuto di FAME deve essere conforme alle specifiche della norma EN 14214.;

b) Nella sezione «Dati tecnici dei carburanti usati nelle prove dei motori ad accensione spontanea», la tabella intitolata «Tipo: benzina (E10)» è sostituita dalla seguente tabella:

«Tipo: Benzina (E10)

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Numero di ottano "ricerca", RON ⁽³⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Numero di ottano "motore", MON ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Massa volumica a 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Tensione di vapore (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Contenuto di acqua		Max 0,05 Aspetto a - 7 °C: trasparente e chiaro		EN 12937
Distillazione:				
— evaporato a 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— evaporato a 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— evaporato a 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— punto di ebollizione finale	°C	170	195	EN ISO 3405
Residuo	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Analisi degli idrocarburi:				
— olefinici	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— aromatici	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benzenici	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— saturi	% v/v	Indicare		EN 22854
Rapporto carbonio/idrogeno		Indicare		
Rapporto carbonio/ossigeno		Indicare		
Periodo di induzione ⁽⁴⁾	minuti	480	—	EN ISO 7536
Contenuto di ossigeno ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Gomma lavata con solvente (tenore di gomme)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Contenuto di zolfo ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosività su rame (3 h a 50 °C)		—	Classe 1	EN ISO 2160
Tenore di piombo	mg/l	—	5	EN 237

Parametro	Unità	Limiti ⁽¹⁾		Metodo di prova
		Minimo	Massimo	
Contenuto di fosforo ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanolo ⁽⁵⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per stabilire i valori limite sono state applicate le condizioni indicate nella norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi. Determinazione e applicazione dei dati di precisione in relazione ai metodi di prova", e nel fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero; nel fissare un valore massimo e uno minimo la differenza minima è 4R (R = riproducibilità). Nonostante questa misura, necessaria per ragioni tecniche, il produttore di carburante deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R o il valore medio nel caso in cui siano indicati i limiti massimo e minimo. In caso di dubbio sulla conformità di un carburante alle specifiche, si applicano le disposizioni della norma ISO 4259.

⁽²⁾ Verranno adottati metodi EN/ISO equivalenti quando saranno pubblicati e applicabili alle proprietà sopra elencate.

⁽³⁾ Ai sensi della norma EN 228:2008, ai fini del calcolo del risultato definitivo occorre sottrarre un fattore di correzione di 0,2 per MON e RON.

⁽⁴⁾ Il carburante può contenere inibitori antiossidanti e deattivatori dei metalli generalmente utilizzati per stabilizzare le benzine di raffineria, ma non deve contenere additivi detergenti o disperdenti né oli solventi.

⁽⁵⁾ L'etanolo è l'unico ossigenato che può essere aggiunto intenzionalmente al carburante di riferimento. L'etanolo utilizzato deve essere conforme alla norma EN 15376.

⁽⁶⁾ Deve essere indicato l'effettivo tenore di zolfo del carburante utilizzato per la prova di tipo 6.

⁽⁷⁾ Non è ammessa l'aggiunta intenzionale di composti contenenti fosforo, ferro, manganese o piombo al carburante di riferimento.»

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 137/2014 DELLA COMMISSIONE**del 12 febbraio 2014****recante modifica del regolamento (UE) n. 468/2010 che stabilisce l'elenco UE delle navi che esercitano pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio, del 29 settembre 2008, che istituisce un regime comunitario per prevenire, scoraggiare ed eliminare la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, che modifica i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1936/2001 e (CE) n. 601/2004 e che abroga i regolamenti (CE) n. 1093/94 e (CE) n. 1447/1999 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 30,

considerando quanto segue:

