



### Sommario

#### II Atti non legislativi

##### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 1170/2014 della Commissione, del 29 ottobre 2014, recante rettifica della versione slovena del regolamento (CE) n. 504/2008 della Commissione recante attuazione delle direttive del Consiglio 90/426/CEE e 90/427/CEE per quanto riguarda i metodi di identificazione degli equidi <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Regolamento (UE) n. 1171/2014 della Commissione, del 31 ottobre 2014, che modifica e rettifica gli allegati I, III, VI, IX, XI e XVII della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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 <sup>(1)</sup>** ..... 3
- Regolamento di esecuzione (UE) n. 1172/2014 della Commissione, del 31 ottobre 2014, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli ..... 13

##### DECISIONI

2014/768/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 30 ottobre 2014, che stabilisce il tipo, il formato e la frequenza delle informazioni che devono essere messe a disposizione dagli Stati membri relativamente alle tecniche di gestione integrata delle emissioni applicate nelle raffinerie di petrolio e di gas, a norma della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2014) 7517] <sup>(1)</sup>** ..... 15

2014/769/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 30 ottobre 2014, che conferma o modifica le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2013 a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2014) 7863]** 19

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

2014/770/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 30 ottobre 2014, che conferma o modifica le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di autovetture per l'anno civile 2013 a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2014) 7877] .....** 30

2014/771/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 31 ottobre 2014, relativa all'identificazione dello Universal Business Language, versione 2.1, ai fini dell'utilizzo come riferimento negli appalti pubblici <sup>(1)</sup> .....** 44

#### ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

2014/772/UE:

- ★ **Decisione del Comitato misto di cooperazione doganale istituito a norma dell'accordo di cooperazione e assistenza amministrativa reciproca in materia doganale tra la Comunità europea e la Repubblica popolare cinese, del 16 maggio 2014, per quanto riguarda il riconoscimento reciproco dei programmi di operatore economico autorizzato, nell'Unione europea, e le misure del programma di gestione classificata delle imprese, nella Repubblica popolare cinese .....** 46

---

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1170/2014 DELLA COMMISSIONE

del 29 ottobre 2014

**recante rettifica della versione slovena del regolamento (CE) n. 504/2008 della Commissione recante attuazione delle direttive del Consiglio 90/426/CEE e 90/427/CEE per quanto riguarda i metodi di identificazione degli equidi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2009/156/CE del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativa alle condizioni di polizia sanitaria che disciplinano i movimenti di equidi e le importazioni di equidi in provenienza dai paesi terzi <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 4,

vista la direttiva 90/427/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa alle norme zootecniche e genealogiche che disciplinano gli scambi intracomunitari di equidi <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2, lettere c) e d), l'articolo 6, paragrafo 2, secondo trattino, e l'articolo 8, paragrafo 1, primo comma,

vista la direttiva 94/28/CE del Consiglio, del 23 giugno 1994, che fissa i principi relativi alle condizioni zootecniche e genealogiche applicabili all'importazione di animali, sperma, ovuli ed embrioni provenienti da paesi terzi e che modifica le direttive 77/504/CEE relativa agli animali della specie bovina riproduttori di razza pura <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 3, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Nella versione linguistica slovena del regolamento (CE) n. 504/2008 della Commissione <sup>(4)</sup> la frase «tutte le forme, compresa la VEE» è errata, ragion per cui si rende necessaria la rettifica della versione in lingua slovena. La rettifica non si applica alle altre versioni linguistiche.
- (2) Occorre pertanto rettificare il regolamento (CE) n. 504/2008.
- (3) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del Comitato permanente della catena alimentare e della salute animale e del Comitato permanente della zootecnia,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

È interessata unicamente la versione in lingua slovena.

<sup>(1)</sup> GUL 192 del 23.7.2010, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GUL 224 del 18.8.1990, pag. 55.

<sup>(3)</sup> GUL 178 del 12.7.1994, pag. 66.

<sup>(4)</sup> Regolamento (CE) n. 504/2008 della Commissione, del 6 giugno 2008, recante attuazione delle direttive 90/426/CEE e 90/427/CEE del Consiglio per quanto riguarda i metodi di identificazione degli equidi (GUL 149 del 7.6.2008, pag. 3).

*Articolo 2*

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, il 29 ottobre 2014

*Per la Commissione*

*Il presidente*

José Manuel BARROSO

---

**REGOLAMENTO (UE) N. 1171/2014 DELLA COMMISSIONE****del 31 ottobre 2014****che modifica e rettificata gli allegati I, III, VI, IX, XI e XVII della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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****(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) <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2007/46/CE istituisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali per i veicoli nuovi. La direttiva 2007/46/CE ha reso obbligatoria l'omologazione CE dei veicoli completi per tutte le categorie di veicoli, compresi quelli fabbricati in più fasi, secondo il calendario di cui all'allegato XIX della medesima.
- (2) È necessario integrare i requisiti dell'allegato XVII della direttiva 2007/46/CE relativi alla procedura da seguire per l'omologazione CE in più fasi al fine di rendere tale procedura pienamente operativa. Anche gli allegati I, III e IX della direttiva 2007/46/CE devono essere modificati per consentire di collegare tra loro le diverse fasi di fabbricazione di un veicolo fabbricato in più fasi.
- (3) Il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, ha disposto l'abrogazione di una serie di direttive e la loro sostituzione con i corrispondenti regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE). Poiché la maggior parte di tali direttive è stata abrogata dal regolamento (CE) n. 661/2009 è opportuno aggiornare, a decorrere dal 1° novembre 2014, le voci pertinenti dell'allegato VI della direttiva 2007/46/CE.
- (4) È opportuno rettificare l'allegato IX della direttiva 2007/46/CE, al fine di dare coerenza alla numerazione usata nei vari modelli di certificato di conformità per le voci relative alla massa in ordine di marcia e alla massa effettiva. È inoltre necessario chiarire nell'allegato XI che i poggiatesta sono obbligatori solo sui veicoli appartenenti alla categoria M<sub>1</sub>.
- (5) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2007/46/CE.
- (6) Occorre dare ai fabbricanti tempo sufficiente per adattare i veicoli ai nuovi requisiti della procedura di omologazione in più fasi e per modificare il certificato di conformità, come richiesto dal presente regolamento.
- (7) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato tecnico «Veicoli a motore»,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

1. Gli allegati I, III, VI, IX e XI della direttiva 2007/46/CE sono modificati in conformità all'allegato I del presente regolamento.
2. L'allegato XVII della direttiva 2007/46/CE è sostituito dal testo contenuto nell'allegato II del presente regolamento.

<sup>(1)</sup> GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1.<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

*Articolo 2*

L'omologazione dei nuovi tipi di veicoli è rilasciata ai sensi della direttiva 2007/46/CE quale modificata dal presente regolamento.

I fabbricanti rilasciano i certificati di conformità ai sensi della direttiva 2007/46/CE, quale modificata dal presente regolamento, per tutti i veicoli nuovi.

*Articolo 3*

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2016. Può essere applicato prima di tale data su richiesta dei fabbricanti all'autorità di omologazione.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 ottobre 2014

*Per la Commissione*

*Il presidente*

José Manuel BARROSO

---

## ALLEGATO I

La direttiva 2007/46/CE è così modificata:

1) L'allegato I è così modificato:

a) è aggiunto il seguente punto 0.2.2.:

«0.2.2. Per i veicoli omologati in più fasi, documentazione di omologazione del veicolo nella fase iniziale/precedente (elencare le informazioni per ciascuna fase; si può usare una matrice)

Tipo: .....

Variante/i: .....

Versione/i: .....

Numero di omologazione e numero dell'estensione .....

b) è aggiunto il seguente punto 0.5.1.:

«0.5.1. Per i veicoli omologati in più fasi, ragione sociale e indirizzo del fabbricante del veicolo nella fase iniziale/precedente .....

2) L'allegato III è così modificato:

a) è aggiunto il seguente punto 0.2.2.:

«0.2.2. Per i veicoli omologati in più fasi, documentazione di omologazione del veicolo nella fase iniziale/precedente (elencare le informazioni per ciascuna fase; si può usare una matrice):

Tipo: .....

Variante/i: .....

Versione/i: .....

Numero di omologazione e numero dell'estensione .....

b) è aggiunto il seguente punto 0.5.1.:

«0.5.1. Per i veicoli omologati in più fasi, ragione sociale e indirizzo del fabbricante del veicolo nella fase iniziale/precedente .....

c) sono aggiunti i seguenti punti 2.17., 2.17.1 e 2.17.2:

«2.17. Veicoli oggetto di omologazione in più fasi [solo nel caso di veicoli incompleti o completati appartenenti alla categoria N<sub>1</sub> che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007]: sì/no (1)»

2.17.1. Massa del veicolo di base in ordine di marcia: ..... kg.

2.17.2. Massa aggiunta standard (DAM), calcolata in conformità alla sezione 5 dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008: ..... kg.»

3) L'allegato VI è così modificato:

a) modello A, il punto 0.5. è così modificato:

«0.5. Ragione sociale e indirizzo del fabbricante del veicolo completo/completato (1)»

b) modello A, è aggiunto il seguente punto 0.5.1.:

«0.5.1. Per i veicoli omologati in più fasi, ragione sociale e indirizzo del fabbricante della/e fase/i iniziali/precedenti del veicolo.....»

c) modello A, l'appendice è sostituita dalla seguente:

«Appendice

**Elenco degli atti normativi ai quali il tipo di veicolo è conforme  
(da compilare solo in caso di omologazione ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3).**

Oggetto <sup>(1)</sup>	Riferimento all'atto normativo <sup>(1)</sup>	Quale modificato da	Applicabile alle varianti
1. Livello sonoro ammissibile			
2. Emissioni			
3. Serbatoi di carburante/dispositivi di protezione posteriore			
...			

<sup>(1)</sup> In conformità all'allegato IV della presente direttiva»

4) L'allegato IX è così modificato:

a) la parte I, Veicoli completi e completati, è così modificata:

i) nel «modello B — pagina 1, Veicoli completati, certificato di conformità CE», il punto 0.2.2. è sostituito dal seguente:

«0.2.2. Per i veicoli omologati in più fasi, documentazione di omologazione del veicolo nella fase iniziale/precedente (elencare le informazioni per ciascuna fase):

Tipo: .....

Variante <sup>(a)</sup>: .....

Versione <sup>(a)</sup>: .....

Numero di omologazione e numero dell'estensione .....

ii) nel «modello B — pagina 1, Veicoli completati, certificato di conformità CE», il punto 0.5.1. è sostituito dal seguente:

«0.5.1. Per i veicoli omologati in più fasi, ragione sociale e indirizzo del fabbricante del veicolo nella fase iniziale/precedente.....»

iii) a «pagina 2 — Categorie di veicoli O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> (veicoli completi e completati)» è inserito il seguente punto 13.2.:

«13.2. Massa effettiva del veicolo: .....kg»

b) la parte II, Veicoli incompleti, è così modificata:

i) nel «modello C1 — pagina 1, Veicoli incompleti, certificato di conformità CE», è inserito il seguente punto 0.2.2.:

«0.2.2. Per i veicoli omologati in più fasi, documentazione di omologazione del veicolo nella fase iniziale/precedente (elencare le informazioni per ciascuna fase):

Tipo: .....

Variante <sup>(a)</sup>: .....

Versione <sup>(a)</sup>: .....

Numero di omologazione e numero dell'estensione .....

- ii) nel «modello C1 — pagina 1, Veicoli incompleti, certificato di conformità CE», è inserito il seguente punto 0.5.1.:
- «0.5.1. Per i veicoli omologati in più fasi, ragione sociale e indirizzo del fabbricante del veicolo nella fase iniziale/precedente del veicolo.....»
- iii) a «pagina 2 — Categoria di veicoli M<sub>1</sub> (veicoli incompleti)», il punto 13.2. è soppresso.
- iv) a «pagina 2 — Categoria di veicoli M<sub>1</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»
- v) a «pagina 2 — Categoria di veicoli M<sub>1</sub> (veicoli incompleti)», è aggiunto il seguente punto 14.2.:
- «14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»
- vi) a «pagina 2 — Categoria di veicoli M<sub>2</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»
- vii) a «pagina 2 — Categoria di veicoli M<sub>2</sub> (veicoli incompleti)», è aggiunto il seguente punto 14.2.:
- «14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»
- viii) a «pagina 2 — Categoria di veicoli M<sub>3</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»
- ix) a «pagina 2 — Categoria di veicoli M<sub>3</sub> (veicoli incompleti)», è aggiunto il seguente punto 14.2.:
- «14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»
- x) a «pagina 2 — Categoria di veicoli N<sub>1</sub> (veicoli incompleti)», il punto 13. è soppresso.
- xi) a «pagina 2 — Categoria di veicoli N<sub>1</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»
- xii) a «pagina 2 — Categoria di veicoli N<sub>1</sub> (veicoli incompleti)», è aggiunto il seguente punto 14.2.:
- «14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»
- xiii) a «pagina 2 — Categoria di veicoli N<sub>2</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»
- xiv) a «pagina 2 — Categoria di veicoli N<sub>2</sub> (veicoli incompleti)», è aggiunto il seguente punto 14.2.:
- «14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»
- xv) a «pagina 2 — Categoria di veicoli N<sub>3</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»
- xvi) a «pagina 2 — Categoria di veicoli N<sub>3</sub> (veicoli incompleti)», è aggiunto il seguente punto 14.2.:
- «14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»
- xvii) a «pagina 2 — Categoria di veicoli O<sub>1</sub> e O<sub>2</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»
- xviii) a «pagina 2 — Categoria di veicoli O<sub>1</sub> e O<sub>2</sub> (veicoli incompleti)» è inserito il seguente punto 14.2.:
- «14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»
- xix) a «pagina 2 — Categoria di veicoli O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> (veicoli incompleti)», il punto 14. è sostituito dal seguente:
- «14. Massa in ordine di marcia del veicolo incompleto: ... kg»

xx) a «pagina 2 — Categoria di veicoli O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> (veicoli incompleti)» è inserito il seguente punto 14.2.:

«14.2. Massa effettiva del veicolo incompleto: ... kg»

xxi) nelle note esplicative relative all'allegato IX, la nota è sostituita dalla seguente:

«e) Le voci 4 e 4.1 vanno completate in conformità rispettivamente alle definizioni 25 (interasse) e 26 (distanza tra gli assi), del regolamento (UE) n. 1230/2012»

5) L'allegato XI è modificato come segue:

a) All'appendice 1, la voce 38 A è modificata come segue:

«38 A	Poggiatesta, incorporati o meno ai sedili del veicolo	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UNECE n. 25	D	G+D»		
-------	---	---	---	------	--	--

b) All'appendice 4, la voce 38 A va soppressa.