- (1) Il capo V del regolamento (CE) n. 1005/2008 definisce procedure per l'identificazione dei pescherecci che esercitano la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (navi INN), nonché procedure per stabilire un elenco UE di tali navi. L'articolo 37 del regolamento prevede misure applicabili ai pescherecci figuranti nell'elenco.
- (2) Il primo elenco UE delle navi INN è stato stabilito dal regolamento (UE) n. 468/2010 della Commissione ⁽²⁾ e successivamente modificato dai regolamenti di esecuzione (UE) n. 724/2011 ⁽³⁾, (UE) n. 1234/2012 ⁽⁴⁾ e (UE) n. 672/2013 ⁽⁵⁾.
- (3) Conformemente all'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1005/2008, l'elenco UE comprende i pescherecci iscritti negli elenchi delle navi INN adottati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca.
- (4) Tutte le organizzazioni regionali di gestione della pesca provvedono alla stesura e all'aggiornamento periodico di elenchi delle navi INN conformemente alle loro rispettive norme ⁽⁶⁾.

(5) Conformemente all'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1005/2008, la Commissione, una volta ricevuti gli elenchi dei pescherecci presumibilmente o sicuramente implicati nella pesca INN trasmessi dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca, aggiorna l'elenco UE.

(6) La Commissione ha ricevuto gli elenchi aggiornati dalle organizzazioni regionali di gestione della pesca.

(7) La nave «Marta Lucia R», che figurava nell'elenco stabilito o modificato dal regolamento (UE) n. 468/2010 e dai regolamenti di esecuzione (UE) n. 724/2011, (UE) n. 1234/2012 e (UE) n. 672/2013, è stata ritirata dall'elenco della Commissione interamericana per i tonnidati tropicali (IATTC) nel corso della sua riunione del 10-14 giugno 2013 e dall'elenco della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidati dell'Atlantico (ICCAT) con lettera circolare del 20 agosto 2013. Tale nave è da considerarsi ritirata dall'elenco UE a decorrere dal 20 agosto 2013.

(8) La nave «RED», che figurava nell'elenco stabilito o modificato dal regolamento (UE) n. 468/2010 e dai regolamenti di esecuzione (UE) n. 724/2011, (UE) n. 1234/2012 e (UE) n. 672/2013, è stata ritirata dall'elenco della Commissione per la pesca nell'Atlantico nordorientale (NEAFC) il 14 novembre 2012, dall'elenco dell'Organizzazione della pesca nell'Atlantico nordoccidentale (NAFO) il 21 dicembre 2012 e dall'elenco dell'Organizzazione per la pesca nell'Atlantico sudorientale (SEAFO) nel corso della riunione del comitato di applicazione dell'11 dicembre 2013. Tale nave è da considerarsi ritirata dall'elenco UE a decorrere dall'11 dicembre 2013.

(9) Poiché la stessa nave può figurare nell'elenco con nomi e/o bandiere differenti in funzione del momento in cui è stata inclusa negli elenchi delle organizzazioni regionali di gestione della pesca, l'elenco UE aggiornato deve comprendere i differenti nomi e/o bandiere stabiliti dalle rispettive organizzazioni regionali di gestione della pesca.

(10) È quindi opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 468/2010.

(11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la pesca e l'acquacoltura,

⁽¹⁾ GU L 286 del 29.10.2008, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 131 del 29.5.2010, pag. 22.

⁽³⁾ GU L 194 del 26.7.2011, pag. 14.

⁽⁴⁾ GU L 350 del 20.12.2012, pag. 38.

⁽⁵⁾ GU L 193 del 16.7.2013, pag. 6.

⁽⁶⁾ Ultimi aggiornamenti: CCAMLR: elenco INN 2013/2014 quale adottato nel corso della riunione annuale CCAMLR-XXXII del 23 ottobre - 14 novembre 2013; SEAFO: la SEAFO include nel proprio elenco INN gli elenchi CCAMLR, NEAFC-B e NAFO (elenco adottato nel corso della riunione del comitato di applicazione l'11 dicembre 2013); ICCAT: elenco INN 2013 quale adottato nel corso della riunione annuale del novembre 2013 (raccomandazione 11-18); IATTC: elenco 2013 quale adottato nel corso dell'85ª riunione della IATTC del giugno 2013; NEAFC: elenco INN B AM 2011-18 quale mantenuto nel corso della 32ª riunione annuale del novembre 2013; NAFO: elenco 2013 quale adottato nel corso della 35ª riunione annuale del settembre 2013; WCPFC: elenco delle navi INN adottato dalla WCPFC per il 2014, con effetto a decorrere dal 6 febbraio 2014, 60 giorni dopo la WCPFC10; IOTC: elenco delle navi INN adottato dalla IOTC, riesaminato in occasione della 17ª sessione della IOTC del 6-10 maggio 2013.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La parte B dell'allegato al regolamento (UE) n. 468/2010 è sostituita dal testo di cui all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 12 febbraio 2014

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO

«PARTE B

Navi elencate in conformità all'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1005/2008

Numero IMO ⁽¹⁾ di identificazione della nave/ Riferimento ORGP	Nome della nave (nome precedente) ⁽²⁾	Stato o territorio di bandiera [secondo un'ORGP] ⁽²⁾	Figurante nell'elenco dell'ORGP ⁽²⁾
20060010 [ICCAT]	ACROS No 2	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Honduras)	ICCAT
20060009 [ICCAT]	ACROS No 3	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Honduras)	ICCAT
7306570	ALBORAN II (WHITE ENTERPRISE [NAFO, NEAFC]/WHITE, ENTERPRISE, ENSEMBRE, ATALAYA, REDA IV, ATALAYA DEL SUR [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Panama, Saint Kitts e Nevis) [NAFO, NEAFC]/Panama (bandiere precedenti: Saint Kitts e Nevis, Gibilterra) [SEAFO]	NEAFC, NAFO, SEAFO
7424891	ALDABRA (OMOA I [CCAMLR]/OMOA 1 [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Tanzania, Honduras) [CCAMLR]/Tanzania (bandiere precedenti: Honduras, Togo) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
7036345	AMORINN (ICEBERG II, LOME, NOEMI)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Togo, Belize)	CCAMLR, SEAFO
8713392	BERBER (SNAKE, OCTOPUS I, PION, THE BIRD, CHU LIM, YIN PENG, THOR 33, ULYSES, GALE, SOUTH BOY, PISCIS) [CCAMLR]/SNAKE (OCTOPUS 1, PISCIS, SOUTH BOY, GALE, ULYSES, THOR 33, YIN PENG, CHU LIM, THE BIRD, PION) [SEAFO]	Sconosciuto [ultime bandiere conosciute: Libia, Mongolia, Honduras, Corea del Nord (DPRK), Guinea equatoriale, Uruguay] [CCAMLR]/Libia (bandiera precedente: Mongolia) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
12290 [IATTC]/20110011 [ICCAT]	BHASKARA No 10	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Indonesia)	IATTC, ICCAT
12291 [IATTC]/20110012 [ICCAT]	BHASKARA No 9	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Indonesia)	IATTC, ICCAT
20060001 [ICCAT]	BIGEYE	Sconosciuto	ICCAT
20040005 [ICCAT]	BRAVO	Sconosciuto	ICCAT
9407 [IATTC]/20110013 [ICCAT]	CAMELOT	Sconosciuto	IATTC, ICCAT