## ALLEGATO II

## «ALLEGATO XVII

**PROCEDURE CUI ATTENERSI NEL CORSO DELL'OMOLOGAZIONE IN PIÙ FASI**

## 1. OBBLIGHI DEI FABBRICANTI

- 1.1. Perché la procedura di omologazione CE in più fasi vada a buon fine occorre la collaborazione di tutti i fabbricanti interessati. Prima di rilasciare l'omologazione della fase iniziale o di quelle successive, le autorità di omologazione devono perciò accertarsi che i fabbricanti interessati abbiano concluso opportuni accordi per la fornitura e lo scambio di documenti e informazioni affinché il tipo di veicolo completato possa soddisfare i requisiti tecnici di tutti gli atti normativi pertinenti, come prescritto negli allegati IV o XI. Tali informazioni devono comprendere i dati di omologazione di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti e degli elementi del veicolo che fanno parte del veicolo incompleto ma che ancora non sono stati omologati. Il fabbricante della fase precedente deve fornire al fabbricante della fase successiva le informazioni relative a qualsiasi modifica che possa influire sull'omologazione di un sistema o sull'omologazione globale del tipo di veicolo. Tali informazioni devono essere fornite non appena sia stata rilasciata la nuova estensione all'omologazione globale del tipo di veicolo, entro e non oltre la data di inizio della produzione del veicolo incompleto.
- 1.2. Nel corso di una procedura di omologazione CE in più fasi, ogni fabbricante è responsabile dell'omologazione e della conformità della produzione di tutti i sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti da lui fabbricati o aggiunti alla fase precedente. Il fabbricante della fase successiva non è responsabile degli elementi omologati in una fase precedente a meno che egli non li abbia modificati in misura tale da invalidare la precedente omologazione.
- 1.3. Alla procedura in più fasi può ricorrere anche un fabbricante unico. Non è tuttavia consentito utilizzare la procedura in più fasi per eludere le prescrizioni applicabili ai veicoli prodotti in un'unica fase. In particolare, i veicoli in tal modo omologati non si considerano fabbricati in più fasi ai sensi del paragrafo 3.4. del presente allegato e degli articoli 22, 23 e 27 della presente direttiva (piccole serie e limiti di fine serie).

## 2. OBBLIGHI DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE

## 2.1. L'autorità di omologazione deve:

- a) verificare che tutti i certificati di omologazione CE rilasciati in base agli atti normativi applicabili all'omologazione dei veicoli riguardino la pertinente fase di completamento del tipo di veicolo e corrispondano ai requisiti prescritti;
- b) accertare che la documentazione comprenda tutti i dati richiesti rispetto allo stato di completamento del veicolo;
- c) riguardo alla documentazione, accertare che le specifiche del veicolo e i dati contenuti nella parte I della documentazione informativa ad esso relativa siano inclusi nelle schede informative e nei certificati di omologazione CE, in conformità ai pertinenti atti normativi; e, in caso di veicolo completato, se una voce della parte I della documentazione informativa non è inclusa nella scheda informativa relativa a uno degli atti normativi, confermare che tale elemento specifico o caratteristica è conforme a quanto descritto nella documentazione informativa;
- d) su un campione selezionato di veicoli appartenenti al tipo da omologare, eseguire o far eseguire controlli degli elementi e dei sistemi per accertare che il/i veicolo/i sia/siano fabbricato/i in base ai dati pertinenti di cui alle schede informative autenticate e rispetto a tutti gli atti normativi pertinenti;
- e) eseguire o far eseguire opportuni controlli d'installazione di eventuali entità tecniche indipendenti.

## 2.2. Il numero dei veicoli da controllare ai fini del paragrafo 2.1., lettera d), deve permettere l'opportuno controllo delle varie combinazioni da omologare in relazione allo stato di completamento del veicolo e ai seguenti criteri:

- motore,
- cambio,

- assi motori (numero, posizione, interconnessione),
- assi sterzanti (numero e posizione),
- tipi di carrozzeria,
- numero di porte,
- lato di guida,
- numero di sedili,
- livello di equipaggiamento.

### 3. REQUISITI APPLICABILI

- 3.1. Le omologazioni CE di cui al presente allegato sono rilasciate in funzione della fase di fabbricazione corrente del tipo di veicolo e devono comprendere tutte le omologazioni rilasciate a fasi precedenti.
- 3.2. Per l'omologazione globale di un veicolo, la normativa (in particolare, i requisiti di cui all'allegato II e gli atti pertinenti di cui agli allegati IV e XI della presente direttiva) si applica come se l'omologazione fosse rilasciata (o estesa) al fabbricante del veicolo di base.
- 3.2.1. Se il tipo di sistema/componente di un veicolo non è stato modificato, resta valida la precedente omologazione del sistema/componente fino alla data di prima immatricolazione di cui al pertinente atto normativo.
- 3.2.2. Se, nella fase successiva, il tipo di sistema di un veicolo è stato modificato in misura tale da dover essere di nuovo provato ai fini dell'omologazione, la prova si limiterà agli elementi del sistema modificati o interessati dalle modifiche.
- 3.2.3. Se, nella fase successiva, il fabbricante ha modificato un tipo di sistema di un veicolo o l'omologazione globale di un tipo di veicolo ma, a parte il nome del costruttore, tale tipo può considerarsi invariato, si può continuare ad applicare il requisito applicabile ai tipi esistenti fino alla data di prima immatricolazione di cui al pertinente atto normativo.
- 3.2.4. Se viene cambiata la categoria di appartenenza di un veicolo, occorre che siano soddisfatti i pertinenti requisiti della nuova categoria. Si possono accettare i certificati di omologazione della precedente categoria se i requisiti soddisfatti dal veicolo sono analoghi o più rigorosi rispetto a quelli della nuova categoria.
- 3.3. Se l'autorità di omologazione è d'accordo, non occorre estendere o modificare l'omologazione globale di un veicolo rilasciata al fabbricante della fase successiva se l'estensione rilasciata alla fase precedente del veicolo lascia intatta quella successiva o i dati tecnici del veicolo. Occorre tuttavia copiare al punto 0.2.2. del certificato di conformità della fase successiva del veicolo il numero di omologazione comprendente l'estensione rilasciata alla/e fase/i precedente/i del veicolo.
- 3.4. Se un altro fabbricante modifica il vano di carico di un veicolo completo o completato appartenente alla categoria N od O per potervi aggiungere accessori mobili destinati ad accogliere e a fissare il carico (come rivestimenti dello spazio di carico, scaffali e portaoggetti da montare sul tetto), tali elementi si possono considerare parte della massa utile e non è necessario omologarli se soddisfano entrambe le seguenti condizioni:
- a) le modifiche non interessano in alcun modo l'omologazione del tipo di veicolo, a parte un aumento della massa effettiva del veicolo;
  - b) gli accessori aggiunti possono essere rimossi senza utensili speciali.

### 4. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO

- 4.1. Il numero di identificazione del veicolo di base (*Vehicle Identification Number* — VIN) prescritto dal regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione <sup>(1)</sup> si mantiene per tutte le fasi successive della procedura di omologazione per garantirne la tracciabilità.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione, dell'11 gennaio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per la targhetta regolamentare del costruttore e per il numero di identificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (G.U. L 8 del 12.1.2011, pag. 1).

- 4.2. Nella seconda e nelle fasi successive, oltre alle targhette regolamentari di cui al regolamento (UE) n. 19/2011, ogni fabbricante deve apporre sul veicolo una targhetta aggiuntiva il cui modello si trova nell'appendice del presente allegato. La targhetta va saldamente fissata in posizione visibile e facilmente accessibile su una parte destinata a non essere sostituita durante l'uso del veicolo. Essa indicherà, in modo chiaro e indelebile, le informazioni di seguito elencate:
- nome del fabbricante,
  - sezioni 1, 3 e 4 del numero di omologazione CE,
  - fase di omologazione,
  - VIN del veicolo di base,
  - massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico del veicolo se, nella fase di omologazione corrente, il suo valore è cambiato,
  - massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico della combinazione (se il suo valore è cambiato nella fase di omologazione corrente e se il veicolo può trainare un rimorchio). Si userà il valore "0" se il veicolo non può trainare un rimorchio.
  - massa massima tecnicamente ammissibile su ciascun asse, da quello anteriore a quello posteriore, se il suo valore è cambiato nella fase di omologazione corrente,
  - in caso di semirimorchio o di rimorchio ad asse centrale, la massa massima tecnicamente ammissibile sul punto di aggancio, se il suo valore è cambiato nella fase di omologazione corrente.

Fatte salve le disposizioni di cui sopra, la targhetta deve soddisfare i requisiti degli allegati I e II del regolamento (UE) n. 19/2011.

---

*Appendice***MODELLO DELLA TARGHETTA AGGIUNTIVA DEL FABBRICANTE**

L'esempio che segue è dato unicamente a titolo informativo.

NOME DEL FABBRICANTE (fase 3)
e2*2007/46*2609
Fase 3
WD9VD58D98D234560
1 500 kg
2 500 kg
1 – 700 kg
2 – 810 kg»

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1172/2014 DELLA COMMISSIONE****del 31 ottobre 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 (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>,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 <sup>(2)</sup>, 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 feriale, 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 31 ottobre 2014

*Per la Commissione,  
a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

*Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.<sup>(2)</sup> GUL 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 <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	AL	62,5
	MA	74,2
	MK	57,9
	ZZ	64,9
0707 00 05	AL	74,3
	MK	80,7
	TR	126,5
	ZZ	93,8
0709 93 10	MA	64,8
	TR	135,9
	ZZ	100,4
0805 50 10	AR	72,8
	TR	89,7
	UY	29,5
	ZZ	64,0
0806 10 10	BR	292,6
	MD	36,9
	PE	376,1
	TR	147,9
	US	400,6
	ZZ	250,8
	0808 10 80	BR
CA		88,6
CL		87,4
NZ		145,6
US		207,7
ZA		169,6
ZZ		125,4
0808 30 90	CN	68,8
	TR	99,6
	ZZ	84,2

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

# DECISIONI

## DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 ottobre 2014

**che stabilisce il tipo, il formato e la frequenza delle informazioni che devono essere messe a disposizione dagli Stati membri relativamente alle tecniche di gestione integrata delle emissioni applicate nelle raffinerie di petrolio e di gas, a norma della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio**

[notificata con il numero C(2014) 7517]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2014/768/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 72, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione di esecuzione 2014/738/UE della Commissione <sup>(2)</sup> stabilisce le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili («conclusioni sulle BAT») per la raffinazione del petrolio e del gas. Le conclusioni sulle BAT 57 e 58, stabilite da tale decisione, consentono agli Stati membri di utilizzare una tecnica di gestione integrata per le emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e anidride solforosa (SO<sub>2</sub>) provenienti da determinate unità tecniche.
- (2) Le raffinerie di petrolio e di gas rappresentano una fonte significativa di emissioni di inquinanti atmosferici, in particolare di anidride solforosa e ossidi di azoto. L'uso di una tecnica di gestione integrata delle emissioni da parte delle raffinerie costituirebbe il principale fattore che determina le prestazioni ambientali di tali raffinerie.
- (3) È necessario stabilire requisiti specifici in materia di comunicazione delle informazioni per consentire alla Commissione di valutare la corretta applicazione delle BAT 57 e 58 e più in particolare per verificare che la tecnica di gestione integrata delle emissioni sia concepita, attuata e gestita in modo da conformarsi ai principi del risultato ambientale equivalente, come indicato nelle relative conclusioni sulle BAT.
- (4) Il tipo di informazioni che devono essere messe a disposizione dagli Stati membri in relazione all'attuazione di tecniche di gestione integrata delle emissioni di cui alle BAT 57 e 58 dovrebbe essere definito e dovrebbe comprendere la descrizione delle principali caratteristiche di progettazione delle tecniche attuate, i relativi valori limite fissati per le emissioni, nonché il relativo sistema di controllo e i suoi risultati.
- (5) A norma dell'articolo 72, paragrafo 1, della direttiva 2010/75/UE, gli Stati membri sono tenuti a mettere a disposizione le informazioni sull'applicazione delle migliori tecniche disponibili in formato elettronico. Al fine di garantire l'uniformità e la coerenza delle informazioni fornite dagli Stati membri, questi ultimi dovrebbero utilizzare il formato elettronico per la comunicazione elaborato a tale scopo dalla Commissione, assistita dall'Agenzia europea dell'ambiente.
- (6) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 75, paragrafo 1, della direttiva 2010/75/UE,

<sup>(1)</sup> GUL 334 del 17.12.2010, pag. 17.

<sup>(2)</sup> Decisione di esecuzione 2014/738/UE della Commissione, del 9 ottobre 2014, che stabilisce conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT), a norma della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle emissioni industriali, per la raffinazione del petrolio e del gas (GUL 307 del 28.10.2014, pag. 38).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

**Relazioni presentate dagli Stati membri**

1. Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione le informazioni riguardanti l'attuazione delle tecniche di gestione integrata delle emissioni stabilite dalle BAT 57 e 58 adottate mediante decisione di esecuzione 2014/738/UE.