Numero IMO ⁽¹⁾ di identificazione della nave/ Riferimento ORGP	Nome della nave (nome precedente) ⁽²⁾	Stato o territorio di bandiera [secondo un'ORGP] ⁽²⁾	Figurante nell'elenco dell'ORGP ⁽²⁾
6622642	CHALLENGE (PERSEVERANCE, MILA [CCAMLR]/MILA, ISLA, MONTANA CLARA, PERSEVERANCE [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Panama, Guinea equatoriale, Regno Unito)	CCAMLR, SEAFO
7322897	CHANG BAI (HOUGSHUI, HUANG HE 22, SIMA QIAN BARU 22, CORVUS, GALAXY, INA MAKI, 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 MAKI, GALAXY, CORVUS [SEAFO])	Sconosciuto [ultime bandiere conosciute: Tanzania, Corea del Nord (DPRK), Panama, Sierra Leone, Guinea equatoriale, St. Vincent e Grenadine, Uruguay] [CCAMLR]/Tanzania [bandiere precedenti: Uruguay, St. Vincent e Grenadine, Guinea equatoriale, Corea del Nord (DPRK), Sierra Leone, Panama] [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])	Sconosciuto [ultime bandiere conosciute: Tanzania, Panama, Sierra Leone, Corea del Nord (DPRK), Togo, Repubblica di Corea, Uruguay] [CCAMLR]/Tanzania [bandiere precedenti: Uruguay, Togo, Corea del Nord (DPRK), Panama] [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
125, 280020064 [IATTC]/20110014 [ICCAT]	CHIA HAO No 66	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Belize)	IATTC, ICCAT
20080001 e in precedenza AT000GUI000002 [ICCAT]	DANIAA (CARLOS)	Sconosciuto [ultima bandiera conosciuta: Repubblica di Guinea (Conakry)]	ICCAT
8422852	DOLPHIN (OGNEVKA)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Russia, Georgia) [NAFO, NEAFC]	NEAFC, NAFO, SEAFO
6163 [IATTC]/20130019 [ICCAT]	DRAGON III	Sconosciuto	IATTC, ICCAT
8604668	EROS DOS (FURABOLOS)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Panama, Seychelles) [NAFO, NEAFC]/Panama [SEAFO]	NEAFC, NAFO, SEAFO
20130018 [ICCAT]	FULL RICH	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Belize)	IOTC, ICCAT
7355662/20130015 [ICCAT]	FU LIEN No 1	Georgia	WCPFC, ICCAT
20130017 [ICCAT]	FU HSIANG FA No 21	Sconosciuto	IOTC, ICCAT

Numero IMO ⁽¹⁾ di identificazione della nave/ Riferimento ORGP	Nome della nave (nome precedente) ⁽²⁾	Stato o territorio di bandiera [secondo un'ORGP] ⁽²⁾	Figurante nell'elenco dell'ORGP ⁽²⁾
200800005 e in precedenza AT000LIB00041 [ICCAT]	GALA I (MANARA II, ROAGAN)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Libia, Isola di Man)	ICCAT
6591 [IATTC]/20130020 [ICCAT]	GOIDAU RUEY No 1	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Panama)	IATTC, ICCAT
7020126	GOOD HOPE (SEA RANGER V, TOTO [SEAFO]/TOTO [CCAMLR])	Nigeria (bandiera precedente: Belize) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
6719419 [NEAFC, SEAFO]/6714919 [NAFO]	GORILERO (GRAN SOL)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Sierra Leone, Panama) [NAFO, NEAFC]	NEAFC, NAFO, SEAFO
2009003 [ICCAT]	GUNUAR MELYN 21	Sconosciuto	IOTC, ICCAT
7322926	HEAVY SEA (DUERO, JULIUS, KETA, SHERPA UNO [CCAMLR]/SHERPA UNO, KETA, DUERO [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Panama, Saint Kitts e Nevis, Belize) [CCAMLR]/Panama (bandiera precedente: Uruguay) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
201000004 [ICCAT]	HOOM XIANG 11	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Malaysia)	IOTC, ICCAT
7332218	IANNIS 1 [NEAFC]/IANNIS I [NAFO, SEAFO] (MOANA MAR, CANOS DE MECA [SEAFO])	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Panama) [NEAFC, NAFO]	NEAFC, NAFO, SEAFO
6803961	ITZIAR II (SEABULL 22, CARMELA, GOLD DRAGON, GOLDEN SUN, NOTRE DAME, MARE)	Mali (bandiere precedenti: Nigeria, Togo, Guinea equatoriale, Bolivia, Namibia) [CCAMLR]	CCAMLR, SEAFO
9505 [IATTC]/20130021 [ICCAT]	JYI LIH 88	Sconosciuto	IATTC, ICCAT
7905443	KOOSHA 4 (EGUZKIA [SEAFO])	Iran	CCAMLR, SEAFO
9037537	LANA (ZEUS, TRITON I [CCAMLR]/KINSHO MARU No 18, TRITON-1, ZEUS [SEAFO])	Nigeria (bandiere precedenti: Mongolia, Togo, Sierra Leone) [CCAMLR]/Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Giappone, Sierra Leone, Togo, Mongolia) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
20060007 (ICCAT)	LILA No 10	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Panama)	ICCAT
7388267	LIMPOPO (ROSS, ALOS, LENA, CAP GEORGE [CCAMLR]/ROSS, ALOS, LENA, CAP GEORGE, CONBAROYA, TERCERO [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Togo, Ghana, Seychelles, Francia [CCAMLR]/(Seychelles, Ghana, Togo [SEAFO])	CCAMLR, SEAFO

Numero IMO ⁽¹⁾ di identificazione della nave/ Riferimento ORGP	Nome della nave (nome precedente) ⁽²⁾	Stato o territorio di bandiera [secondo un'ORGP] ⁽²⁾	Figurante nell'elenco dell'ORGP ⁽²⁾
20040007 [ICCAT]	MADURA 2	Sconosciuto	ICCAT
20040008 [ICCAT]	MADURA 3	Sconosciuto	ICCAT
7325746	MAINE (GUINESPA I, MAPOSA NOVENO, [SEAFO])	Repubblica di Guinea (Conakry)	NEAFC, NAFO, SEAFO
20060002 [ICCAT]	MARIA	Sconosciuto	ICCAT
20060005 [ICCAT]	MELILLA No 101	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Panama)	ICCAT
20060004 [ICCAT]	MELILLA No 103	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Panama)	ICCAT
7385174	MURTOSA	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Togo [NAFO, NEAFC,]/Portogallo [SEAFO])	NEAFC, NAFO, SEAFO
C-00545/14613 [IATTC]/20110003 [ICCAT]	NEPTUNE	Georgia	IATTC, ICCAT, WCPFC,
9319856	NIHEWAN (HUIQUAN, WUTAISHAN ANHUI 44, YANGZI HUA 44, TROSKY, PALOMA V [CCAMLR]/WUTAISHA N ANHUI 44, YANGZI HUA 44, PALOMA V, JIAN YUAN, TROSKY [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Tanzania, Mongolia, Namibia, Uruguay)	CCAMLR, SEAFO
20060003 [ICCAT]	No 101 GLORIA (GOLDEN LAKE)	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Panama)	ICCAT
20060008 [ICCAT]	No 2 CHOYU	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Honduras)	ICCAT
20060011 [ICCAT]	No CHOYU	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Honduras)	ICCAT
20040006 [ICCAT]	OCEAN DIAMOND	Sconosciuto	ICCAT
7826233/20090001 [ICCAT]	OCEAN LION	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Guinea equatoriale)	IOTC, ICCAT
11369 [IATTC]/20130022 [ICCAT]	ORCA	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Belize)	IATTC, ICCAT
20060012 [ICCAT]	ORIENTE No 7	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Honduras)	ICCAT
5062479	PERLON (CHERNE, BIGARO, HOKING, SARGO, LUGALPESCA)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Mongolia, Togo, Uruguay)	CCAMLR, SEAFO