Le informazioni di cui al primo comma sono messe a disposizione in conformità all'allegato e si riferiscono agli anni 2017, 2018 e 2019. Tali informazioni sono messe a disposizione per ciascuna delle raffinerie di petrolio e di gas in cui è attuata una tecnica di gestione integrata delle emissioni stabilita dalla BAT 57 o 58 per le emissioni nell'aria di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) o di anidride solforosa (SO<sub>2</sub>).

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono messe a disposizione della Commissione entro il 30 settembre 2020 utilizzando il formato elettronico di comunicazione, previsto a tal fine.

*Articolo 2*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 2014

*Per la Commissione*  
Janez POTOČNIK  
*Membro della Commissione*

\_\_\_\_\_

## ALLEGATO

**Tipo di informazioni sulle tecniche di gestione integrata delle emissioni applicate alle raffinerie di petrolio e gas che devono essere messe a disposizione della Commissione****1. Informazioni generali**

- 1.1. Identificativo unico dell'installazione: identificativo unico dell'installazione ai fini della direttiva 2010/75/UE.
- 1.2. Nome dell'installazione.
- 1.3. Nome del gestore.
- 1.4. Indirizzo dell'installazione: via, città, codice postale e Stato.

**2. Informazioni relative al campo di applicazione delle tecniche di gestione integrata delle emissioni e ai valori limite applicabili alle emissioni**

- 2.1. Elenco e descrizione delle unità di processo e di combustione interessate dalle tecniche di gestione integrata delle emissioni di NO<sub>x</sub> e SO<sub>2</sub>, in particolare:
  - a) tipo di unità (unità di combustione, unità di cracking a letto fluido, unità di recupero dello zolfo dagli scarichi gassosi);
  - b) potenza termica nominale (per le unità di combustione);
  - c) tipo/i di combustibile utilizzato/i (per le unità di combustione);
  - d) unità nuova o esistente;
  - e) cambiamenti sostanziali e strutturali, ad esempio nel funzionamento e nell'uso del combustibile durante il periodo di riferimento, che hanno influenzato i livelli di emissione associati alle BAT (BAT-AEL).
- 2.2. Valori limite applicabili delle emissioni di NO<sub>x</sub> e SO<sub>2</sub> nell'ambito delle tecniche di gestione integrata delle emissioni, in particolare:
  - a) i valori, le unità, i periodi di calcolo delle medie e le condizioni di riferimento;
  - b) le modalità mediante le quali tali valori limite sono stati determinati relativamente alle BAT 57 e 58 stabilite nelle conclusioni sulle BAT a norma della decisione di esecuzione 2014/738/UE;
  - c) le concentrazioni di emissioni prese in considerazione per ciascuna unità interessata relativamente alle BAT 57 e 58 e in confronto ai singoli BAT-AEL e ai livelli di prestazione ambientale associati alle BAT (BAT-AEPL) per le unità di recupero dello zolfo dagli scarichi gassosi;
  - d) la portata dei gas di combustione (o di altra natura) utilizzata come fattore di ponderazione per ciascuna unità e le modalità con cui è stata determinata;
  - e) altri elementi o fattori utilizzati per stabilire i valori limite.

**3. Informazioni sul sistema di monitoraggio**

- 3.1. Descrizione del sistema di monitoraggio usato per determinare le emissioni nell'ambito delle tecniche di gestione integrata delle emissioni.
- 3.2. Dettagli sui parametri misurati e calcolati, il tipo (diretto e indiretto) e i metodi di misurazione utilizzati, i fattori di calcolo utilizzati (e la loro giustificazione) e la frequenza del monitoraggio.

**4. Informazioni sui risultati del monitoraggio**

Panoramica dei risultati del monitoraggio al fine di dimostrare che i BAT-AEL applicabili stabiliti dalla BAT 57 e dalla BAT 58 sono stati rispettati e che le conseguenti emissioni sono pari o inferiori alle emissioni prodotte quando si applicano i BAT-AEL e i BAT-AEPL a livello di singola unità, compresi almeno i seguenti elementi:

- a) la concentrazione media delle emissioni in tutte le unità interessate (mg/Nm<sup>3</sup>, tutte le medie mensili durante un anno);
- b) il totale delle emissioni mensili in tutte le unità interessate (tonnellate/mese);

- a) la concentrazione media delle emissioni per ciascuna unità interessata ( $\text{mg}/\text{Nm}^3$ , tutte le medie mensili durante un anno);
  - d) portata del gas di combustione per ciascuna unità interessata ( $\text{Nm}^3/\text{ora}$ , tutte le medie mensili durante un anno).
-

**DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE****del 30 ottobre 2014****che conferma o modifica le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2013 a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio***[notificata con il numero C(2014) 7863]***(I testi in lingua francese, inglese, italiana, neerlandese, polacca, portoghese, svedese e tedesca sono i soli facenti fede)**

(2014/769/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 6, e l'articolo 10, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 510/2011, ogni anno la Commissione è tenuta a confermare oppure modificare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e gli obiettivi per le emissioni specifiche per ciascun costruttore di veicoli commerciali leggeri nuovi nell'Unione. Su questa base la Commissione accerta se i costruttori e i raggruppamenti di costruttori costituiti a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, del suddetto regolamento, hanno raggiunto gli obiettivi per le emissioni specifiche in conformità all'articolo 4 del regolamento.
- (2) Per gli anni civili 2012 e 2013 gli obiettivi per le emissioni specifiche non sono vincolanti, pertanto occorre che la Commissione stabilisca degli obiettivi indicativi. Dato che tali obiettivi indicativi serviranno da indicatori dell'impegno richiesto ai costruttori per conseguire l'obiettivo vincolante nel 2014, è opportuno stabilire le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori per il 2012 e il 2013 conformemente alle condizioni stabilite all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 510/2011 e tenere conto del 70 % dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati in tali anni.
- (3) I dati dettagliati da utilizzare per il calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e degli obiettivi per le emissioni specifiche figurano nell'allegato II, parte A, punto 1, del regolamento (UE) n. 510/2011 e si basano sulle immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi negli Stati membri.
- (4) Nel caso dei veicoli commerciali leggeri nuovi omologati nel quadro di un processo di costruzione a più fasi, l'allegato II, parte B, punto 7, del regolamento (UE) n. 510/2011 prevede che le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> siano attribuite al costruttore del veicolo di base. In attesa di poter applicare, dal 1° gennaio 2014, la procedura di determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per questa categoria di veicoli conformemente alle disposizioni dell'allegato XII, sezione 5, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione <sup>(2)</sup>, è opportuno che quest'ultima calcoli l'obiettivo per le emissioni specifiche per i costruttori del veicolo di base utilizzando la massa in ordine di marcia del veicolo completo come definita all'articolo 3, paragrafo 1, lettera g), del regolamento (UE) n. 510/2011 e che utilizzi le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base conformemente alle disposizioni dell'articolo 4, secondo comma, di tale regolamento.
- (5) Tutti gli Stati membri (ad eccezione della Croazia) hanno trasmesso i dati del 2013 alla Commissione entro il 28 febbraio 2014, a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 510/2011. La Commissione, dopo aver verificato i dati e constatato che alcuni di essi erano mancanti o manifestamente errati, ha contattato gli Stati membri interessati e, con riserva dell'accordo di tali Stati membri, ha corretto o completato i dati di conseguenza. Nei casi in cui non è stato possibile raggiungere un accordo, i dati provvisori dello Stato membro interessato non sono stati corretti.

<sup>(1)</sup> GUL 145 del 31.5.2011, pag. 1.

<sup>(2)</sup> 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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

- (6) Va osservato che diversi Stati membri nel quadro dei loro attuali sistemi di monitoraggio non sono stati in grado di distinguere tra veicoli commerciali leggeri completi e completati. Di conseguenza occorre che i dati del 2013 relativi ai veicoli commerciali leggeri nuovi siano considerati incompleti in relazione al monitoraggio dei veicoli oggetto di omologazione in più fasi. Al fine di affrontare tale questione, è opportuno adeguare i sistemi di monitoraggio a livello di Unione e di Stati membri a decorrere dal 1° gennaio 2015.
- (7) Il 21 maggio 2014 la Commissione ha pubblicato i dati provvisori sui veicoli commerciali leggeri e ha notificato a 58 costruttori i calcoli provvisori relativi alle loro emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> per il 2013 e i loro obiettivi per le emissioni specifiche, a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 510/2011. Ai costruttori è stato chiesto di verificare i suddetti dati e notificare alla Commissione eventuali errori entro tre mesi dal ricevimento della comunicazione, in conformità all'articolo 8, paragrafo 5, del suddetto regolamento. 25 costruttori hanno notificato errori.
- (8) Nel caso dei 33 costruttori che non hanno notificato errori nelle serie di dati, è opportuno confermare senza modifiche i dati e i calcoli provvisori delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e gli obiettivi per le emissioni specifiche.
- (9) La Commissione ha verificato le correzioni notificate dai costruttori e le relative giustificazioni e le serie di dati sono state adeguate a seconda dei casi.
- (10) Nel caso dei dati con parametri di identificazione mancanti o scorretti, quali tipo, variante, codice di versione o numero di omologazione, occorre tenere in considerazione il fatto che i costruttori non possono verificare o correggere i relativi dati.- Di conseguenza, è opportuno applicare un margine di errore alle emissioni di CO<sub>2</sub> e ai valori di massa in tali dati.
- (11) Occorre che il margine di errore corrisponda alla differenza tra lo scostamento dall'obiettivo per le emissioni specifiche (espresso come obiettivi per le emissioni specifiche sottratti dalle emissioni medie) calcolato tenendo conto delle immatricolazioni che non possono essere verificate dai costruttori e lo scostamento rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato non tenendone conto. Independentemente dal fatto che si tratti di una differenza positiva o negativa, il margine di errore dovrebbe sempre migliorare la posizione del costruttore per quanto riguarda il suo obiettivo per le emissioni specifiche.
- (12) Occorre confermare o modificare di conseguenza le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2013, gli obiettivi per le emissioni specifiche e la differenza tra questi due valori,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

I valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori, come confermati o modificati per ciascun costruttore di veicoli commerciali leggeri nuovi in merito all'anno civile 2013 conformemente alle disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 510/2011 figurano nell'allegato della presente decisione.

I valori di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e), del regolamento (UE) n. 510/2011, relativi a ciascun costruttore di veicoli commerciali leggeri e a ciascun raggruppamento di costruttori di detti veicoli in merito all'anno civile 2013 figurano altresì nell'allegato della presente decisione, fatta eccezione per quanto previsto all'articolo 2, paragrafo 4, del suddetto regolamento per i costruttori interessati.

#### *Articolo 2*

Sono destinatari della presente decisione i seguenti costruttori e raggruppamenti costituiti a norma dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 510/2011:

- |                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| (1) Alke srl       | (2) Audi AG     |
| via Vigonovese 123 | Berliner Ring 2 |
| 35127 Padova       | 38436 Wolfsburg |
| Italia             | Germania        |

- (3) Automobiles Citroen  
Route de Gizy  
78943 Vélizy-Villacoublay  
Cedex Francia
- (4) Automobiles Peugeot  
Route de Gizy  
78943 Vélizy-Villacoublay  
Cedex Francia
- (5) AVTOVAZ JSC  
Rappresentato nell'Unione da:  
  
LADA France S.A.S.  
13, Route Nationale 10  
78310 Coignières  
Francia
- (6) Bayerische Motoren Werke AG  
Petuelring 130  
80788 Monaco di Baviera  
Germania
- (7) BMW M GmbH  
Petuelring 130  
80788 Monaco di Baviera  
Germania
- (8) Chrysler Group LLC  
Rappresentato nell'Unione da:  
  
Chrysler Management Austria GmbH  
Bundesstraße 83  
8071 Dörfla bei Graz  
Austria
- (9) Automobile Dacia S.A.  
Guyancourt  
1, avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francia
- (10) Daimler AG  
Mercedesstr 137/1 Zimmer 229  
HPC F403  
70327 Stoccarda  
Germania
- (11) Dongfeng Motor Corporation  
Rappresentato nell'Unione da:  
  
Giotti Victoria Srl  
Via Pisana 11/a  
50021 Barberino Val D'Elsa (Firenze)  
Italia
- (12) DR Motor Company SpA  
SS 85 Venafrana km 37,500  
86070 Macchia d'Isernia (IS)  
Italia
- (13) Fiat Group Automobiles SpA  
c.so Settembrini 40 Gate 8  
Building 5 Room A8N  
10135 Torino  
Italia
- (14) Ford Motor Company of Australia Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
  
Ford Werke GmbH  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Colonia  
Germania
- (15) Ford Motor Company  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Colonia  
Germania
- (16) Ford Werke GmbH  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Colonia  
Germania
- (17) Fuji Heavy Industries Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
  
Subaru Europe NV/SA  
Leuvensesteenweg 555 B/8  
1930 Zaventem  
Belgio
- (18) Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation  
Rappresentato nell'Unione da:  
  
Daimler AG  
Mercedesstr 137/1 Zimmer 229  
HPC F403  
70327 Stoccarda  
Germania
- (19) GM Korea Company  
Adam Opel AG  
Bahnhofplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Germania

- (20) GAC Gonow Auto Co., Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
Gonow Europe srl  
Direzione generale Via Aurelia 1250  
00166 Roma  
Italia
- (21) Great Wall Motor Company Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
International Motors Limited  
I.M. House South Drive  
Coleshill B46 1DF  
Regno Unito
- (22) Hebei Zhongxing Automobile Co., Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
URSUS SA Lublin  
ul. Frezerów 7  
20-952 Lublin  
Polonia
- (23) Honda of the UK Manufacturing Ltd  
470 London Road  
Slough Berkshire  
SL3 8QY  
Regno Unito
- (24) Hyundai Motor Company  
Rappresentato nell'Unione da:  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- (25) Hyundai Assan Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.  
Rappresentato nell'Unione da:  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- (26) Hyundai Motor Manufacturing Czech S.r.o.  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- (27) Hyundai Motor India Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- (28) Isuzu Motors Limited  
Rappresentato nell'Unione da:  
Isuzu Motors Europe NV  
Bist 12  
2630 Aartselaar  
Belgio
- (29) IVECO SpA  
Via Puglia 35  
10156 Torino  
Italia
- (30) Jaguar Land Rover Limited  
W 10/5 Abbey Road  
Whitley Coventry CV3 4LF  
Regno Unito
- (31) KIA Motors Corporation  
Rappresentato nell'Unione da:  
Kia Motors Europe GmbH  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Francoforte sul Meno  
Germania
- (32) KIA Motors Slovakia S.r.o.  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Francoforte sul Meno  
Germania
- (33) LADA Automobile GmbH  
Erlengrund 7-11  
21614 Buxtehude  
Germania
- (34) LADA France S.A.S.  
13 Route Nationale 10  
78310 Coignières  
Francia
- (35) Magyar Suzuki Corporation Ltd  
Suzuki International Europe GmbH  
Legal Department Suzuki-Allee 7  
64625 Bensheim  
Germania
- (36) Mahindra & Mahindra Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
Mahindra Europe srl  
Via Cancelliera 35  
00040 Ariccia (Roma)  
Italia

- (37) Maruti Suzuki India Ltd  
Rappresentato nell'Unione da:  
Suzuki International Europe GmbH  
Legal Department Suzuki-Allee 7  
64625 Bensheim  
Germania
- (38) Mazda Motor Corporation  
Rappresentato nell'Unione da:  
Mazda Motor Europe GmbH  
European R&D Centre  
Hiroshimastr 1  
D-61440 Oberursel/Ts  
Germania
- (39) Mia Electric S.A.S.  
45, rue des Pierrières BP 60324  
79143 Ceriazay Cedex  
Francia
- (40) Mitsubishi Motors Corporation MMC  
Rappresentato nell'Unione da:  
Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SG Born  
Paesi Bassi
- (41) Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SG Born  
Paesi Bassi
- (42) Mitsubishi Motors Thailand Co., Ltd. MMTh  
Rappresentato nell'Unione da:  
Mitsubishi Motors Europe BV MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SG Born  
Paesi Bassi
- (43) Nissan International SA  
Rappresentato nell'Unione da:  
Renault Nissan Representation Office  
Avenue des Arts/Kunstlaan 40  
1040 Bruxelles/Brussel  
Belgio
- (44) Adam Opel AG  
Bahnhofspatz 1IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Germania
- (45) Piaggio & C SpA  
Viale Rinaldo Piaggio 25  
56025 Pontedera (PI)  
Italia
- (46) Dr.Ing h.c.F.Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stoccarda  
Germania
- (47) Quattro GmbH  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- (48) Renault S.A.S.  
Guyancourt 1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francia
- (49) Renault Trucks  
99 Route de Lyon TER L10 0 01  
69802 Saint Priest Cedex  
Francia
- (50) Seat SA  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- (51) Skoda Auto AS  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- (52) Ssangyong Motor Company  
Rappresentato nell'Unione da:  
Ssangyong European Parts Center B.V.  
IABC 5253/5254  
4B14RD Breda  
Paesi Bassi
- (53) Suzuki Motor Corporation  
Rappresentato nell'Unione da:  
Suzuki International Europe GmbH  
Legal Department Suzuki-Allee 7  
64625 Bensheim  
Germania
- (54) Tata Motors Limited  
Rappresentato nell'Unione da:  
Tata Motors European Technical Centre Plc.  
Internal Automotive Research Centre  
University of Warwick  
Coventry CV4 7AL  
Regno Unito

- (55) Toyota Motor Europe NV/SA  
Avenue du Bourget/Bourgetlaan 60  
1140 Bruxelles/Brussel  
Belgio
- (56) Toyota Caetano Portugal SA  
Avenida Vasco de Gama 1410  
4431-956 Vila Nova de Gaia  
Portogallo
- (57) Volkswagen AG  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- (58) Volvo Car Corporation  
VAK building Assar Gabrielssons väg  
SE-405 31 Göteborg  
Svezia
- (59) Raggruppamento per: Ford -Werke GmbH  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Colonia  
Germania
- (60) Raggruppamento per: Mitsubishi Motors  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SG Born  
Paesi Bassi

La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 2014

*Per la Commissione*  
Connie HEDEGAARD  
*Membro della Commissione*

---

## ALLEGATO

Tabella 1

## Valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori di cui all'articolo 1

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nome del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	Media di CO <sub>2</sub> (70%) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo corretto	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100%)
ALKE SRL		3	0,000	176,767	- 176,767	- 176,767	1 725,00	0,000
AUDI AG		956	126,447	167,776	- 41,329	- 41,329	1 628,32	139,872
AUTOMOBILES CITROEN		130 216	132,088	165,747	- 33,659	- 33,659	1 606,51	153,024
AUTOMOBILES PEUGEOT		129 301	131,800	166,577	- 34,777	- 34,777	1 615,43	153,742
AVTOVAZ JSC		188	213,061	137,118	75,943	75,943	1 298,67	216,681
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG		1 400	107,298	142,422	- 35,124	- 35,124	1 355,70	118,907
BMW M GmbH		250	133,771	179,006	- 45,235	- 45,235	1 749,08	147,264
CHRYSLER GROUP LLC		975	203,633	210,290	- 6,657	- 6,657	2 085,46	214,657
AUTOMOBILE DACIA SA		17 056	118,698	134,724	- 16,026	- 16,026	1 272,93	132,385
DAIMLER AG		113 930	190,454	209,487	- 19,033	- 19,819	2 076,83	204,616
DONGFENG MOTOR CORPORATION		660	157,693	123,311	34,382	34,382	1 150,20	165,639
DR MOTOR COMPANY SRL	DMD	2	163,000				1 395,00	169,000
FIAT GROUP AUTOMOBILES SpA		113 326	141,438	170,671	- 29,233	- 29,233	1 659,45	157,488
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED	P1	8 306	213,047	218,129	- 5,082	- 5,788	2 169,75	227,220
FORD MOTOR COMPANY	P1	231	209,820	216,776	- 6,956	- 6,956	2 155,20	223,377
FORD-WERKE GmbH	P1	139 486	174,866	189,160	- 14,294	- 14,718	1 858,26	188,594
FUJI HEAVY INDUSTRIES LTD	DMD	12	151,250				1 617,50	158,083

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nome del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	Media di CO <sub>2</sub> (70%) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo corretto	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100%)
MITSUBISHI FUSO TRUCK&BUS CORPORATION		509	243,728	218,545	25,183	25,183	2 174,23	252,462
GM KOREA COMPANY		190	132,797	167,210	- 34,413	- 34,413	1 622,24	146,321
GONOW AUTO CO LTD	D	81	201,536	156,933	44,603	44,603	1 511,73	217,111
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	D	377	253,163	190,421	62,742	62,742	1 871,82	261,883
HEBEI ZHONGXING AUTOMOBILE CO Ltd	DMD	37	228,880				1 927,24	230,541
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD		148	150,981	173,488	- 22,507	- 22,507	1 689,74	159,568
HYUNDAI MOTOR COMPANY		1 116	194,493	209,191	- 14,698	- 14,721	2 073,65	199,435
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE		56	99,000	126,944	- 27,944	- 27,944	1 189,27	101,696
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO		438	119,085	144,904	- 25,819	- 25,819	1 382,39	128,993
HYUNDAI MOTOR INDIA LTD		13	106,222	120,695	- 14,473	- 14,473	1 122,08	108,538
ISUZU MOTORS LIMITED		9 591	194,209	208,343	- 14,134	- 14,211	2 064,53	203,406
IVECO SpA		22 853	215,230	235,846	- 20,616	- 20,616	2 360,26	223,520
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	D	11 351	268,105	204,771	63,334	63,304	2 026,12	276,175
KIA MOTORS CORPORATION		618	105,928	133,172	- 27,244	- 27,244	1 256,24	117,519
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO		195	120,110	149,191	- 29,081	- 29,081	1 428,48	131,487
LADA AUTOMOBILE GmbH		24	225,000	134,817	90,183	90,183	1 273,92	225,000
LADA FRANCE SAS		17	179,000	140,634	38,366	38,366	1 336,47	181,706

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nome del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	Media di CO <sub>2</sub> (70%) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo corretto	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100%)
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	DMD	48	117,485				1 293,85	124,208
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	137	214,484				2 110,26	222,307
MARUTI SUZUKI INDIA LTD	DMD	4	99,000				930,00	99,000
MAZDA MOTOR CORPORATION	DMD	393	156,295				1 857,95	179,527
MIA ELECTRIC SAS		67	0,000	99,972	- 99,972	- 99,972	899,25	0,000
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P2/D	7 682	201,514	192,934	8,580	8,580	1 898,84	207,294
MITSUBISHI MOTORS EUROPE BV MME	P2/D	329	228,039	208,761	19,278	19,278	2 069,02	229,532
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P2/D	3 332	202,931	201,498	1,433	1,433	1 990,92	206,960
NISSAN INTERNATIONAL SA		37 487	170,623	190,191	- 19,568	- 19,568	1 869,34	191,780
ADAM OPEL AG		67 369	164,033	176,676	- 12,643	- 12,655	1 724,02	177,764
PIAGGIO & C SpA	D	2 304	110,431	116,932	- 6,501	- 6,501	1 081,61	142,355
DR ING HCF PORSCHE AG		69	202,625	220,133	- 17,508	- 17,508	2 191,30	219,551
QUATTRO GmbH		5	236,667	186,160	50,507	50,507	1 826,00	241,600
RENAULT SAS		184 708	114,165	165,846	- 51,681	- 51,705	1 607,57	151,657
RENAULT TRUCKS		3 845	211,847	220,438	- 8,591	- 8,591	2 194,58	221,365
SEAT SA		1 132	99,999	128,148	- 28,149	- 28,201	1 202,21	105,428
SKODA AUTO AS		4 591	122,491	133,043	- 10,552	- 18,894	1 254,85	130,964
SSANGYONG MOTOR COMPANY	D	753	199,178	209,424	- 10,246	- 10,246	2 076,15	205,681
SUZUKI MOTOR CORPORATION	DMD	250	161,137				1 253,50	164,052
TATA MOTORS LIMITED		260	192,176	202,295	- 10,119	- 10,119	1 999,49	193,438

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nome del costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	Media di CO <sub>2</sub> (70%) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo corretto	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100%)
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA		24 281	179,208	194,259	- 15,051	- 17,217	1 913,09	191,346
TOYOTA CAETANO PORTUGAL SA	DMD	455	256,849				1 902,27	258,701
VOLKSWAGEN AG		163 306	164,829	186,358	- 21,529	- 21,810	1 828,13	180,171
VOLVO CAR CORPORATION		848	161,089	204,010	- 42,921	- 42,921	2 017,94	177,013

Tabella 2

## Valori relativi ai risultati raggiunti dai raggruppamenti di cui all'articolo 1

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nome del raggruppamento di costruttori	Raggruppamento	Numero di immatricolazioni	Media di CO <sub>2</sub> (70%) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo corretto	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100%)
FORD-WERKE GmbH	P1	148 023	176,693	190,829	- 14,136	- 14,900	1 876,2	190,816
MITSUBISHI MOTORS	P2	11 343	201,872	195,908	5,964	5,964	1 930,82	207,841

## Note esplicative per le tabelle 1 e 2

Colonna A:

Tabella 1: «Nome del costruttore» è il nome del costruttore notificato alla Commissione dallo stesso costruttore o, in assenza di tale notifica, il nome registrato presso l'autorità di immatricolazione dello Stato membro.

Tabella 2: «Nome del raggruppamento di costruttori» è il nome del raggruppamento dichiarato dal responsabile del raggruppamento.

Colonna B:

«D» significa che è stata concessa una deroga relativa a un costruttore di volumi ridotti in conformità all'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 510/2011 con effetto a decorrere dall'anno di monitoraggio 2014, vale a dire che non è utilizzato per il calcolo della prestazione nel 2013.

«DMD» significa che si applica una deroga *de minimis*, ossia un produttore che, insieme a tutte le imprese collegate, nel 2013 ha immatricolato meno di 1 000 nuovi veicoli non deve soddisfare un obiettivo per le emissioni specifiche.

«P» significa che il costruttore è membro di un raggruppamento (che figura nella tabella 2) costituito in conformità all'articolo 7 del regolamento (UE) n. 510/2011 e che l'accordo stipulato per il raggruppamento è valido per l'anno civile 2013.

*Colonna C:*

«Numero di immatricolazioni» è il numero complessivo di nuove autovetture immatricolate dagli Stati membri in un anno civile, escluse le immatricolazioni relative a dati per cui mancano i valori relativi a massa o a CO<sub>2</sub> e ai dati non riconosciuti dal costruttore. Il numero di immatricolazioni notificate dagli Stati membri non può essere modificato per nessuna altra ragione.

*Colonna D:*

«Media di CO<sub>2</sub> (70 %) corretta» sono le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> calcolate in conformità al regolamento (UE) n. 510/2011, articolo 4, paragrafo 3, sulla base del 70 % dei veicoli del parco auto del costruttore che presentano le emissioni più basse. Ove pertinente, le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> sono state corrette al fine di tenere conto delle correzioni notificate alla Commissione dal costruttore interessato. I dati usati per il calcolo comprendono i dati che contengono un valore valido relativo alla massa e alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

*Colonna E:*

«Obiettivo per le emissioni specifiche» è l'obiettivo per le emissioni calcolato in base alla massa media di tutti i veicoli attribuiti a un costruttore applicando la formula indicata all'allegato I del regolamento (UE) n. 510/2011.

*Colonna F:*

«Scostamento dall'obiettivo» è la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> specificate nella colonna D e l'obiettivo per le emissioni specifiche riportato nella colonna E. Laddove il valore nella colonna F sia positivo, significa che le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> sono inferiori all'obiettivo per le emissioni specifiche.

*Colonna G:*

«Scostamento dall'obiettivo corretto» significa che laddove i valori in questa colonna differiscono da quelli riportati nella colonna F, i valori di questa colonna sono stati corretti al fine di tenere conto di un margine di errore. Il margine di errore è calcolato secondo la formula seguente:

Errore = valore assoluto di [(AC1 – TG1) – (AC2 – TG2)]

AC1 = le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> inclusi i veicoli non identificabili (come indicato alla colonna D);

TG1 = l'obiettivo per le emissioni specifiche inclusi i veicoli non identificabili (come indicato alla colonna E);

AC2 = le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> esclusi i veicoli non identificabili;

TG2 = l'obiettivo per le emissioni specifiche esclusi i veicoli non identificabili.

*Colonna I:*

«Media di CO<sub>2</sub> (100 %)

, le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> che sono state calcolate sulla base del 100 % dei veicoli attribuiti al costruttore. Ove pertinente, le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> sono state corrette al fine di tenere conto delle correzioni notificate alla Commissione dal costruttore interessato. I dati usati per il calcolo comprendono i dati che contengono un valore valido relativo alla massa e alle emissioni di CO<sub>2</sub> ma non tengono conto dei supercrediti di cui all'articolo 5 del regolamento (UE) n. 510/2011.

---

**DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE****del 30 ottobre 2014****che conferma o modifica le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di autovetture per l'anno civile 2013 a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio***[notificata con il numero C(2014) 7877]***(I testi in lingua francese, inglese, italiana, olandese, svedese e tedesca sono i soli facenti fede)**

(2014/770/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5, secondo comma, e l'articolo 10, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione, a norma dell'articolo 8, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 443/2009, è tenuta a confermare ogni anno le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e l'obiettivo per le emissioni specifiche per ogni costruttore di autovetture nell'Unione nonché per ogni raggruppamento di costruttori costituito conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, del suddetto regolamento. Sulla base della conferma di cui sopra, la Commissione deve accertare se costruttori e raggruppamenti abbiano ottemperato ai requisiti dell'articolo 4 del suddetto regolamento.
- (2) A norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 443/2009, le emissioni specifiche medie dei costruttori per il 2013 sono calcolate conformemente al secondo comma del suddetto articolo e prendono in considerazione il 75 % delle autovetture nuove del costruttore immatricolate durante l'anno considerato.
- (3) I dati dettagliati da utilizzare per il calcolo delle emissioni specifiche medie e degli obiettivi per le emissioni specifiche figurano nell'allegato II, parte A, punto 1, e parte C del regolamento (CE) n. 443/2009 e si basano sulle autovetture nuove immatricolate negli Stati membri durante l'anno civile precedente.
- (4) Tutti gli Stati membri (ad eccezione della Croazia) hanno trasmesso i dati del 2013 alla Commissione entro il 28 febbraio 2014, a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009. La Commissione, dopo aver verificato i dati e constatato che alcuni di essi erano mancanti o manifestamente errati, ha contattato gli Stati membri interessati e, con riserva dell'accordo di tali Stati membri, ha corretto o completato i dati di conseguenza. Nei casi in cui non è stato possibile raggiungere un accordo, i dati provvisori dello Stato membro interessato non sono stati corretti.
- (5) Il 30 aprile 2014 la Commissione ha pubblicato i dati provvisori e ha notificato a 84 costruttori i calcoli provvisori relativi alle loro emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> per il 2013 e i loro obiettivi per le emissioni specifiche, a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009. Ai costruttori è stato chiesto di verificare i dati e comunicare alla Commissione eventuali errori entro tre mesi dal ricevimento della notifica, in conformità all'articolo 8, paragrafo 5, primo comma, del suddetto regolamento e all'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione <sup>(2)</sup>. Cinque costruttori hanno accettato i dati preliminari senza correzioni mentre 42 costruttori hanno notificato errori entro il termine stabilito.
- (6) Nel caso dei restanti 37 costruttori che non hanno notificato errori nelle serie di dati né hanno risposto altrimenti, è opportuno confermare senza modifiche i dati e i calcoli provvisori delle emissioni specifiche medie e gli obiettivi per le emissioni specifiche.

<sup>(1)</sup> GUL 140 del 5.6.2009, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione, del 10 novembre 2010, relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione delle autovetture nuove ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 293 dell'11.11.2010, pag. 15).

- (7) La Commissione ha verificato le correzioni notificate dai costruttori e le relative giustificazioni e le serie di dati sono state adeguate a seconda dei casi.
- (8) Nel caso dei dati con parametri di identificazione mancanti o scorretti, quali tipo, variante, codice di versione o numero di omologazione, occorre tenere in considerazione il fatto che i costruttori non possono verificare o correggere i relativi dati. Di conseguenza, è opportuno applicare un margine di errore alle emissioni di CO<sub>2</sub> e ai valori di massa in tali dati.
- (9) Occorre che il margine di errore corrisponda alla differenza tra lo scostamento dall'obiettivo per le emissioni specifiche (espresso come obiettivo per le emissioni medie sottratto dalle emissioni medie specifiche) calcolati includendo o escludendo le immatricolazioni che non possono essere verificate dai costruttori. Indipendentemente dal fatto che si tratti di una differenza positiva o negativa, il margine di errore dovrebbe sempre migliorare la posizione del costruttore per quanto riguarda il suo obiettivo per le emissioni specifiche.
- (10) Conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009, un costruttore deve essere considerato adempiente al proprio obiettivo per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 dello stesso regolamento quando le emissioni medie indicate nella presente decisione sono inferiori rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche, risultando quindi in uno scostamento negativo dall'obiettivo. Se le emissioni medie superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, al costruttore sarà imposto il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso in conformità all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 443/2009, a meno che il costruttore in questione benefici di una deroga rispetto a tale obiettivo a norma dell'articolo 2, paragrafo 4, o dell'articolo 11 del suddetto regolamento o sia membro di un raggruppamento, a norma dell'articolo 7 di tale regolamento, e il raggruppamento soddisfi l'obiettivo per le emissioni specifiche. Su tale base, occorre considerare che due costruttori superano i loro obiettivi per le emissioni specifiche per il 2013.
- (11) Occorre confermare di conseguenza le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture immatricolate nel 2013, gli obiettivi per le emissioni specifiche e la differenza tra questi due valori,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

I valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori, come confermati o modificati per ciascun costruttore di autovetture e per ciascun raggruppamento di costruttori in merito all'anno civile 2013 conformemente all'articolo 8, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 443/2009, figurano nell'allegato della presente decisione.

I valori di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e), del regolamento (UE) n. 443/2009, relativi a ciascun costruttore di autovetture e a ciascun raggruppamento di costruttori in merito all'anno civile 2013 figurano altresì nell'allegato della presente decisione, fatta eccezione per quanto previsto all'articolo 2, paragrafo 4, del suddetto regolamento per i costruttori interessati.

#### *Articolo 2*

Sono destinatari della presente decisione i seguenti costruttori e raggruppamenti costituiti a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 443/2009.

- |   |  |
|---|--|
| 1) Alpina Burkard Bovensiepen GmbH & Co., KG<br>Alpenstraße 35 — 37<br>86807 Buchloe<br>Germania                        | 4) Audi Hungaria Motor Kft.<br>Berliner Ring 2<br>38436 Wolfsburg<br>Germania            |
| 2) Aston Martin Lagonda Ltd<br>Gaydon Engineering Centre<br>Banbury Road<br>Gaydon Warwickshire CV35 0DB<br>Regno Unito | 5) Automobiles Citroën<br>Route de Gizy<br>78943 Vélizy-Villacoublay<br>Cedex<br>Francia |
| 3) Audi AG<br>Berliner Ring 2<br>38436 Wolfsburg<br>Germania  | 6) Automobiles Peugeot<br>Route de Gizy<br>78943 Vélizy-Villacoublay<br>Cedex<br>Francia |

- 7) AVTOVAZ JSC  
Rappresentata nell'UE da:  
LADA France S.A.S.  
13, Route Nationale 10  
78310 Coignieres  
Francia
- 8) Bentley Motors Ltd.  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- 9) Bayerische Motoren Werke AG  
Petuelring 130  
80788 Monaco di Baviera  
Germania
- 10) BMW M GmbH  
Petuelring 130  
80788 Monaco di Baviera  
Germania
- 11) Bugatti Automobiles S.A.S.  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- 12) Caterham Cars Ltd.  
2 Kennet Road Dartford  
Kent DA1 4QN  
Regno Unito
- 13) CECOMP S.p.A.  
Via Ronchi 10  
10040 La Loggia  
Torino  
Italia
- 14) Chevrolet Italia S.p.A.  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Germania
- 15) Chrysler Group LLC  
Rappresentata nell'UE da:  
Chrysler Management Austria GmbH  
Bundesstraße 83  
8071 Dörfla bei Graz  
Austria
- 16) CNG-Technic GmbH  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Colonia  
Germania
- 17) Automobile Dacia SA  
Technocentre  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francia
- 18) Daihatsu Motor Co Ltd.  
Avenue du Bourget 60  
Bourgetlaan 60  
B-1140 Bruxelles  
Belgio
- 19) Daimler AG  
Mercedesstr 137/1  
Zimmer 229  
70546 Stoccarda  
Germania
- 20) Donkervoort Automobielen BV  
Pascallaan 96  
8218 NJ  
Lelystad  
Paesi Bassi
- 21) DR Motor Company S.p.A.  
S.S. 85, Venafrana km 37,500  
86070 Macchia d'Isernia (IS)  
Italia
- 22) Ferrari S.p.A.  
Via Emilia Est 1163  
41122 Modena  
Italia
- 23) Fiat Group Automobiles S.p.A.  
Corso Settembrini 40  
Gate 8 Building 5 Room A8N  
10135 Torino  
Italia
- 24) Fisker Automotive and Technology Group LLC  
Fisker Automotive GmbH  
Daimlerstrasse 11a  
85748 Garching  
Germania
- 25) Ford Motor Company  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Colonia  
Germania
- 26) Ford Werke GmbH  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Colonia  
Germania

- 27) Fuji Heavy Industries Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Subaru Europe NV/SA  
Leuvensesteenweg 555 B/8  
1930 Zaventem  
Belgio
- 28) General Motors Company  
Adam Opel AG  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Germania
- 29) GM Korea Company  
Adam Opel AG  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Germania
- 30) Great Wall Motor Company Ltd  
Rappresentata nell'UE da:  
International Motors Ltd.  
I.M. House South Drive  
Coleshill B46 1DF  
Regno Unito
- 31) Honda Automobile (China) Co., Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Honda Motor Europe Ltd.  
470 London Road  
Slough Berkshire  
SL3 8QY  
Regno Unito
- 32) Honda Motor Co., Ltd.  
470 London Road  
Slough Berkshire  
SL3 8QY  
Regno Unito
- 33) Honda Turkiye A.S.  
Rappresentata nell'UE da:  
Honda Motor Europe Ltd.  
470 London Road  
Slough Berkshire  
SL3 8QY  
Regno Unito
- 34) Honda of the UK Manufacturing Ltd.  
470 London Road  
Slough Berkshire  
SL3 8QY  
Regno Unito
- 35) Hyundai Motor Company  
Rappresentata nell'UE da:  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- 36) Hyundai Motor Manufacturing Czech S.r.o.  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- 37) Hyundai Motor India Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- 38) Hyundai Assan Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.  
Rappresentata nell'UE da:  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Germania
- 39) Jaguar Land Rover Ltd.  
Abbey Road  
Whitley  
Coventry CV3 4LF  
Regno Unito
- 40) Jiangling Motor Holding Co Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
LWMC Europe BV  
Berenbroek 3  
5707 DB Helmond  
Paesi Bassi
- 41) KIA Motors Corporation  
Kia Motors Europe GmbH  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Francoforte sul Meno  
Germania
- 42) KIA Motors Slovakia S.r.o.  
Kia Motors Europe GmbH  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Francoforte sul Meno  
Germania
- 43) KTM-Sportmotorcycle AG  
Stallhofnerstrasse 3  
5230 Mattighofen  
Austria

- 44) LADA Automobile GmbH  
Erlengrund 7-11  
21614 Buxtehude  
Germania
- 45) LADA France S.A.S.  
13, Route Nationale 10  
78310 Coignieres  
Francia
- 46) Automobili Lamborghini S.p.A.  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- 47) Lotus Cars Ltd.  
Hethel Norwich  
Norfolk NR14 8EZ  
Regno Unito
- 48) Magyar Suzuki Corporation Ltd.  
Legal Department  
Suzuki Allee 7  
64625 Bensheim  
Germania
- 49) Mahindra & Mahindra Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Mahindra Europe S.r.l.  
Via Cancelliera 35  
00040 Ariccia (Roma)  
Italia
- 50) Maruti Suzuki India Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Suzuki International Europe GmbH  
Legal Department Suzuki Allee 7  
64625 Bensheim  
Germania
- 51) Maserati S.p.A.  
Viale Ciro Menotti 322  
41122 Modena  
Italia
- 52) Mazda Motor Corporation  
Mazda Motor Europe GmbH  
European R&D Centre  
Hiroshimastr 1  
61440 Oberursel/Ts  
Germania
- 53) McLaren Automotive Ltd.  
Chertsey Road  
Woking  
Surrey GU21 4YH  
Regno Unito
- 54) Mercedes-AMG GmbH  
Mercedesstr 137/1  
Zimmer 229 HPC F 403  
70327 Stoccarda,  
Germania
- 55) MG Motor UK Ltd.  
International HQ  
Q Gate  
Low Hill Lane  
Birmingham B31 2BQ  
Regno Unito
- 56) Mia Electric S.A.S.  
45, rue des Pierrières  
BP 60324  
79143 Cerizay Cedex  
Francia
- 57) Mitsubishi Motors Corporation MMC  
Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Paesi Bassi
- 58) Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Paesi Bassi
- 59) Mitsubishi Motors Thailand Co., Ltd. MMTh  
Rappresentata nell'UE da:  
Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Paesi Bassi
- 60) Morgan Motor Co.,Ltd.  
Pickersleigh Road Malvern Link  
Worcestershire  
WR14 2LL  
Regno Unito
- 61) Nissan International SA  
Renault Nissan Representation Office  
Av des Arts 40  
1040 Bruxelles  
Belgio
- 62) Adam Opel AG  
Bahnhofspatz 1IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Germania

- 63) PERODUA Manufacturing  
Rappresentata nell'UE da:  
KESMAN Ltd.  
Suite 7 Queensgate House 18 Cookham Road  
Maidenhead, Berkshire SL6 8BD  
Regno Unito
- 64) Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stoccarda  
Germania
- 65) Perusahaan Otomobil Nasional Sdn Bhd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Proton Cars UK Ltd.  
1-3 Crowley Way  
Avonmouth Bristol, BS11 9YR  
Regno Unito
- 66) Qoros Automotive Co., Ltd.  
Martiusstrasse 5  
80802 Monaco di Baviera  
Germania
- 67) Quattro GmbH  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- 68) Radical Motorsport Ltd.  
24 Ivatt Way  
Business Park Westwood Peterborough PE3 7PG  
Regno Unito
- 69) Renault S.A.S.  
Technocentre  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francia
- 70) Renault Trucks  
99 Route de Lyon TER L10 0 01  
69802 Saint Priest Cedex  
Francia
- 71) Rolls-Royce Motor Cars Ltd.  
Petuelring 130  
80788 Monaco di Baviera  
Germania
- 72) Seat S.A.  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- 73) Secma S.A.S.  
Rue Denfert Rochereau  
59580 Aniche  
Francia
- 74) Skoda Auto A.S.  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- 75) Ssangyong Motor Company  
Rappresentata nell'UE da:  
SsangYong European Parts Center B.V.  
IABC 5253/5254  
4B14RD Breda  
Paesi Bassi
- 76) Suzuki Motor Corporation  
Rappresentata nell'UE da:  
Suzuki International Europe GmbH  
Legal Department  
Suzuki Allee 7  
64625 Bensheim  
Germania
- 77) Tata Motors Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Tata Motors European Technical Centre Plc.  
2nd Floor International Automotive Research  
Centre  
University of Warwick  
Coventry  
CV4 7AL  
Regno Unito
- 78) Tazzari GL S.p.A.  
Via Selice Provinciale 42/E  
40026 Imola  
(Bologna)  
Italia
- 79) Tesla Motors Ltd.  
Rappresentata nell'UE da:  
Tesla Motors NL  
7-9 Atlasstraat  
5047 RG Tilburg  
Paesi Bassi
- 80) Toyota Motor Europe NV/SA  
Avenue du Bourget 60  
B-1140 Bruxelles  
Belgio
- 81) Vehicules Electriques Pininfarina Bollore S.A.S.  
31-32, Quai De Dion Bouton  
92800 Puteaux  
Francia

- 82) Volkswagen AG  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania
- 83) Volvo Car Corporation  
VAK building  
Assar Gabrielssons väg  
405 31 Göteborg  
Svezia
- 84) Wiesmann GmbH  
An der Lehmkuhle 87  
48249 Dülmen  
Germania
- 85) Raggruppamento per: BMW Group BMW  
Petuelring 130  
80788 Monaco di Baviera  
Germania
- 86) Raggruppamento per: Daimler AG  
Mercedesstr 137/1  
Zimmer 229  
70546 Stoccarda  
Germania
- 87) Raggruppamento per: Fiat Group Automobiles S.p.  
A.  
Corso Settembrini 40  
Gate 8 Building 5 Room A8N  
10135 Torino  
Italia
- 88) Raggruppamento per: Ford -Werke GmbH  
Niehl Plant, building Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50725 Colonia  
Germania
- 89) Raggruppamento per: General Motors  
Bahnhofplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Germania
- 90) Raggruppamento per: Honda Motor Europe Ltd.  
470 London Road Slough  
Berkshire SL3 8QY  
Regno Unito
- 91) Raggruppamento per: Mitsubishi Motors  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Paesi Bassi
- 92) Raggruppamento Renault  
Technocentre  
1 Avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francia
- 93) Suzuki Pool  
Suzuki Allee 7  
64625 Bensheim  
Germania
- 94) Raggruppamento per: Tata Motors Ltd., Jaguar Cars  
Ltd., Land Rover  
Abbey Road  
Whitley  
Coventry CV3 4LF  
Regno Unito
- 95) Raggruppamento per: Toyota -Daihatsu Group  
Avenue du Bourget 60  
B-1140 Bruxelles  
Belgio
- 96) Raggruppamento per: VW Group PC  
Berliner Ring 2  
38436 Wolfsburg  
Germania

La presente decisione è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 2014

*Per la Commissione*  
Connie HEDEGAARD  
*Membro della Commissione*

---

## ALLEGATO

Tabella 1

**Valori relativi alla prestazione dei costruttori confermati a norma dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 443/2009**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Denominazione costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	MEDIA di CO <sub>2</sub> (75%) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo modificato	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100%)
ALPINA BURKARD BOVEN-SIEPEN GMBH E CO KG	DMD	444	169,820				1 876,43	183,032
ASTON MARTIN LAGONDA LTD	D	1 579	313,688	318,000	- 4,312	- 4,312	1 813,29	326,017
AUDI AG	P12	650 919	121,881	138,319	- 16,438	- 16,438	1 554,03	133,277
AUDI HUNGARIA MOTOR KFT	P12	7 132	141,911	133,391	8,520	8,520	1 446,20	150,909
AUTOMOBILES CITROEN		587 504	106,856	129,275	- 22,419	- 22,419	1 356,14	116,461
AUTOMOBILES PEUGEOT		723 633	105,652	128,934	- 23,282	- 23,282	1 348,68	115,040
AVTOVAZ JSC	D	1 295	215,429	201,000	14,429	14,429	1 277,78	217,830
BENTLEY MOTORS LTD	P12	1 952	288,711	181,440	107,271	107,151	2497,60	308,795
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	P1	758 080	123,541	138,592	- 15,051	- 15,179	1 560,00	133,866
BMW M GMBH	P1	4 307	239,855	153,566	86,289	85,498	1 887,67	253,097
BUGATTI AUTOMOBILES SAS	P12	11	539,000	161,670	377,330	377,330	2 065,00	544,182
CATERHAM CARS LIMITED	DMD	85	162,714				662,06	171,776
CECOMP S.P.A.		566	0,000	123,282	- 123,282	- 123,282	1 225,00	0,000
CHEVROLET ITALIA SPA	P5	746	112,021	119,423	- 7,402	- 7,402	1 140,56	117,095
CHRYSLER GROUP LLC	P3	46 131	183,732	161,282	22,450	22,398	2 056,51	194,511
CNG-TECHNIK GMBH	P4	85	19,235	137,855	- 118,620	- 118,620	1 543,89	64,165
AUTOMOBILE DACIA SA	P8	289 149	119,365	122,143	- 2,778	- 2,779	1 200,08	126,644
DAIHATSU MOTOR CO. LTD	P11	487	148,923	124,189	24,734	24,734	1 244,85	156,561
DAIMLER AG	P2	661 318	119,834	139,386	- 19,552	- 19,570	1 577,38	136,551

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Denominazione costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	MEDIA di CO <sub>2</sub> (75 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo modificato	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100 %)
DONKERVOORT AUTOMOBIELN BV	DMD	8	178,000				865,00	178,000
DR MOTOR COMPANY SRL	DMD	424	125,075				1 202,23	134,627
FERRARI SPA	D	2 049	304,561	303,000	1,561	1,561	1 722,29	323,199
FIAT GROUP AUTOMOBILES SPA	P3	646 554	110,620	119,633	- 9,013	- 9,026	1 145,15	116,263
FISKER AUTOMOTIVE INC		90	47,650	181,778	- 134,128	- 134,128	2 505,00	49,867
FORD MOTOR COMPANY	P4	2	194,000	164,526	29,474	29,474	2 127,50	194,000
FORD-WERKE GMBH	P4	891 562	111,513	128,620	- 17,107	- 17,109	1 341,80	121,603
FUJI HEAVY INDUSTRIES LTD	ND	26 962	151,086	164,616	- 13,530	- 13,530	1 564,99	159,492
GENERAL MOTORS COMPANY	P5	2 301	82,392	149,866	- 67,474	- 67,474	1 806,71	194,112
GM KOREA COMPANY	P5	135 377	124,192	131,530	- 7,338	- 7,338	1 405,47	135,875
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	448	164,583				1 180,63	165,531
HONDA AUTOMOBILE CHINA CO LTD	P6	14 183	124,104	119,617	4,487	4,487	1 144,79	125,345
HONDA MOTOR CO LTD	P6	61 983	122,335	130,626	- 8,291	- 8,291	1 385,70	133,795
HONDA TURKIYE AS	P6	1 743	154,271	126,797	27,474	27,474	1 301,92	155,089
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD	P6	53 052	134,040	137,886	- 3,846	- 3,846	1 544,57	145,122
HYUNDAI MOTOR COMPANY		44 551	134,693	143,242	- 8,549	- 8,549	1 661,77	146,184
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO		220 348	130,549	132,489	- 1,940	- 1,940	1 426,46	138,081
HYUNDAI MOTOR INDIA LTD		72 184	108,201	114,154	- 5,953	- 5,953	1 025,25	111,015
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE		62 241	110,201	117,953	- 7,752	- 7,752	1 108,38	112,343
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	P10/ND	131 530	164,623	178,025	- 13,402	- 13,402	2 049,30	181,647

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Denominazione costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	MEDIA di CO <sub>2</sub> (75 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo modificato	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100 %)
JIANGLING MOTOR HOLDING CO LTD	DMD	23	140,000				1 378,48	143,652
KIA MOTORS CORPORATION		285 334	117,620	127,633	- 10,013	- 10,013	1 320,21	127,981
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO		53 230	131,814	132,382	- 0,568	- 0,568	1 424,13	140,012
KTM-SPORTMOTORCYCLE AG	DMD	31	187,652				896,77	189,290
LADA AUTOMOBILE GMBH	DMD	386	225,000				1 285,00	225,000
LADA FRANCE	P8	13	179,000	129,452	49,548	49,548	1 360,00	179,000
AUTOMOBILI LAMBORGHINI SPA	P12	404	340,558	144,718	195,840	195,840	1 694,06	349,171
LOTUS CARS LIMITED	D	491	197,899	280,000	- 82,101	- 82,101	1 228,42	207,505
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	P9/ND	98 295	118,793	123,114	- 4,321	- 4,321	1 151,00	125,554
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	231	181,017				1 917,84	182,987
MARUTI SUZUKI INDIA LTD	P9/ND	26 564	98,182	123,114	- 24,932	- 24,933	932,05	99,438
MASERATI SPA	P3	1 356	266,367	158,264	108,103	105,464	1 990,46	289,532
MAZDA MOTOR CORPORATION	ND	133 180	126,281	129,426	- 3,145	- 3,145	1 421,75	134,115
MCLAREN AUTOMOTIVE LIMITED	D	185	275,920	285,000	- 9,080	- 9,080	1 542,06	276,703
MERCEDES-AMG GMBH	P2	1 930	177,115	147,147	29,968	28,048	1 747,20	212,777
MG MOTOR UK LIMITED	D	488	147,645	151,600	- 3,955	- 3,955	1 437,34	154,408
MIA ELECTRIC SAS		257	0,000	108,278	- 108,278	- 108,278	896,68	0,000
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P7	54 367	89,125	140,783	- 51,658	- 51,658	1 607,95	128,371
MITSUBISHI MOTORS EUROPE BV MME	P7	6 648	118,295	121,228	- 2,933	- 2,933	1 180,06	126,313
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P7	9 816	93,898	110,407	- 16,509	- 16,509	943,26	97,292

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Denominazione costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	MEDIA di CO <sub>2</sub> (75 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo modificato	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100 %)
MORGAN MOTOR CO LTD	DMD	426	168,746				1 104,34	189,455
NISSAN INTERNATIONAL SA		411 671	115,711	131,240	- 15,529	- 15,529	1 399,14	130,854
ADAM OPEL AG	P5	804 072	122,121	133,249	- 11,128	- 11,128	1 443,09	132,096
PERODUA MANUFACTURING SDN BHD	DMD	200	137,000				1 011,84	138,180
DR ING HCF PORSCHE AG	P12	41 854	190,087	150,634	39,453	39,453	1 823,52	200,960
PERUSAHAAN OTOMOBIL NASIONAL SDN BHD	D	3	157,000	181,000	- 24,000	- 24,000	1 380,00	158,333
QOROS AUTOMOTIVE CO LTD	DMD	12	146,000				1 485,00	146,000
QUATTRO GMBH	P12	4 282	234,695	153,137	81,558	81,558	1 878,27	247,434
RADICAL MOTOSPORT LTD	DMD	4	229,000				850,00	229,000
RENAULT SAS	P8	793 038	96,384	124,965	- 28,581	- 28,583	1 261,83	109,981
RENAULT TRUCKS	DMD	18	193,000				2 130,56	199,056
ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD	P1	420	324,203	181,767	142,436	141,929	2 504,75	330,490
SEAT SA	P12	280 310	111,316	123,574	- 12,258	- 12,361	1 231,39	118,771
SECMA SAS	DMD	39	131,000				658,00	131,000
SKODA AUTO AS	P12	480 729	115,924	125,226	- 9,302	- 9,332	1 267,54	124,653
SSANGYONG MOTOR COMPANY	D	4 937	171,485	180,000	- 8,515	- 8,515	1 856,76	182,062
SUZUKI MOTOR CORPORATION	P9/ND	21 742	158,668	123,114	35,554	35,501	1 337,48	166,586
TATA MOTORS LIMITED	P10/ND	883	130,428	178,025	- 47,597	- 47,597	1 339,85	140,574
TAZZARI GL SPA	DMD	2	0,000				735,00	0,000
TESLA MOTORS LTD		1 671	0,000	166,426	- 166,426	- 166,426	2 169,07	0,000
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA	P11	512 761	102,194	127,386	- 25,192	- 25,724	1 314,81	116,431

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Denominazione costruttore	Raggruppamenti e deroghe	Numero di immatricolazioni	MEDIA di CO <sub>2</sub> (75 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo modificato	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100 %)
VEHICULES ELECTRIQUES PININFARINA-BOLLORE SAS		72	0,000	123,282	- 123,282	- 123,282	1 225,00	0,000
VOLKSWAGEN AG	P12	1 486 188	115,735	130,442	- 14,707	- 14,827	1 381,67	127,279
VOLVO CAR CORPORATION		203 065	107,012	145,012	- 38,000	- 38,000	1 700,48	130,764
WIESMANN GMBH	DMD	37	281,815				1 440,81	286,459

Tabella 2

**Valori relativi alla prestazione dei raggruppamenti di costruttori confermati a norma dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 443/2009**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nome del raggruppamento di costruttori	Raggruppamento	Numero di immatricolazioni	MEDIA di CO <sub>2</sub> (75 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo modificato	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100 %)
BMW GROUP	P1	762 807	123,685	138,700	- 15,015	- 15,141	1 562,37	134,648
DAIMLER AG	P2	663 248	119,873	139,409	- 19,536	- 19,555	1 577,88	136,773
FIAT GROUP AUTOMOBILES SPA	P3	694 041	111,31	122,477	- 11,167	- 11,197	1 207,38	121,803
FORD-WERKE GMBH	P4	891 649	111,492	128,621	- 17,129	- 17,130	1 341,82	121,598
GENERAL MOTORS	P5	942 497	121,937	133,032	- 11,095	- 11,095	1 438,34	132,778
HONDA MOTOR EUROPE LTD	P6	130 961	126,154	132,324	- 6,170	- 6,170	1 422,85	137,752
MITSUBISHI MOTORS	P7	70 831	89,973	134,738	- 44,765	- 44,765	1 475,67	123,871
RAGGRUPPAMENTO RENAULT	P8	1 082 200	101,787	124,211	- 22,424	- 22,426	1 245,33	114,434
RAGGRUPPAMENTO SUZUKI	P9/ND	146 601	115,69	123,114	- 7,424	- 7,435	1 138,98	126,907
TATA MOTORS JAGUAR CARS LAND ROVER	P10/ND	132 413	164,303	178,025	- 13,722	- 13,722	2 044,57	181,373

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nome del raggruppamento di costruttori	Raggruppamento	Numero di immatricolazioni	MEDIA di CO <sub>2</sub> (75 %) corretta	Obiettivo per le emissioni specifiche	Scostamento dall'obiettivo	Scostamento dall'obiettivo modificato	Massa media	Media di CO <sub>2</sub> (100 %)
TOYOTA -DAIHATSU GROUP	P11	513 248	102,214	127,384	- 25,170	- 25,703	1 314,75	116,469
P7	P12	2 953 781	116,868	131,039	- 14,171	- 14,254	1 394,74	128,793

### Note esplicative per le tabelle 1 e 2

#### Colonna A:

Tabella 1: «Nome del costruttore» è il nome del costruttore notificato alla Commissione dallo stesso costruttore o, in assenza di tale notifica, il nome registrato presso l'autorità di immatricolazione dello Stato membro.

Tabella 2: «Nome del raggruppamento di costruttori» è il nome del raggruppamento dichiarato dal responsabile del raggruppamento.

#### Colonna B:

«D» significa che è stata concessa una deroga relativa a un costruttore di volumi ridotti in conformità all'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 43/2009 con effetto per l'esercizio 2013;

«ND» significa che è stata concessa una deroga relativa a un costruttore di nicchia in conformità all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 43/2009 con effetto per l'esercizio 2013;

«DMD» significa che si applica una deroga *de minimis*, ossia un produttore che, insieme a tutte le imprese collegate, nel 2013 ha immatricolato meno di 1 000 nuovi veicoli non deve soddisfare un obiettivo per le emissioni specifiche;

«P» significa che il costruttore è membro di un raggruppamento (che figura nella tabella 2) costituito in conformità all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 443/2009 e che l'accordo stipulato per il raggruppamento è valido per l'anno civile 2013.

#### Colonna C:

«Numero di immatricolazioni» è il numero complessivo di veicoli nuovi immatricolati dagli Stati membri in un anno civile, escluse le immatricolazioni relative a dati per cui mancano i valori relativi a massa e/o a CO<sub>2</sub> e i dati non riconosciuti dal costruttore. Il numero di immatricolazioni notificate dagli Stati membri non può essere modificato per nessuna altra ragione.

#### Colonna D:

«Emissioni medie di CO<sub>2</sub> (75 %) corrette» sono le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> calcolate sulla base del 75 % delle autovetture che emettono le emissioni più basse in conformità all'articolo 4, secondo comma, secondo trattino, del regolamento (CE) n. 443/2009 e del punto 4 della comunicazione della Commissione COM(2010) 657 definitivo. Ove pertinente, le emissioni specifiche medie sono state corrette al fine di tenere conto delle correzioni notificate alla Commissione dal costruttore interessato. I dati usati per il calcolo comprendono i dati che contengono un valore valido relativo alla massa e alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

#### Colonna E:

«Obiettivo per le emissioni speciali» è l'obiettivo per le emissioni calcolato in base alla massa media di tutte le autovetture attribuite a un costruttore applicando la formula indicata all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009.

#### Colonna F:

«Scostamento dall'obiettivo» è la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> specificate nella colonna D e l'obiettivo per le emissioni specifiche riportati nella colonna E. Laddove il valore nella colonna F sia positivo, significa che le emissioni specifiche medie sono inferiori all'obiettivo per le emissioni specifiche.

*Colonna G:*

«Scostamento dall'obiettivo corretto» significa che laddove i valori in questa colonna differiscono da quelli riportati nella colonna F, i valori di questa colonna sono stati corretti al fine di tenere conto di un margine di errore. Il margine di errore si applica solo se il costruttore ha notificato i dati alla Commissione attribuendo loro il codice di errore B conformemente a quanto stabilito nell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1014/2010. Il margine di errore è calcolato secondo la formula seguente:

Errore = valore assoluto di [(AC1 – TG1) – (AC2 – TG2)]

AC1 = le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> inclusi i veicoli non identificabili (come indicato alla colonna D);

TG1 = l'obiettivo per le emissioni specifiche inclusi i veicoli non identificabili (come indicato alla colonna E);

AC2 = le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> esclusi i veicoli non identificabili;

TG2 = l'obiettivo per le emissioni specifiche esclusi i veicoli non identificabili.

*Colonna I:*

«Media di CO<sub>2</sub> (100 %)\», le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> che sono state calcolate sulla base del 100 % dei veicoli attribuiti al costruttore. Ove pertinente, le emissioni specifiche medie sono state corrette al fine di tenere conto delle correzioni notificate alla Commissione dal costruttore interessato. I dati usati per il calcolo comprendono i dati che contengono un valore valido relativo alla massa e alle emissioni di CO<sub>2</sub> ma non tengono conto dei supercrediti di cui all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 443/2009.

---

**DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE****del 31 ottobre 2014****relativa all'identificazione dello Universal Business Language, versione 2.1, ai fini dell'utilizzo come riferimento negli appalti pubblici****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/771/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 1,

previa consultazione della piattaforma multilaterale europea delle parti interessate sulla normalizzazione delle TIC e di esperti del settore,

considerando quanto segue:

- (1) La normazione svolge un ruolo importante di sostegno alla strategia Europa 2020, come indicato nella comunicazione della Commissione intitolata «Europa 2020 — Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva» <sup>(2)</sup>. Diverse iniziative faro della strategia Europa 2020 sottolineano l'importanza della normazione volontaria nei mercati dei prodotti o dei servizi per garantire la compatibilità e l'interoperabilità tra prodotti e servizi, promuovere lo sviluppo tecnologico e sostenere l'innovazione.
- (2) Nella società digitale i prodotti della normazione diventano indispensabili per garantire l'interoperabilità tra dispositivi, applicazioni, archivi di dati, servizi e reti. La comunicazione della Commissione intitolata «Una visione strategica per le norme europee: compiere passi avanti per favorire e accelerare la crescita sostenibile dell'economia europea entro il 2020» <sup>(3)</sup> riconosce la specificità della normazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), settore in cui le soluzioni, le applicazioni e i servizi TIC sono spesso sviluppati da forum e consorzi di TIC globali che si sono imposti come organismi leader nell'elaborazione delle norme TIC.
- (3) Il regolamento (UE) n. 1025/2012 intende modernizzare e migliorare il quadro della normazione europea. Esso stabilisce un sistema in base al quale la Commissione può decidere di identificare le specifiche tecniche delle TIC più pertinenti e maggiormente accettate, elaborate da organismi diversi dagli organismi di normazione europei, internazionali o nazionali. In occasione dell'acquisto di hardware, software e servizi di tecnologia dell'informazione, la possibilità di usare tutta la gamma di specifiche tecniche delle TIC consentirà l'interoperabilità, contribuirà ad evitare il *lock-in* delle pubbliche amministrazioni e incoraggerà la competitività nell'offerta di soluzioni TIC interoperabili.
- (4) Le specifiche tecniche delle TIC cui è possibile fare riferimento negli appalti pubblici devono soddisfare le prescrizioni stabilite nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012. La conformità a tali prescrizioni garantisce alle autorità pubbliche che le specifiche tecniche delle TIC siano stabilite nel rispetto dei principi di apertura, equità, oggettività e non discriminazione riconosciuti dall'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) nel campo della normazione.
- (5) La decisione di identificare le specifiche delle TIC deve essere adottata previa consultazione della piattaforma multilaterale europea delle parti interessate sulla normalizzazione delle TIC, istituita dalla decisione della Commissione <sup>(4)</sup>, integrata da altre forme di consultazione di esperti del settore.

<sup>(1)</sup> GUL 316 del 14.11.2012, pag. 12.

<sup>(2)</sup> COM(2010) 2020 def. del 3 marzo 2010.

<sup>(3)</sup> COM(2011) 311 def. del 1° giugno 2011.

<sup>(4)</sup> Decisione della Commissione, del 28 novembre 2011, che istituisce la piattaforma multilaterale europea delle parti interessate sulla normalizzazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) (GU C 349 del 30.11.2011, pag. 4).

- (6) Il 22 maggio 2014 la piattaforma multilaterale europea delle parti interessate sulla normalizzazione delle TIC ha valutato lo Universal Business Language versione 2.1 (UBL 2.1) in base alle prescrizioni stabilite nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012 ed ha espresso un parere positivo sulla sua identificazione ai fini dell'utilizzo come riferimento negli appalti pubblici. La valutazione dell'UBL 2.1 è stata sottoposta successivamente per consultazione a esperti del settore, che hanno espresso anch'essi un parere positivo sulla sua identificazione.
- (7) L'UBL 2.1, sviluppato dall'Organizzazione per la promozione delle norme sulle informazioni strutturate, è una libreria non soggetta a royalty di documenti commerciali elettronici standard in formato XML (*Extensible Markup Language* — Linguaggio di marcatura estensibile). Progettato per essere direttamente integrato nelle attuali pratiche giuridiche e commerciali, di audit e di gestione degli archivi e per essere utilizzato in un contesto aziendale standard, quale ISO 15000 (eXML), l'UBL fornisce un'infrastruttura completa, basata su norme, che può estendere i vantaggi degli attuali sistemi di scambio elettronico di dati (EDI) alle imprese di ogni dimensione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Lo Universal Business Language versione 2.1, sviluppato dall'Organizzazione per la promozione delle norme sulle informazioni strutturate, può essere utilizzato come riferimento negli appalti pubblici.

*Articolo 2*

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

Fatto a Bruxelles, il 31 ottobre 2014

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
José Manuel BARROSO

---

## ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

**DECISIONE DEL COMITATO MISTO DI COOPERAZIONE DOGANALE ISTITUITO A NORMA  
DELL'ACCORDO DI COOPERAZIONE E ASSISTENZA AMMINISTRATIVA RECIPROCA IN  
MATERIA DOGANALE TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA REPUBBLICA POPOLARE CINESE**

**del 16 maggio 2014**

**per quanto riguarda il riconoscimento reciproco dei programmi di operatore economico autorizzato, nell'Unione europea, e le misure del programma di gestione classificata delle imprese, nella Repubblica popolare cinese**

(2014/772/UE)

IL COMITATO MISTO DI COOPERAZIONE DOGANALE («CMCD»),

visto l'accordo di cooperazione e di assistenza amministrativa reciproca in materia doganale tra la Comunità europea e il governo della Repubblica popolare cinese, sottoscritto l'8 dicembre 2004 («l'accordo»), in particolare l'articolo 21, paragrafo 2, lettera c);

riconoscendo che l'Unione europea («l'Unione») e la Repubblica popolare cinese («la Cina») sono impegnate a rafforzare la cooperazione doganale fra loro, in conformità con il quadro strategico per la cooperazione doganale tra l'Unione europea e la Cina;

affermando l'impegno dell'Unione e della Cina ad agevolare gli scambi e semplificare requisiti e formalità per lo svincolo e lo sdoganamento rapidi delle merci;

ribadendo che la sicurezza e la semplificazione della catena di approvvigionamento internazionale possono essere notevolmente accresciute mediante il riconoscimento reciproco dei rispettivi programmi in materia di operatori economici autorizzati («AEO»);

tenendo conto che tali programmi si fondano su norme di sicurezza riconosciute a livello internazionale, promosse dal quadro normativo SAFE adottato dall'Organizzazione mondiale delle dogane («il quadro normativo SAFE»);

considerando che il programma AEO nell'Unione europea e le misure del programma di gestione classificata delle imprese in Cina («i programmi») costituiscono iniziative in materia di sicurezza e di conformità e che una valutazione comune ha rivelato che le norme che li qualificano ai fini della sicurezza e della conformità sono compatibili e conducono a risultati equivalenti;

considerando che il riconoscimento reciproco consente all'Unione e alla Cina di concedere agevolazioni vantaggiose agli operatori economici che hanno investito per essere conformi alle norme e garantire la sicurezza della catena di approvvigionamento e che sono stati certificati nell'ambito dei rispettivi programmi;

considerando la necessità di adottare, a tal fine, le modalità pratiche a norma dell'articolo 17, paragrafo 5, dell'accordo,

DECIDE:

#### Articolo 1

##### **Ambito di applicazione**

La presente decisione riguarda i seguenti programmi ed entità:

- a) il programma AEO dell'Unione, comprendente il certificato AEO «sicurezza» e il certificato AEO «sicurezza e semplificazioni doganali», come stabilito nel regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione <sup>(1)</sup>, assieme al regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio <sup>(2)</sup>;
- b) le misure dell'amministrazione generale delle dogane della Repubblica popolare cinese in materia di gestione classificata delle imprese, decreto (GACC) n. 170, modificato dal decreto (GACC) n. 197, («programma MCME») che riguarda le imprese di classe AA;
- c) gli operatori economici in possesso di un certificato AEO, nell'Unione, di cui alla lettera a), e le imprese classificate a norma dell'MCME, in Cina, di cui alla lettera b) («membri del programma»).

#### Articolo 2

##### **Riconoscimento reciproco e competenze di applicazione**

1. I programmi dell'Unione e della Cina sono reciprocamente riconosciuti compatibili ed equivalenti. Le corrispondenti qualifiche di «membri del programma» concesse sono reciprocamente accettate.
2. Le autorità doganali di cui all'articolo 1, lettera b), dell'accordo («le autorità doganali») sono competenti per l'applicazione della presente decisione. Esse adottano misure intese ad attuare la presente decisione.

#### Articolo 3

##### **Compatibilità**

1. Le autorità doganali mantengono la coerenza tra i programmi. Le norme applicate ai programmi devono rimanere compatibili per quanto riguarda:
  - a) la presentazione della domanda di adesione,
  - b) la valutazione delle domande, e
  - c) la concessione e la gestione della qualifica di membro.
2. Le autorità doganali si accertano che i programmi operino nell'ambito del quadro normativo SAFE.

#### Articolo 4

##### **Vantaggi**

1. Ciascuna autorità doganale concede ai membri del programma vantaggi equivalenti conformemente al programma dell'altra autorità doganale.

I vantaggi comprendono in particolare:

- a) che si tenga favorevolmente conto della qualifica di membro del programma autorizzato dall'altra autorità doganale nella valutazione dei rischi, al fine di ridurre ispezioni o controlli, nonché in altre misure connesse alla sicurezza;
- b) che si tenga conto della qualifica di membro del programma autorizzato dall'altra autorità doganale al fine di trattare i membri del programma come partner sicuri al momento di valutare i requisiti dei partner commerciali per le domande di adesione a norma del proprio programma;
- c) che si tenga conto della qualifica di membro del programma autorizzato dall'altra autorità doganale per garantire un trattamento prioritario e accelerato, semplificare le formalità e velocizzare lo svincolo delle spedizioni in cui è coinvolto un membro del programma;
- d) che ci si impegni a stabilire un meccanismo comune di continuità operativa per reagire alle perturbazioni nei flussi commerciali dovute ad aumenti dei livelli di allarme in materia di sicurezza, chiusura di frontiere e/o calamità naturali, emergenze pericolose o altri incidenti gravi, in cui i cargo prioritari in cui sono coinvolti membri del programma potrebbero essere agevolati e accelerati ove possibile da parte delle autorità doganali.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario (GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario (GU L 302 del 19.10.1992, pag. 1).

2. In seguito al processo di revisione di cui all'articolo 7, paragrafo 2, ciascuna autorità doganale può concedere agevolazioni maggiori, ad esempio razionalizzare i processi e aumentare la prevedibilità riguardante lo svincolo delle merci, ove possibile, in cooperazione con altre autorità amministrative.
3. Ciascuna autorità doganale si riserva la facoltà di sospendere i vantaggi concessi agli aderenti al programma dell'altra autorità doganale conformemente alla presente decisione. Tale sospensione dei vantaggi da parte di un'autorità doganale è motivata e immediatamente comunicata all'altra autorità doganale per consultazione e un'adeguata valutazione.
4. Ciascuna autorità doganale riferisce all'altra autorità doganale le irregolarità riguardanti i membri del programma di tale autorità doganale, al fine di assicurare un esame immediato dell'idoneità dei vantaggi e della qualifica concessi da quest'ultima autorità doganale.

#### Articolo 5

##### **Scambio di informazioni e comunicazione**

1. Per un'efficace attuazione della presente decisione, le autorità doganali migliorano il processo di comunicazione. Esse si scambiano informazioni e promuovono la comunicazione in merito ai loro programmi:
  - a) fornendosi reciprocamente informazioni sugli aderenti al programma, fatto salvo il paragrafo 4;
  - b) trasmettendo aggiornamenti relativi al funzionamento e allo sviluppo dei programmi;
  - c) scambiandosi informazioni per quanto riguarda la politica di sicurezza della catena di approvvigionamento e le sue tendenze;
  - d) garantendo un'efficace comunicazione interistituzionale tra la direzione generale Fiscalità e unione doganale della Commissione europea e l'amministrazione generale delle dogane della Repubblica popolare cinese, volta a rendere più efficienti le prassi di gestione dei rischi in materia di sicurezza della catena di approvvigionamento da parte degli aderenti ai programmi.
2. L'articolo 17 dell'accordo si applica a qualsiasi scambio di informazioni a norma della presente decisione.
3. Le informazioni e i relativi dati sono scambiati sistematicamente per via elettronica.
4. Le informazioni da scambiarsi sui membri dei rispettivi programmi sono limitate a:
  - a) nome del membro del programma;
  - b) indirizzo del membro del programma;
  - c) qualifica del membro del programma;
  - d) data di convalida o di autorizzazione;
  - e) sospensioni e revoche;
  - f) numero di autorizzazione unico (ad esempio numero EORI o AEO); e
  - g) altre informazioni che possono eventualmente essere definite di comune accordo tra le autorità doganali e che sono oggetto, ove opportuno, delle necessarie garanzie.

#### Articolo 6

##### **Trattamento dei dati**

1. Tutte le informazioni, compresi i dati personali, scambiate a norma della presente decisione sono ottenute, utilizzate e trattate soltanto dalle autorità doganali e unicamente ai fini dell'attuazione della presente decisione.
2. Tutte le informazioni comunicate, in qualsiasi forma, a norma della presente decisione sono di carattere riservato o a diffusione limitata, a seconda delle disposizioni applicabili da ognuna delle parti e sono soggette all'obbligo del segreto d'ufficio.
3. Le autorità doganali verificano che le informazioni scambiate siano esatte e regolarmente aggiornate, e che siano state previste le opportune procedure di cancellazione. Qualora un'autorità doganale stabilisca che le informazioni trasmesse in virtù della presente decisione debbano essere modificate, l'autorità doganale che trasmette tali informazioni informa immediatamente delle modifiche l'autorità doganale destinataria. Le modifiche notificate sono immediatamente registrate dall'autorità doganale destinataria. Le informazioni non possono essere trattate e detenute più a lungo del necessario ai fini dell'attuazione della presente decisione.

4. Qualora informazioni contenenti dati personali siano scambiate in conformità agli articoli 4 e 5 della presente decisione, le autorità doganali adottano inoltre le misure necessarie per garantire la protezione, la sicurezza, la riservatezza e l'integrità dei dati. Le autorità doganali garantiscono in particolare che:

- a) siano previste misure di sicurezza (tra l'altro a livello elettronico) che controllino, in base alle esigenze conoscitive, l'accesso alle informazioni ottenute dall'altra autorità doganale in virtù della presente decisione e la loro utilizzazione unicamente ai fini della presente decisione;
- b) le informazioni ottenute dall'altra autorità doganale in virtù della presente decisione siano protette contro l'accesso non autorizzato, la divulgazione, la modifica, la cancellazione o la distruzione, tranne nella misura necessaria per attuare il paragrafo 3;
- c) le informazioni ottenute dall'altra autorità doganale in virtù della presente decisione non siano trasmesse ad altre parti, a paesi terzi, ad organismi internazionali o ad altre autorità governative della parte ricevente senza previo consenso scritto dell'autorità doganale che le ha fornite. Qualsiasi informazione trasmessa con previo consenso scritto sarà utilizzata conformemente alle condizioni indicate nella presente decisione e sarà sottoposta alle restrizioni stabilite dall'autorità che l'ha fornita;
- d) le informazioni ottenute dall'altra autorità doganale in virtù della presente decisione siano archiviate ogni volta utilizzando sistemi elettronici e/o cartacei sicuri. Tutti gli accessi sono registrati o documentati, come anche il trattamento e l'uso delle informazioni ottenute dall'altra autorità doganale.

5. Per quanto concerne i dati personali che possono essere scambiati in virtù della presente decisione, un aderente a un programma può chiedere di accedere, modificare, bloccare o cancellare qualsiasi dato riguardante la sua persona che sia trattato da un'autorità doganale. Ciascuna autorità doganale informa i membri del proprio programma delle modalità per richiedere una prima volta l'accesso, la rettifica, il blocco o la cancellazione. L'autorità doganale interpellata rettifica i dati inesatti o incompleti.

6. Per quanto riguarda i dati personali che possono essere scambiati in virtù della presente decisione, i membri del programma hanno diritto a un ricorso amministrativo e giudiziario efficace, indipendentemente dalla loro nazionalità e dal paese di residenza. A tal proposito, ciascuna autorità doganale informa inoltre gli aderenti al programma dei diversi mezzi di ricorso amministrativo e giudiziario.

7. Su richiesta dell'autorità doganale che trasmette i dati, l'autorità doganale destinataria è tenuta ad aggiornare, rettificare, bloccare o cancellare le informazioni ricevute in virtù della presente decisione qualora siano inesatte o incomplete o qualora la raccolta o il trattamento ulteriore delle stesse risultino in contrasto con la presente decisione o con l'accordo.

8. Ciascuna autorità doganale informa l'altra autorità doganale nel caso constati che le informazioni che ha trasmesso a quest'ultima, o ha da essa ricevute in virtù della presente decisione, sono inesatte o inattendibili o suscitano dubbi. Se un'autorità doganale constata inesattezze nelle informazioni ricevute dall'altra autorità doganale in virtù della presente decisione, adotta tutte le misure che ritiene opportune, in particolare l'integrazione, la cancellazione o la rettifica delle stesse per evitare che si faccia affidamento su informazioni che inducono in errore.

9. Il rispetto delle disposizioni del presente articolo da parte di ciascuna autorità doganale è oggetto di sorveglianza e revisione da parte della rispettiva autorità competente. Per l'Unione, tali autorità sono il garante europeo per la protezione dei dati e le autorità per la protezione dei dati degli Stati membri dell'Unione, e per la Cina, tale autorità l'amministrazione generale delle dogane. Tali autorità dispongono di un effettivo potere di controllo, di indagine, d'intervento e di riesame nonché del potere di segnalare le violazioni delle norme ai fini, se del caso, di un'azione giudiziaria. Garantiscono che siano ricevute le denunce relative alla non conformità, siano eseguite le debite indagini, sia data una risposta e sia previsto un rimedio adeguato.

10. Il CMCD riesamina il trattamento dei dati personali a norma della presente decisione. Tale revisione avviene su richiesta di ciascuna autorità doganale, o almeno ogni due anni. Ciascuna autorità doganale comunica le necessarie informazioni sulle misure adottate per garantire la conformità e assicurare l'accesso alla pertinente documentazione, al sistema e al personale e sospendere qualsiasi trattamento che sembri essere in violazione della presente decisione.

#### Articolo 7

#### Consultazione e revisione

1. Qualsiasi dubbio relativo all'attuazione della presente decisione è risolto mediante consultazioni tra le autorità doganali nell'ambito del CMCD.

2. Il CMCD riesamina regolarmente l'attuazione della presente decisione. Il processo di riesame può comprendere, in particolare, i seguenti aspetti:
- verifiche congiunte volte ad individuare i punti forti e le carenze nell'attuazione del riconoscimento reciproco;
  - scambi di opinioni sulle informazioni da trasmettere e sui vantaggi, ivi compresi quelli futuri, da concedere agli operatori conformemente all'articolo 4, paragrafo 2;
  - scambi di opinioni sulle norme di sicurezza, quali i protocolli da seguire durante un incidente grave sotto il profilo della sicurezza (ripresa delle attività) o a seguito di questo, o qualora la situazione giustifichi una sospensione del riconoscimento reciproco;
  - esame della sospensione dei vantaggi di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della presente decisione;
  - riesame dell'attuazione dell'articolo 6 della presente decisione.

*Articolo 8*

**Effetti e sospensione**

- La cooperazione in virtù della presente decisione decorre dal momento della firma.
- Ciascuna autorità doganale ha facoltà di sospendere in qualunque momento la cooperazione ai sensi della presente decisione ma è tenuta a comunicarlo per iscritto con almeno trenta (30) giorni di anticipo.

Fatto a Pechino, il 16 maggio 2014

*Per il comitato misto di cooperazione doganale UE-Cina*

*Per la Commissione europea*

*Per l'amministrazione generale delle dogane della Repubblica popolare cinese*

Algirdas ŠEMETA

YU Guangzhou

---







ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)  
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



**Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea**  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

**IT**