Numero IMO ⁽¹⁾ di identificazione della nave/ Riferimento ORGP	Nome della nave (nome precedente) ⁽²⁾	Stato o territorio di bandiera [secondo un'ORGP] ⁽²⁾	Figurante nell'elenco dell'ORGP ⁽²⁾
6607666	RAY (KILY, CONSTANT, TROPIC, ISLA GRACIOSA [CCAMLR]/KILLY, CONSTANT, TROPIC, ISLA GRACIOSA [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Belize, Guinea equatoriale, Sudafrica) [CCAMLR]/Belize (bandiere precedenti: Sudafrica, Guinea equatoriale, Mongolia) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
95 [IATTC]/20130023 [ICCAT]	REYMAR 6	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Belize)	IATTC, ICCAT
20130027 [ICCAT]	SAMUDERA PASIFIK No 18	Indonesia	ICCAT
200800004 e in precedenza AT000LIB00039 [ICCAT]	SHARON 1 (MANARA 1, POSEIDON)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Libia, Regno Unito)	ICCAT
20050001 [ICCAT]	SOUTHERN STAR 136 (HSIANG CHANG)	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: St. Vincent e Grenadine)	ICCAT
9405 [IATTC]/20130024 [ICCAT]	TA FU 1	Sconosciuto	IATTC, ICCAT
6818930	TCHAW (REX, CONDOR, INCA, VIKING, CISNE AZUL [CCAMLR]/CONDOR, INCA, VIKING, CISNE AZUL, PESCAMEX III, AROSA CUARTO, REX [SEAFO])	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Togo, Belize, Seychelles) [CCAMLR]/Togo (bandiere precedenti: Belize, Seychelles, Togo) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
13568 [IATTC]/20130025 [ICCAT]	TCHING YE No 6 (EL DIRIA I)	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Belize, Costa Rica)	IATTC, ICCAT
6905408	THUNDER (WUHAN No 4, KUKO, TYPHOON I, RUBIN, ARCTIC RANGER [CCAMLR]/ARCTIC RANGER, RUBIN, TYPHOON-I, KUKO [SEAFO])	Nigeria (bandiere precedenti: Mongolia, Togo, Seychelles, Regno Unito [CCAMLR])	CCAMLR, SEAFO
7905039	TIANTAI (KESHAN, BAIYANGDIAN, PACIFIC DUCHESS) [CCAMLR]/KESHAN (BAIYANGDIAN, PACIFIC DUCHESS) [SEAFO]	Sconosciuto (ultime bandiere conosciute: Mongolia, Tanzania) [CCAMLR]/Mongolia (bandiera precedente: Tanzania) [SEAFO]	CCAMLR, SEAFO
7321374, 7325930 [SEAFO]	TRINITY (ENXEMBRE, YUCATAN BASIN, FONTENOVA, JAWHARA [NEAFC, NAFO]/YUCATAN BASIN, ENXEMBRE, FONTE NOVA, JAWHARA, UKOLA COREA [SEAFO])	Ghana (bandiere precedenti: Panama, Marocco [NEAFC, NAFO]/Panama, Gibilterra, Marocco [SEAFO])	NEAFC, NAFO, SEAFO

Numero IMO ⁽¹⁾ di identificazione della nave/ Riferimento ORGP	Nome della nave (nome precedente) ⁽²⁾	Stato o territorio di bandiera [secondo un'ORGP] ⁽²⁾	Figurante nell'elenco dell'ORGP ⁽²⁾
8994295/129 [IATTC] 20130026 [ICCAT]	WEN TENG No 688 (MAHKOIA ABADI No 196)	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Belize)	IATTC, ICCAT
20130016 [ICCAT]	YU FONG 168	Taiwan	WCPFC, ICCAT
2009002 [ICCAT]	YU MAAN WON	Sconosciuto (ultima bandiera conosciuta: Georgia)	IOTC, ICCAT

⁽¹⁾ Organizzazione marittima internazionale.

⁽²⁾ Per ulteriori informazioni consultare i siti web delle organizzazioni regionali di gestione della pesca (ORGP).»

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 138/2014 DELLA COMMISSIONE**del 12 febbraio 2014****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione

da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.

- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno ferialo, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 12 febbraio 2014

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Jerzy PLEWA
*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
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	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
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⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT