

GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Giovedì, 20 dicembre 2018

SI PUBBLICA
IL LUNEDÌ E IL GIOVEDÌ

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

UNIONE EUROPEA

SOMMARIO

REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

Adozione definitiva (UE, Euratom) 2018/1577 del bilancio rettificativo n. 4 dell'Unione europea per l'esercizio 2018 (18CE2291)..... Pag. 1

Publicato nel n. L 266 del 24 ottobre 2018

Decisione (UE) 2018/1578 del Consiglio, del 18 settembre 2018, relativa alla proroga dell'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America (18CE2292)..... Pag. 23

Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione, del 18 ottobre 2018, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (18CE2293)..... Pag. 25

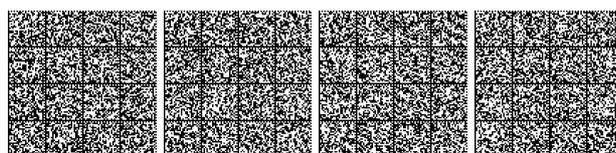
Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1580 della Commissione, del 19 ottobre 2018, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2197 che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda le valute strettamente correlate conformemente al regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (18CE2294)..... Pag. 75

Direttiva di esecuzione (UE) 2018/1581 della Commissione, del 19 ottobre 2018, recante modifica della direttiva 2009/119/CE del Consiglio per quanto riguarda i metodi di calcolo degli obblighi di stoccaggio (18CE2295)..... Pag. 79

Decisione (UE) 2018/1582 del Consiglio, del 15 ottobre 2018, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato misto istituito dall'accordo quadro globale di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra, riguardo all'adozione del regolamento interno del comitato misto, all'istituzione di sottocomitati e di gruppi di lavoro specializzati e all'adozione del loro mandato (18CE2296)..... Pag. 82

Decisione di esecuzione (UE) 2018/1583 della Commissione, del 18 ottobre 2018, che modifica gli allegati I e II della decisione 2006/766/CE per quanto riguarda l'importazione dal Perù e dal Myanmar di molluschi bivalvi e di prodotti della pesca destinati al consumo umano [notificata con il numero C(2018) 6778] (18CE2297)..... Pag. 90

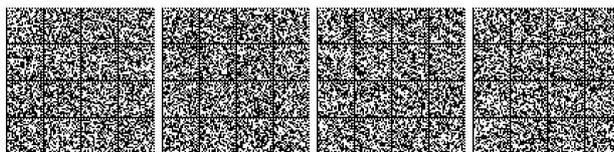
Publicati nel n. L 263 del 22 ottobre 2018



<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1584 della Commissione, del 22 ottobre 2018, che modifica il regolamento (CE) n. 889/2008 recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici, per quanto riguarda la produzione biologica, l'etichettatura e i controlli (18CE2298)</u>	Pag. 92
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1585 della Commissione, del 22 ottobre 2018, recante deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa e la profondità minima per i ciancioli operanti nelle acque territoriali della Croazia (18CE2299)</u>	Pag. 104
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1586 della Commissione, del 22 ottobre 2018, recante deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa, la profondità minima e il divieto di pesca al di sopra di habitat protetti per le sciabiche da spiaggia operanti nelle acque territoriali della Croazia (18CE2300)</u>	Pag. 107
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1587 della Commissione, del 22 ottobre 2018, che revoca la designazione dell'Istituto Superiore di Sanità, Roma, Italia, quale laboratorio europeo di riferimento per i residui di cui all'allegato I, categoria B, punto 3 c), della direttiva 96/23/CE del Consiglio (18CE2301)</u>	Pag. 111
<u>Decisione (UE, Euratom) 2018/1588 del Consiglio, del 15 ottobre 2018, relativa alla nomina di un membro del Comitato economico e sociale europeo, conformemente alla proposta del Regno di Svezia (18CE2302)</u>	Pag. 113
<u>Decisione (UE) 2018/1589 del Consiglio, del 15 ottobre 2018, relativa alla nomina di due supplenti del Comitato delle regioni, conformemente alla proposta della Repubblica di Estonia (18CE2303)</u>	Pag. 114
<u>Decisione (UE) 2018/1590 della Commissione, del 19 ottobre 2018, che modifica le decisioni 2012/481/UE, 2014/391/UE, 2014/763/UE e 2014/893/UE per quanto riguarda il periodo di validità dei criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) a taluni prodotti, nonché dei relativi requisiti di valutazione e verifica [notificata con il numero C(2018) 6805] (18CE2304)</u>	Pag. 115
<i>Publicati nel n. L 264 del 23 ottobre 2018</i>	
<u>Regolamento n. 139 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture per quanto riguarda i sistemi di assistenza alla frenata (BAS) [2018/1591] (18CE2305)</u>	Pag. 118
<u>Regolamento n. 140 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture per quanto riguarda i sistemi elettronici di controllo della stabilità (ESC) [2018/1592] (18CE2306)</u>	Pag. 133
<u>Regolamento n. 141 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli in relazione ai sistemi di controllo della pressione degli pneumatici (TPMS) [2018/1593] (18CE2307)</u>	Pag. 152
<i>Publicati nel n. L 269 del 26 ottobre 2018</i>	
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1594 della Commissione, del 22 ottobre 2018, recante approvazione di una modifica non minore del disciplinare di una denominazione registrata nel registro delle specialità tradizionali garantite [Bratislavský rožok/Pressburger Kipfel/Pozsonyi kifli (STG)] (18CE2308)</u>	Pag. 162
<u>Regolamento (UE) 2018/1595 della Commissione, del 23 ottobre 2018, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'Interpretazione 23 dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (18CE2309)</u>	Pag. 164
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1596 della Commissione, del 23 ottobre 2018, che proroga la deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa e la profondità minima, concessa alle sciabiche da spiaggia operanti in talune acque territoriali della Francia (Occitania e Provenza-Alpi-Costa Azzurra) (18CE2310)</u>	Pag. 170

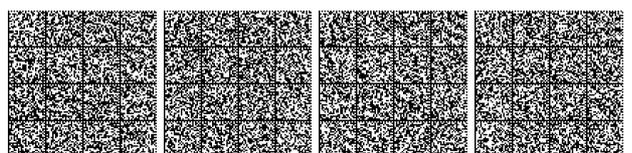


<u>Decisione di esecuzione (UE) 2018/1597 della Commissione, del 23 ottobre 2018, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri [notificata con il numero C(2018) 7117] (18CE2311).....</u>	<i>Pag.</i> 174
<u>Raccomandazione n. 1/2018 del consiglio di cooperazione UE-Azerbaigian, del 28 settembre 2018, sulle priorità del partenariato UE-Azerbaigian [2018/1598] (18CE2312).....</u>	<i>Pag.</i> 179
<i>Publicati nel n. L 265 del 24 ottobre 2018</i>	
<u>Decisione (UE) 2018/1599 del Consiglio, del 15 ottobre 2018, relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, dell'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Repubblica di Singapore (18CE2313).....</u>	<i>Pag.</i> 184
<u>Decisione (UE) 2018/1600 del Consiglio, del 28 settembre 2018, relativa alla richiesta del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen riguardanti l'Agenzia dell'Unione europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (eu-LISA) (18CE2314).....</u>	<i>Pag.</i> 186
<u>Decisione (UE) 2018/1601 del Consiglio, del 15 ottobre 2018, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale durante la 73ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e la 100ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (18CE2315).....</u>	<i>Pag.</i> 189
<i>Publicati nel n. L 267 del 25 ottobre 2018</i>	



AVVERTENZA

Le indicazioni contenute nelle note dei provvedimenti qui pubblicati si riferiscono alla «Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea».



REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

ADOZIONE DEFINITIVA (UE, Euratom) 2018/1577

del bilancio rettificativo n. 4 dell'Unione europea per l'esercizio 2018

IL PRESIDENTE DEL PARLAMENTO EUROPEO,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 314, paragrafo 4, lettera a), e paragrafo 9,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 106 bis,

vista la decisione 2014/335/UE, Euratom del Consiglio, del 26 maggio 2014, relativa al sistema delle risorse proprie dell'Unione europea ⁽¹⁾,

visto il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione e che abroga il regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2012 del Consiglio ⁽²⁾,

visto il regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 ⁽³⁾,

visto il regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 ⁽⁴⁾,

visto l'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria ⁽⁵⁾,

visto il bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2018, definitivamente adottato il 30 novembre 2017 ⁽⁶⁾,

visto il progetto di bilancio rettificativo n. 4 dell'Unione europea per l'esercizio 2018 adottato dalla Commissione il 31 maggio 2018,

vista la posizione sul progetto di bilancio rettificativo n. 4/2018 adottata dal Consiglio il 4 settembre 2018 e comunicata al Parlamento europeo il giorno successivo,

vista l'approvazione della posizione del Consiglio da parte del Parlamento europeo l'11 settembre 2018,

visti gli articoli 88 e 91 del regolamento del Parlamento europeo,

CONSTATA:

Articolo unico

La procedura di cui all'articolo 314 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea è espletata e il bilancio rettificativo n. 4 dell'Unione europea per l'esercizio 2018 è definitivamente adottato.

Fatto a Strasburgo, l'11 settembre 2018

Il Presidente
A. TAJANI

⁽¹⁾ GU L 168 del 7.6.2014, pag. 105.

⁽²⁾ GU L 298 del 26.10.2012, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884.

⁽⁵⁾ GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 57 del 28.2.2018.



BILANCIO RETTIFICATIVO N. 4 PER L'ESERCIZIO 2018

SOMMARIO

STATO GENERALE DELLE ENTRATE

A. Introduzione e finanziamento del bilancio generale	
B. Stato generale delle entrate per linea di bilancio	
— Titolo 1: Risorse proprie	

STATO DELLE ENTRATE E DELLE SPESE PER SEZIONE**Sezione III: Commissione**

— Spese	
— Titolo 13: Politica regionale e urbana	



A. INTRODUZIONE E FINANZIAMENTO DEL BILANCIO GENERALE

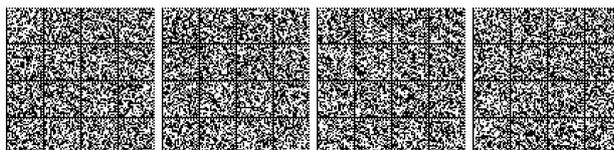
FINANZIAMENTO DEL BILANCIO GENERALE

Stanziamanti da coprire durante l'esercizio 2018, a norma dell'articolo 1 della decisione 2014/335/UE, Euratom del Consiglio, del 26 maggio 2014, relativa al sistema delle risorse proprie dell'Unione europea

SPESE

Descrizione	Bilancio 2018 ⁽¹⁾	Bilancio 2017 ⁽²⁾	Variazione (in %)
1. Crescita intelligente e inclusiva	66 624 486 101	49 393 819 321	+ 34,88
2. Crescita sostenibile: risorse naturali	56 083 793 633	54 120 940 747	+ 3,63
3. Sicurezza e cittadinanza	2 980 707 175	3 224 307 287	- 7,56
4. Europa globale	8 906 075 154	9 055 843 969	- 1,65
5. Amministrazione	9 666 318 627	9 394 599 816	+ 2,89
6. Compensazione	p.m.	p.m.	—
Strumenti speciali	551 238 311	1 581 200 013	- 65,14
Totale delle spese ⁽³⁾	144 812 619 001	126 770 711 153	+ 14,23

⁽¹⁾ Le cifre di questa colonna corrispondono a quelle del bilancio 2018 (GU L 57 del 28.2.2018, pag. 1) cui si aggiungono i bilanci rettificativi da n. 1 a n. 4/2018.
⁽²⁾ Le cifre di questa colonna corrispondono a quelle del bilancio 2017 (GU L 51 del 28.2.2017, pag. 1) e dei bilanci rettificativi da n.1 a n. 6/2017.
⁽³⁾ L'articolo 310, paragrafo 1, terzo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce che «nel bilancio, entrate e spese devono risultare in pareggio».



ENTRATE

Descrizione	Bilancio 2018 ⁽¹⁾	Bilancio 2017 ⁽²⁾	Variazione (in %)
Entrate varie (titoli da 4 a 9)	1 848 645 936	4 882 392 898	- 62,14
Eccedenza disponibile dell'esercizio precedente (capitolo 3 0, articolo 3 0 0)	555 542 325	6 404 529 791	- 91,33
Riversamento dell'eccedenza del Fondo di garanzia per le azioni esterne (capitolo 3 0, articolo 3 0 2)	p.m.	p.m.	—
Saldo netto delle risorse proprie provenienti dall'IVA e delle risorse proprie basate sul PNL/RNL relativo agli esercizi precedenti (capitoli 3 1, 3 2 e 3 3)	p.m.	p.m.	—
Totale delle entrate dei titoli da 3 a 9	2 404 188 261	11 286 922 689	- 78,70
Importo netto dei dazi doganali e dei contributi nel settore dello zucchero (capitoli 1 1 e 1 2)	22 844 000 000	20 507 300 000	+ 11,39
Risorse proprie IVA all'aliquota uniforme (tabelle 1 e 2, capitolo 1 3)	17 249 560 050	16 620 148 350	+ 3,79
Rimaneza da finanziare con la risorsa complementare (risorse proprie RNL, tabella 3, capitolo 1 4)	102 314 870 690	78 356 340 114	+ 30,58
Stanzamenti da coprire con le risorse proprie di cui all'articolo 2 della decisione 2014/335/UE, Euratom ⁽³⁾	142 408 430 740	115 483 788 464	+ 23,31
Totale delle entrate ⁽⁴⁾	144 812 619 001	126 770 711 153	+ 14,23
<p>⁽¹⁾ Le cifre di questa colonna corrispondono a quelle del bilancio 2018 (GU L 57 del 28.2.2018, pag. 1) cui si aggiungono i bilanci rettificativi da n. 1 a n. 4/2018.</p> <p>⁽²⁾ Le cifre di questa colonna corrispondono a quelle del bilancio 2017 (GU L 51 del 28.2.2017, pag. 1) e dei bilanci rettificativi da n.1 a n. 6/2017.</p> <p>⁽³⁾ Le risorse proprie per il bilancio 2018 sono determinate sulla base delle previsioni di bilancio adottate nel corso della 169ª riunione del comitato consultivo delle risorse proprie del 19 maggio 2017.</p> <p>⁽⁴⁾ L'articolo 310, paragrafo 1, terzo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce che «nel bilancio, entrate e spese devono risultare in pareggio».</p>			

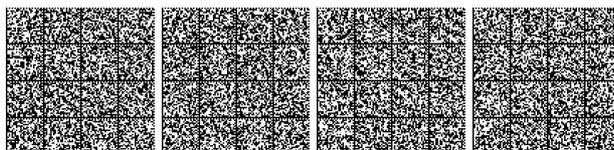


TABELLA 1

Calcolo della riduzione delle basi armonizzate dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), della decisione 2014/335/UE, Euratom

Stato membro	1 % della base IVA non ridotta	1 % del reddito nazionale lordo	Tasso di riduzione (in %)	1 % del reddito nazionale lordo moltiplicato per il tasso di riduzione	1 % della base IVA ridotta ⁽¹⁾	Stati membri la cui base IVA è ridotta
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Belgio	1 875 386 000	4 450 833 000	50	2 225 416 500	1 875 386 000	
Bulgaria	238 743 000	503 702 000	50	251 851 000	238 743 000	
Repubblica ceca	732 794 000	1 792 468 000	50	896 234 000	732 794 000	
Danimarca	1 140 616 000	3 048 528 000	50	1 524 264 000	1 140 616 000	
Germania	13 953 667 000	33 995 907 000	50	16 997 953 500	13 953 667 000	
Estonia	119 112 000	230 792 000	50	115 396 000	115 396 000	Estonia
Irlanda	860 539 000	2 431 496 000	50	1 215 748 000	860 539 000	
Grecia	740 156 000	1 882 276 000	50	941 138 000	740 156 000	
Spagna	5 294 283 000	12 003 612 000	50	6 001 806 000	5 294 283 000	
Francia	10 445 711 000	23 880 801 000	50	11 940 400 500	10 445 711 000	
Croazia	299 825 000	483 272 000	50	241 636 000	241 636 000	Croazia
Italia	6 653 984 000	17 500 853 000	50	8 750 426 500	6 653 984 000	
Cipro	125 263 000	185 558 000	50	92 779 000	92 779 000	Cipro
Lettonia	113 835 000	279 697 000	50	139 848 500	113 835 000	
Lituania	175 208 000	411 930 000	50	205 965 000	175 208 000	
Lussemburgo	282 492 000	394 697 000	50	197 348 500	197 348 500	Lussemburgo
Ungheria	525 608 000	1 239 469 000	50	619 734 500	525 608 000	
Malta	71 317 000	104 602 000	50	52 301 000	52 301 000	Malta
Paesi Bassi	3 133 325 000	7 354 650 000	50	3 677 325 000	3 133 325 000	
Austria	1 730 418 000	3 720 154 000	50	1 860 077 000	1 730 418 000	
Polonia	1 992 720 000	4 681 410 000	50	2 340 705 000	1 992 720 000	
Portogallo	964 881 000	1 933 791 000	50	966 895 500	964 881 000	
Romania	686 064 000	1 874 072 000	50	937 036 000	686 064 000	
Slovenia	200 037 000	429 322 000	50	214 661 000	200 037 000	
Slovacchia	300 056 000	865 923 000	50	432 961 500	300 056 000	
Finlandia	962 168 000	2 268 419 000	50	1 134 209 500	962 168 000	
Svezia	2 144 162 000	5 044 851 000	50	2 522 425 500	2 144 162 000	
Regno Unito	11 550 289 000	24 483 615 000	50	12 241 807 500	11 550 289 000	
Totale	67 312 659 000	157 476 700 000		78 738 350 000	67 114 110 500	

⁽¹⁾ La base da tenere in considerazione non supera il 50 % dell'RNL.



TABELLA 2

Ripartizione delle risorse proprie provenienti dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), della decisione 2014/335/EU, Euratom (capitolo 1 3)

Stato membro	1 % della base IVA ridotta	Aliquota uniforme delle risorse proprie IVA (in %)	Risorse proprie IVA all'aliquota uniforme
	(1)	(2)	(3) = (1) × (2)
Belgio	1 875 386 000	0,30	562 615 800
Bulgaria	238 743 000	0,30	71 622 900
Repubblica ceca	732 794 000	0,30	219 838 200
Danimarca	1 140 616 000	0,30	342 184 800
Germania	13 953 667 000	0,15	2 093 050 050
Estonia	115 396 000	0,30	34 618 800
Irlanda	860 539 000	0,30	258 161 700
Grecia	740 156 000	0,30	222 046 800
Spagna	5 294 283 000	0,30	1 588 284 900
Francia	10 445 711 000	0,30	3 133 713 300
Croazia	241 636 000	0,30	72 490 800
Italia	6 653 984 000	0,30	1 996 195 200
Cipro	92 779 000	0,30	27 833 700
Lettonia	113 835 000	0,30	34 150 500
Lituania	175 208 000	0,30	52 562 400
Lussemburgo	197 348 500	0,30	59 204 550
Ungheria	525 608 000	0,30	157 682 400
Malta	52 301 000	0,30	15 690 300
Paesi Bassi	3 133 325 000	0,15	469 998 750
Austria	1 730 418 000	0,30	519 125 400
Polonia	1 992 720 000	0,30	597 816 000
Portogallo	964 881 000	0,30	289 464 300
Romania	686 064 000	0,30	205 819 200
Slovenia	200 037 000	0,30	60 011 100
Slovacchia	300 056 000	0,30	90 016 800
Finlandia	962 168 000	0,30	288 650 400
Svezia	2 144 162 000	0,15	321 624 300
Regno Unito	11 550 289 000	0,30	3 465 086 700
Totale	67 114 110 500		17 249 560 050

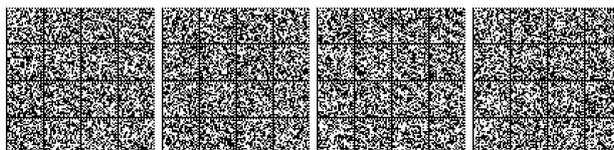


TABELLA 3

Determinazione dell'aliquota uniforme e ripartizione delle risorse basate sul reddito nazionale lordo a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), della decisione 2014/335/UE, Euratom (capitolo 1 4)

Stato membro	1 % del reddito nazionale lordo	Aliquota uniforme di risorse proprie «base complementare»	Risorse proprie «base complementare» all'aliquota uniforme
	(1)	(2)	(3) = (1) × (2)
Belgio	4 450 833 000		2 891 770 039
Bulgaria	503 702 000		327 262 414
Repubblica ceca	1 792 468 000		1 164 592 169
Danimarca	3 048 528 000		1 980 672 367
Germania	33 995 907 000		22 087 628 385
Estonia	230 792 000		149 948 873
Irlanda	2 431 496 000		1 579 777 826
Grecia	1 882 276 000		1 222 941 715
Spagna	12 003 612 000		7 798 918 885
Francia	23 880 801 000		15 515 698 934
Croazia	483 272 000		313 988 750
Italia	17 500 853 000		11 370 555 210
Cipro	185 558 000		120 559 694
Lettonia	279 697 000	0,6 497 143 (¹)	181 723 153
Lituania	411 930 000		267 636 829
Lussemburgo	394 697 000		256 440 302
Ungheria	1 239 469 000		805 300 787
Malta	104 602 000		67 961 420
Paesi Bassi	7 354 650 000		4 778 421 593
Austria	3 720 154 000		2 417 037 412
Polonia	4 681 410 000		3 041 579 223
Portogallo	1 933 791 000		1 256 411 749
Romania	1 874 072 000		1 217 611 458
Slovenia	429 322 000		278 936 661
Slovacchia	865 923 000		562 602 593
Finlandia	2 268 419 000		1 473 824 360
Svezia	5 044 851 000		3 277 712 053
Regno Unito	24 483 615 000		15 907 355 836
Totale	157 476 700 000		102 314 870 690

(¹) Calcolo dell'aliquota: (102 314 870 690) / (157 476 700 000) = 0,649 714 343 074 245.

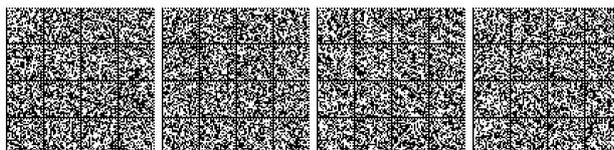


TABELLA 4

Calcolo della riduzione lorda del contributo RNL per la Danimarca, i Paesi Bassi e la Svezia e il suo finanziamento, a norma dell'articolo 2, paragrafo 5, della decisione 2014/335/UE, Euratom (capitolo 1 6)

Stato membro	Riduzione lorda	Quota percentuale della base RNL	Chiave RNL applicata alla riduzione lorda	Finanziamento della riduzione
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1) + (3)
Belgio		2,83	31 084 353	31 084 353
Bulgaria		0,32	3 517 825	3 517 825
Repubblica ceca		1,14	12 518 490	12 518 490
Danimarca	- 141 559 436	1,94	21 290 739	- 120 268 697
Germania		21,59	237 425 396	237 425 396
Estonia		0,15	1 611 838	1 611 838
Irlanda		1,54	16 981 424	16 981 424
Grecia		1,20	13 145 704	13 145 704
Spagna		7,62	83 832 514	83 832 514
Francia		15,16	166 782 096	166 782 096
Croazia		0,31	3 375 143	3 375 143
Italia		11,11	122 224 918	122 224 918
Cipro		0,12	1 295 926	1 295 926
Lettonia		0,18	1 953 387	1 953 387
Lituania		0,26	2 876 895	2 876 895
Lussemburgo		0,25	2 756 540	2 756 540
Ungheria		0,79	8 656 378	8 656 378
Malta		0,07	730 534	730 534
Paesi Bassi	- 756 798 522	4,67	51 364 437	- 705 434 085
Austria		2,36	25 981 335	25 981 335
Polonia		2,97	32 694 690	32 694 690
Portogallo		1,23	13 505 482	13 505 482
Romania		1,19	13 088 408	13 088 408
Slovenia		0,27	2 998 359	2 998 359
Slovacchia		0,55	6 047 555	6 047 555
Finlandia		1,44	15 842 504	15 842 504
Svezia	- 201 449 966	3,20	35 232 940	- 166 217 026
Regno Unito		15,55	170 992 114	170 992 114
Totale	- 1 099 807 924	100,00	1 099 807 924	0

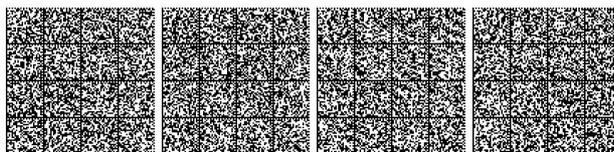


TABELLA 5

Correzione degli squilibri di bilancio a favore del Regno Unito per l'esercizio 2017 conformemente all'articolo 4 della decisione 2014/335/UE, Euratom (capitolo 1 5)

Descrizione	Coefficiente ⁽¹⁾ (%)	Importo
1. Parte del Regno Unito (in %) nella base IVA non livellata indicativa	17,1194	
2. Parte del Regno Unito (in %) nella spesa ripartita totale adeguata tenendo conto dell'allargamento	7,4429	
3. (1) - (2)	9,6765	
4. Spesa ripartita totale		118 550 222 885
5. Spese relative all'allargamento ⁽²⁾		25 135 292 635
6. Spesa ripartita totale adeguata tenendo conto dell'allargamento = (4) - (5)		93 414 930 250
7. Importo originale della correzione a favore del Regno Unito = (3) × (6) × 0,66		5 965 942 623
8. Vantaggio del Regno Unito ⁽³⁾		1 019 406 910
9. Correzione britannica di base = (7) - (8)		4 946 535 713
10. Guadagni imprevisti provenienti dalle risorse proprie tradizionali ⁽⁴⁾		- 45 769 948
11. Correzione a favore del Regno Unito = (9) - (10)		4 992 305 660

⁽¹⁾ Percentuali arrotondate.
⁽²⁾ L'importo delle spese relative all'allargamento corrisponde al totale della spesa ripartita in tredici Stati membri (che hanno aderito all'Unione dopo il 30 aprile 2004), fatta eccezione per i pagamenti diretti nel settore agricolo e le spese connesse al mercato, nonché la parte delle spese per lo sviluppo rurale originarie dal FEAOG, sezione garanzia.
⁽³⁾ Il «vantaggio» è quanto il Regno Unito ottiene a seguito del passaggio all'IVA livellata e dell'introduzione della risorsa PNL/RNL.
⁽⁴⁾ Questi guadagni imprevisti corrispondono ai benefici netti che il Regno Unito trae dall'aumento — dal 10 al 20 % al 1° gennaio 2014 — della percentuale delle risorse proprie tradizionali trattenuta dagli Stati membri a titolo di compensazione per i costi di riscossione di queste risorse (RPT).



TABELLA 6

Calcolo del finanziamento della correzione a favore del Regno Unito fissata a - 4 992 305 660 EUR (capitolo 1 5)

Stato membro	Parti nelle basi RNL	Parti senza il Regno Unito	Parti senza la Germania, i Paesi Bassi, l'Austria, la Svezia e il Regno Unito	3/4 della parte di Germania, Paesi Bassi, Austria, Svezia nella colonna 2	Importo della colonna 4 ripartito secondo la chiave della colonna 3	Chiave di finanziamento	Chiave di finanziamento applicata alla correzione
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (2) + (4) + (5)	(7)
Belgio	2,83	3,35	5,37		1,52	4,86	242 848 053
Bulgaria	0,32	0,38	0,61		0,17	0,55	27 483 181
Repubblica ceca	1,14	1,35	2,16		0,61	1,96	97 801 325
Danimarca	1,94	2,29	3,68		1,04	3,33	166 334 951
Germania	21,59	25,56	0,00	- 19,17	0,00	6,39	319 035 307
Estonia	0,15	0,17	0,28		0,08	0,25	12 592 561
Irlanda	1,54	1,83	2,93		0,83	2,66	132 668 215
Grecia	1,20	1,42	2,27		0,64	2,06	102 701 463
Spagna	7,62	9,03	14,48		4,09	13,12	654 945 669
Francia	15,16	17,96	28,81		8,14	26,10	1 302 993 398
Croazia	0,31	0,36	0,58		0,16	0,53	26 368 472
Italia	11,11	13,16	21,12		5,97	19,13	954 888 235
Cipro	0,12	0,14	0,22		0,06	0,20	10 124 487
Lettonia	0,18	0,21	0,34		0,10	0,31	15 260 935
Lituania	0,26	0,31	0,50		0,14	0,45	22 475 882
Lussemburgo	0,25	0,30	0,48		0,13	0,43	21 535 609
Ungheria	0,79	0,93	1,50		0,42	1,35	67 628 382
Malta	0,07	0,08	0,13		0,04	0,11	5 707 334
Paesi Bassi	4,67	5,53	0,00	- 4,15	0,00	1,38	69 019 868
Austria	2,36	2,80	0,00	- 2,10	0,00	0,70	34 911 864
Polonia	2,97	3,52	5,65		1,60	5,12	255 428 883
Portogallo	1,23	1,45	2,33		0,66	2,11	105 512 244
Romania	1,19	1,41	2,26		0,64	2,05	102 253 833
Slovenia	0,27	0,32	0,52		0,15	0,47	23 424 831
Slovacchia	0,55	0,65	1,04		0,30	0,95	47 246 822
Finlandia	1,44	1,71	2,74		0,77	2,48	123 770 345
Svezia	3,20	3,79	0,00	- 2,84	0,00	0,95	47 343 511
Regno Unito	15,55	0,00	0,00		0,00	0,00	0
Totale	100,00	100,00	100,00	- 28,26	28,26	100,00	4 992 305 660

I calcoli sono effettuati con quindici decimali.

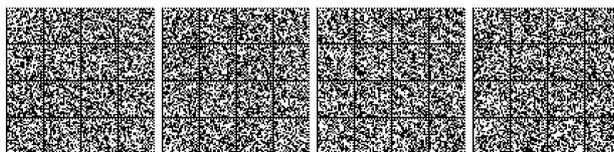


TABELLA 7
Riepilogo del finanziamento (1) del bilancio generale per tipo di risorsa propria e per Stato membro

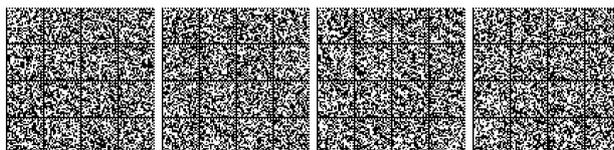
Stato membro	Risorse proprie tradizionali (RPT)					Risorse proprie basate su IVA e RNL, compresi gli adeguamenti					Totale delle risorse proprie (2)
	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9) = (5) + (6) + (7) + (8)	(10)	
Belgio	p.m.	2 473 200 000	2 473 200 000	618 300 000	562 615 800	2 891 770 039	31 084 353	242 848 053	3 728 318 245	3,12	6 201 518 245
Bulgaria	p.m.	88 100 000	88 100 000	22 025 000	71 622 900	327 262 414	3 517 825	27 483 181	429 886 320	0,36	517 986 320
Repubblica ceca	p.m.	287 500 000	287 500 000	71 875 000	219 838 200	1 164 592 169	12 518 490	97 801 325	1 494 750 184	1,25	1 782 250 184
Danimarca	p.m.	377 700 000	377 700 000	94 425 000	342 184 800	1 980 672 367	- 120 268 697	166 334 951	2 368 923 421	1,98	2 746 623 421
Germania	p.m.	4 731 600 000	4 731 600 000	1 182 900 000	2 093 050 050	22 087 628 385	237 425 396	319 035 307	24 737 139 138	20,69	29 468 739 138
Estonia	p.m.	32 900 000	32 900 000	8 225 000	34 618 800	149 948 873	1 611 838	12 592 561	198 772 072	0,17	231 672 072
Irlanda	p.m.	305 400 000	305 400 000	76 350 000	258 161 700	1 579 777 826	16 981 424	132 668 215	1 987 589 165	1,66	2 292 989 165
Grecia	p.m.	177 100 000	177 100 000	44 275 000	222 046 800	1 222 941 715	13 145 704	102 701 463	1 560 835 682	1,31	1 737 935 682
Spagna	p.m.	1 712 500 000	1 712 500 000	428 125 000	1 588 284 900	7 798 918 885	83 832 514	654 945 669	10 125 981 968	8,47	11 838 481 968
Francia	p.m.	1 749 800 000	1 749 800 000	437 450 000	3 133 713 300	15 515 698 934	166 782 096	1 302 993 398	20 119 187 728	16,83	21 868 987 728
Croazia	p.m.	52 600 000	52 600 000	13 150 000	72 490 800	313 988 750	3 375 143	26 368 472	416 223 165	0,35	468 823 165
Italia	p.m.	2 095 900 000	2 095 900 000	523 975 000	1 996 195 200	11 370 555 210	122 224 918	954 888 235	14 443 863 563	12,08	16 539 763 563
Cipro	p.m.	21 900 000	21 900 000	5 475 000	27 833 700	120 559 694	1 295 926	10 124 487	159 813 807	0,13	181 713 807
Lettonia	p.m.	48 000 000	48 000 000	12 000 000	34 150 500	181 723 153	1 953 387	15 260 935	233 087 975	0,19	281 087 975
Lituania	p.m.	87 400 000	87 400 000	21 850 000	52 562 400	267 636 829	2 876 895	22 475 882	345 552 006	0,29	432 952 006
Lussemburgo	p.m.	22 000 000	22 000 000	5 500 000	59 204 500	256 440 302	2 756 540	21 535 609	339 937 001	0,28	361 937 001
Ungheria	p.m.	157 000 000	157 000 000	39 250 000	157 682 400	805 300 787	8 656 378	67 628 382	1 039 267 947	0,87	1 196 267 947
Malta	p.m.	13 200 000	13 200 000	3 300 000	15 690 300	67 961 420	730 534	5 707 334	90 089 588	0,08	103 289 588
Paesi Bassi	p.m.	2 746 600 000	2 746 600 000	686 650 000	469 998 750	4 778 421 593	- 705 434 085	69 019 868	4 612 006 126	3,86	7 358 606 126
Austria	p.m.	221 100 000	221 100 000	55 275 000	519 125 400	2 417 037 412	25 981 335	34 911 864	2 997 056 011	2,51	3 218 156 011
Polonia	p.m.	705 200 000	705 200 000	176 300 000	597 816 000	3 041 579 223	32 694 690	255 428 883	3 927 518 796	3,28	4 632 718 796
Portogallo	p.m.	154 700 000	154 700 000	38 675 000	289 464 300	1 256 411 749	13 505 482	105 512 244	1 664 893 775	1,39	1 819 593 775
Romania	p.m.	162 200 000	162 200 000	40 550 000	205 819 200	1 217 611 458	13 088 408	102 253 833	1 538 772 899	1,29	1 700 972 899
Slovenia	p.m.	77 400 000	77 400 000	19 350 000	60 011 100	278 936 661	2 998 359	23 424 831	365 370 951	0,31	442 770 951
Slovacchia	p.m.	105 300 000	105 300 000	26 325 000	90 016 800	562 602 593	6 047 555	47 246 822	705 913 770	0,59	811 213 770
Finlandia	p.m.	154 100 000	154 100 000	38 525 000	288 650 400	1 473 824 360	15 842 504	123 770 345	1 902 087 609	1,59	2 056 187 609
Svezia	p.m.	548 000 000	548 000 000	137 000 000	321 624 300	3 277 712 053	- 166 217 026	47 343 511	3 480 462 838	2,91	4 028 462 838
Regno Unito	p.m.	3 535 600 000	3 535 600 000	883 900 000	3 465 086 700	15 907 355 836	170 992 114	- 4 992 305 660	14 551 128 990	12,17	18 086 728 990
Totale	p.m.	22 844 000 000	22 844 000 000	5 711 000 000	17 249 560 050	102 314 870 690	0	0	119 564 430 740	100,00	142 408 430 740

(1) p.m. (risorse proprie + altre entrate = totale delle entrate) (142 408 430 740 + 2 404 188 261 = 144 812 619 001 = 144 812 619 001).

(2) Totale delle risorse proprie in percentuale dell'RNL: (142 408 430 740) / (15 747 670 000 000) = 0,90 %; massimale delle risorse proprie in percentuale dell'RNL: 1,20 %.

B. STATO GENERALE DELLE ENTRATE PER LINEA DI BILANCIO

Titolo	Linea di bilancio	Bilancio 2018	Bilancio rettificativo n. 4/2018	Nuovo importo
1	RISORSE PROPRIE	142 374 438 534	33 992 206	142 408 430 740
3	ECCEDENZE, SALDI E ADEGUAMENTI	555 542 325		555 542 325
4	ENTRATE PROVENIENTI DALLE PERSONE APPARTENENTI ALLE ISTITUZIONI E AD ALTRI ORGANISMI DELL'UNIONE	1 547 408 825		1 547 408 825
5	ENTRATE PROVENIENTI DAL FUNZIONAMENTO AMMIN- ISTRATIVO DELLE ISTITUZIONI	45 050 050		45 050 050
6	CONTRIBUTI E RESTITUZIONI IN RELAZIONE AD ACCORDI E PROGRAMMI DELL'UNIONE	110 000 000		110 000 000
7	INTERESSI DI MORA E MULTE	115 000 000		115 000 000
8	ASSUNZIONE ED EROGAZIONE DI PRESTITI	6 186 061		6 186 061
9	ENTRATE VARIE	25 001 000		25 001 000
	TOTALE GENERALE	144 778 626 795	33 992 206	144 812 619 001



TITOLO 1
RISORSE PROPRIE

- CAPITOLO 1 1** — CONTRIBUTI E ALTRI DIRITTI PREVISTI NELL'AMBITO DELL'ORGANIZZAZIONE COMUNE DEI MERCATI NEL SETTORE DELLO ZUCCHERO (ARTICOLO 2, PARAGRAFO 1, LETTERA A), DELLA DECISIONE 2014/335/UE, EURATOM)
- CAPITOLO 1 2** — DAZI DOGANALI E ALTRI DIRITTI PREVISTI DALL'ARTICOLO 2, PARAGRAFO 1, LETTERA A), DELLA DECISIONE 2014/335/UE, EURATOM
- CAPITOLO 1 3** — RISORSE PROPRIE PROVENIENTI DALL'IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO CONFORMEMENTE ALLE DISPOSIZIONI DELL'ARTICOLO 2, PARAGRAFO 1, LETTERA B), DELLA DECISIONE 2014/335/UE, EURATOM
- CAPITOLO 1 4** — RISORSE PROPRIE BASATE SUL REDDITO NAZIONALE LORDO CONFORMEMENTE ALLE DISPOSIZIONI DELL'ARTICOLO 2, PARAGRAFO 1, LETTERA C), DELLA DECISIONE 2014/335/UE, EURATOM

Articolo Voce	Linea di bilancio	Bilancio 2018	Bilancio rettificativo n. 4/2018	Nuovo importo
	CAPITOLO 1 1			
1 1 0	<i>Contributi alla produzione relativi alla campagna di commercializzazione 2005/2006 e precedenti</i>	p.m.		p.m.
1 1 1	<i>Contributi connessi all'ammasso dello zucchero</i>	p.m.		p.m.
1 1 3	<i>Importi riscossi sulla produzione dello zucchero C, dell'isoglucosio C e dello sciroppo d'inulina C non esportata e sullo zucchero C e l'isoglucosio C di sostituzione</i>	p.m.		p.m.
1 1 7	<i>Tassa sulla produzione</i>	p.m.		p.m.
1 1 8	<i>Prelievi unici sulla quota supplementare di zucchero e sulla quota aggiuntiva di isoglucosio</i>	p.m.		p.m.
1 1 9	<i>Prelievo di eccedenza</i>	p.m.		p.m.
	CAPITOLO 1 1 — TOTALE	p.m.		p.m.
	CAPITOLO 1 2			
1 2 0	<i>Dazi doganali e altri diritti previsti dall'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), della decisione 2014/335/UE, Euratom</i>	22 844 000 000		22 844 000 000
	CAPITOLO 1 2 — TOTALE	22 844 000 000		22 844 000 000
	CAPITOLO 1 3			
1 3 0	<i>Risorse proprie provenienti dall'imposta sul valore aggiunto conformemente alle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), della decisione 2014/335/UE, Euratom</i>	17 249 560 050		17 249 560 050
	CAPITOLO 1 3 — TOTALE	17 249 560 050		17 249 560 050
	CAPITOLO 1 4			
1 4 0	<i>Risorse proprie basate sul reddito nazionale lordo conformemente alle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), della decisione 2014/335/UE, Euratom</i>	102 280 878 484	33 992 206	102 314 870 690
	CAPITOLO 1 4 — TOTALE	102 280 878 484	33 992 206	102 314 870 690



CAPITOLO 1 5 — CORREZIONE DEGLI SQUILIBRI DI BILANCIO**CAPITOLO 1 6 — RIDUZIONE LORDA DEL CONTRIBUTO RNL ANNUO CONCESSA AI PAESI BASSI E ALLA SVEZIA**

Articolo Voce	Linea di bilancio	Bilancio 2018	Bilancio rettificativo n. 4/2018	Nuovo importo
1 5 0	CAPITOLO 1 5 <i>Correzione degli squilibri di bilancio accordata al Regno Unito conformemente alle disposizioni degli articoli 4 e 5 della decisione 2014/335/UE, Euratom</i>	0,—		0,—
	CAPITOLO 1 5 — TOTALE	0,—		0,—
1 6 0	CAPITOLO 1 6 <i>Riduzione lorda del contributo RNL annuo concessa ai Paesi Bassi e alla Svezia conformemente alle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 5, della decisione 2014/335/UE, Euratom</i>	0,—		0,—
	CAPITOLO 1 6 — TOTALE	0,—		0,—
Titolo 1 — Totale		142 374 438 534	33 992 206	142 408 430 740



TITOLO 1
RISORSE PROPRIE

CAPITOLO 1 4 — RISORSE PROPRIE BASATE SUL REDDITO NAZIONALE LORDO CONFORMEMENTE ALLE DISPOSIZIONI DELL'ARTICOLO 2, PARAGRAFO 1, LETTERA C), DELLA DECISIONE 2014/335/UE, EURATOM

1 4 0 *Risorse proprie basate sul reddito nazionale lordo conformemente alle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), della decisione 2014/335/UE, Euratom*

Bilancio 2018	Bilancio rettificativo n. 4/2018	Nuovo importo
102 280 878 484	33 992 206	102 314 870 690

Commento

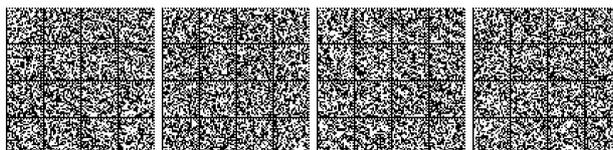
La risorsa basata sull'RNL è una risorsa «complementare» che fornisce le entrate necessarie per coprire, in un determinato esercizio, le spese eccedenti l'importo generato dalle risorse proprie tradizionali, dai versamenti a titolo dell'IVA e dalle altre entrate. La risorsa basata sull'RNL assicura implicitamente l'equilibrio ex ante del bilancio generale dell'Unione.

L'aliquota di prelievo della risorsa RNL viene determinata in funzione delle entrate supplementari necessarie per finanziare le spese di bilancio non coperte dalle altre risorse (versamenti a titolo dell'IVA, risorse proprie tradizionali e altre entrate). Un'aliquota di prelievo viene quindi applicata all'RNL di ciascuno degli Stati membri.

L'aliquota da applicare al reddito nazionale lordo degli Stati membri per il presente esercizio finanziario è dello 0,6497 %.

Basi giuridiche

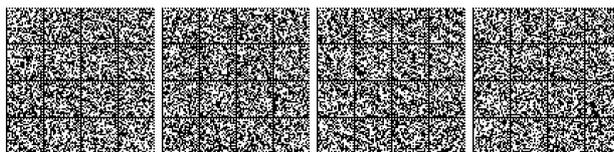
Decisione 2014/335/UE, Euratom del Consiglio, del 26 maggio 2014, relativa al sistema delle risorse proprie dell'Unione europea (GU L 168 del 7.6.2014, pag. 105), in particolare l'articolo 2, paragrafo 1, lettera c).



CAPITOLO 1 4 — RISORSE PROPRIE BASATE SUL REDDITO NAZIONALE LORDO CONFORMEMENTE ALLE DISPOSIZIONI DELL'ARTICOLO 2, PARAGRAFO 1, LETTERA C), DELLA DECISIONE 2014/335/UE, EURATOM (seguito)

1 4 0 (seguito)

Stati membri	Bilancio 2018	Progetto di bilancio rettificativo n. 4/2018	Nuovo importo
Belgio	2 890 809 302	960 737	2 891 770 039
Bulgaria	327 153 687	108 727	327 262 414
Repubblica ceca	1 164 205 255	386 914	1 164 592 169
Danimarca	1 980 014 325	658 042	1 980 672 367
Germania	22 080 290 181	7 338 204	22 087 628 385
Estonia	149 899 055	49 818	149 948 873
Irlanda	1 579 252 975	524 851	1 579 777 826
Grecia	1 222 535 415	406 300	1 222 941 715
Spagna	7 796 327 840	2 591 045	7 798 918 885
Francia	15 510 544 132	5 154 802	15 515 698 934
Croazia	313 884 433	104 317	313 988 750
Italia	11 366 777 555	3 777 655	11 370 555 210
Cipro	120 519 640	40 054	120 559 694
Lettonia	181 662 778	60 375	181 723 153
Lituania	267 547 912	88 917	267 636 829
Lussemburgo	256 355 105	85 197	256 440 302
Ungheria	805 033 241	267 546	805 300 787
Malta	67 938 841	22 579	67 961 420
Paesi Bassi	4 776 834 052	1 587 541	4 778 421 593
Austria	2 416 234 397	803 015	2 417 037 412
Polonia	3 040 568 715	1 010 508	3 041 579 223
Portogallo	1 255 994 330	417 419	1 256 411 749
Romania	1 217 206 930	404 528	1 217 611 458
Slovenia	278 843 990	92 671	278 936 661
Slovacchia	562 415 679	186 914	562 602 593
Finlandia	1 473 334 710	489 650	1 473 824 360
Svezia	3 276 623 095	1 088 958	3 277 712 053
Regno Unito	15 902 070 914	5 284 922	15 907 355 836
<i>Totale dell'articolo 1 4 0</i>	102 280 878 484	33 992 206	102 314 870 690



SEZIONE III
COMMISSIONE



COMMISSIONE

SPESE

Titolo	Linea di bilancio	Bilancio 2018		Bilancio rettificativo n. 4/2018		Nuovo importo	
		Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
01	AFFARI ECONOMICI E FINANZIARI	2 208 268 036	2 153 674 136			2 208 268 036	2 153 674 136
	<i>Riserve (40 02 40, 40 02 41)</i>	130 185 000	25 000 000			130 185 000	25 000 000
		2 338 453 036	2 178 674 136			2 338 453 036	2 178 674 136
02	MERCATO INTERNO, INDUSTRIA, IMPRENDITORIA E PMI	2 356 185 710	2 062 361 812			2 356 185 710	2 062 361 812
03	CONCORRENZA	109 841 980	109 841 980			109 841 980	109 841 980
04	OCCUPAZIONE, AFFARI SOCIALI E INCLUSIONE	14 504 772 962	12 207 667 532			14 504 772 962	12 207 667 532
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	11 102 000	8 327 000			11 102 000	8 327 000
		14 515 874 962	12 215 994 532			14 515 874 962	12 215 994 532
05	AGRICOLTURA E SVILUPPO RURALE	58 159 838 271	55 462 985 694			58 159 838 271	55 462 985 694
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	1 800 000	1 350 000			1 800 000	1 350 000
		58 161 638 271	55 464 335 694			58 161 638 271	55 464 335 694
06	MOBILITÀ E TRASPORTI	4 007 575 953	2 267 065 045			4 007 575 953	2 267 065 045
07	AMBIENTE	498 283 862	350 533 612			498 283 862	350 533 612
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	1 000 000	750 000			1 000 000	750 000
		499 283 862	351 283 612			499 283 862	351 283 612
08	RICERCA E INNOVAZIONE	6 890 257 765	6 472 483 396			6 890 257 765	6 472 483 396
09	RETI DI COMUNICAZIONE, CONTENUTI E TECNOLOGIE	2 132 573 932	2 259 062 678			2 132 573 932	2 259 062 678
10	RICERCA DIRETTA	403 727 789	397 336 829			403 727 789	397 336 829
11	AFFARI MARITTIMI E PESCA	1 084 735 790	659 590 725			1 084 735 790	659 590 725
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	46 565 000	43 302 703			46 565 000	43 302 703
		1 131 300 790	702 893 428			1 131 300 790	702 893 428
12	STABILITÀ FINANZIARIA, SERVIZI FINANZIARI E UNIONE DEI MERCATI DEI CAPITALI	94 563 454	94 367 704			94 563 454	94 367 704
13	POLITICA REGIONALE E URBANA	39 909 728 476	34 230 153 557	33 992 206	33 992 206	39 943 720 682	34 264 145 763
14	FISCALITÀ E UNIONE DOGANALE	175 802 112	168 303 344			175 802 112	168 303 344



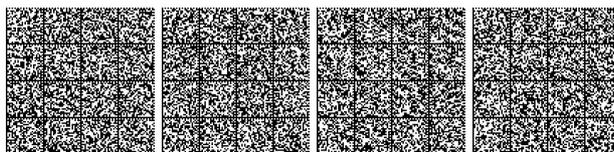
COMMISSIONE

Titolo	Linea di bilancio	Bilancio 2018		Bilancio rettificativo n. 4/2018		Nuovo importo	
		Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
15	ISTRUZIONE E CULTURA	3 806 105 904	3 502 751 391			3 806 105 904	3 502 751 391
	<i>Riserve (40 01 40, 40 02 41)</i>	42 785 652	33 226 000			42 785 652	33 226 000
		3 848 891 556	3 535 977 391			3 848 891 556	3 535 977 391
16	COMUNICAZIONE	213 021 691	211 969 691			213 021 691	211 969 691
17	SALUTE E SICUREZZA DEGLI ALIMENTI	599 104 264	562 925 962			599 104 264	562 925 962
18	MIGRAZIONE E AFFARI INTERNI	2 637 400 839	2 257 961 158			2 637 400 839	2 257 961 158
19	STRUMENTI DI POLITICA ESTERA	816 917 462	705 331 155			816 917 462	705 331 155
	<i>Riserve (40 01 40, 40 02 41)</i>	23 750 000	8 673 000			23 750 000	8 673 000
		840 667 462	714 004 155			840 667 462	714 004 155
20	COMMERCIO	115 924 575	114 524 575			115 924 575	114 524 575
21	COOPERAZIONE INTERNAZIONALE E SVILUPPO	3 486 428 453	3 248 829 555			3 486 428 453	3 248 829 555
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	6 250 000				6 250 000	
		3 492 678 453	3 248 829 555			3 492 678 453	3 248 829 555
22	POLITICA DI VICINATO E NEGOZIATI DI ALLARGAMENTO	4 391 105 748	3 680 713 958			4 391 105 748	3 680 713 958
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	70 000 000	35 000 000			70 000 000	35 000 000
		4 461 105 748	3 715 713 958			4 461 105 748	3 715 713 958
23	AIUTI UMANITARI E PROTEZIONE CIVILE	1 189 000 497	1 195 508 750			1 189 000 497	1 195 508 750
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	2 000 000	1 500 000			2 000 000	1 500 000
		1 191 000 497	1 197 008 750			1 191 000 497	1 197 008 750
24	LOTTA CONTRO LA FRODE	82 294 500	79 884 041			82 294 500	79 884 041
25	COORDINAMENTO DELLE POLITICHE E SERVIZIO GIURIDICO DELLA COMMISSIONE	244 565 633	244 015 633			244 565 633	244 015 633
26	AMMINISTRAZIONE DELLA COMMISSIONE	1 126 245 771	1 128 233 771			1 126 245 771	1 128 233 771
	<i>Riserve (40 01 40)</i>	5 915 694	5 915 694			5 915 694	5 915 694
		1 132 161 465	1 134 149 465			1 132 161 465	1 134 149 465
27	BILANCIO	78 630 924	78 630 924			78 630 924	78 630 924
28	AUDIT	19 359 668	19 359 668			19 359 668	19 359 668
29	STATISTICHE	144 068 650	130 593 650			144 068 650	130 593 650



COMMISSIONE

Titolo	Linea di bilancio	Bilancio 2018		Bilancio rettificativo n. 4/2018		Nuovo importo	
		Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
30	PENSIONI E SPESE CONNESSE	1 899 409 800	1 899 409 800			1 899 409 800	1 899 409 800
31	SERVIZI LINGUISTICI	398 802 462	398 802 462			398 802 462	398 802 462
32	ENERGIA	1 640 012 879	1 579 046 002			1 640 012 879	1 579 046 002
33	GIUSTIZIA E CONSUMATORI	257 557 182	224 742 182			257 557 182	224 742 182
34	AZIONE PER IL CLIMA	155 158 150	96 805 400			155 158 150	96 805 400
	<i>Riserve (40 02 41)</i>	<i>500 000</i>	<i>375 000</i>			<i>500 000</i>	<i>375 000</i>
		155 658 150	97 180 400			155 658 150	97 180 400
40	RISERVE	858 755 346	508 019 397			858 755 346	508 019 397
	Totale	156 696 026 490	140 763 487 169	33 992 206	33 992 206	156 730 018 696	140 797 479 375
	<i>Di cui riserve (40 01 40, 40 02 40, 40 02 41)</i>	<i>341 853 346</i>	<i>163 419 397</i>			<i>341 853 346</i>	<i>163 419 397</i>



COMMISSIONE

TITOLO 13
POLITICA REGIONALE E URBANA

Titolo Capitolo	Linea di bilancio	Bilancio 2018		Bilancio rettificativo n. 4/2018		Nuovo importo	
		Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
13 01	SPESE AMMINISTRATIVE DEL SETTORE «POLITICA REGIONALE E URBANA»	89 843 307	89 843 307			89 843 307	89 843 307
13 03	FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE ED ALTRI INTERVENTI REGIONALI	30 096 255 130	25 391 963 602			30 096 255 130	25 391 963 602
13 04	FONDO DI COESIONE (FC)	9 418 157 040	8 480 393 602			9 418 157 040	8 480 393 602
13 05	STRUMENTO DI ASSISTENZA PREADESIONE — SVILUPPO REGIONALE E COOPERAZIONE REGIONALE E TERRITORIALE	92 853 894	80 306 941			92 853 894	80 306 941
13 06	FONDO DI SOLIDARIETÀ	147 646 105	147 646 105	33 992 206	33 992 206	181 638 311	181 638 311
13 07	REGOLAMENTO SUGLI AIUTI	34 473 000	26 000 000			34 473 000	26 000 000
13 08	PROGRAMMA DI SOSTEGNO ALLE RIFORME STRUTTURALI (SRSP) — ASSISTENZA TECNICA OPERATIVA	30 500 000	14 000 000			30 500 000	14 000 000
	Titolo 13 — Totale	39 909 728 476	34 230 153 557	33 992 206	33 992 206	39 943 720 682	34 264 145 763



COMMISSIONE

TITOLO 13
POLITICA REGIONALE E URBANA

CAPITOLO 13 06 — FONDO DI SOLIDARIETÀ

Titolo Capitolo Articolo Voce	Linea di bilancio	QF	Bilancio 2018		Bilancio rettificativo n. 4/2018		Nuovo importo	
			Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
13 06	FONDO DI SOLIDARIETÀ							
13 06 01	<i>Assistere gli Stati membri colpiti da catastrofi naturali gravi aventi serie ripercussioni sulle condizioni di vita, sull'ambiente o sull'economia</i>	9	147 646 105	147 646 105	33 992 206	33 992 206	181 638 311	181 638 311
13 06 02	<i>Assistere gli Stati in fase di negoziato di adesione colpiti da catastrofi naturali gravi aventi serie ripercussioni sulle condizioni di vita, sull'ambiente o sull'economia</i>	9	p.m.	p.m.			p.m.	p.m.
Capitolo 13 06 — Totale			147 646 105	147 646 105	33 992 206	33 992 206	181 638 311	181 638 311

13 06 01 *Assistere gli Stati membri colpiti da catastrofi naturali gravi aventi serie ripercussioni sulle condizioni di vita, sull'ambiente o sull'economia*

Bilancio 2018		Bilancio rettificativo n. 4/2018		Nuovo importo	
Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
147 646 105	147 646 105	33 992 206	33 992 206	181 638 311	181 638 311

Commento

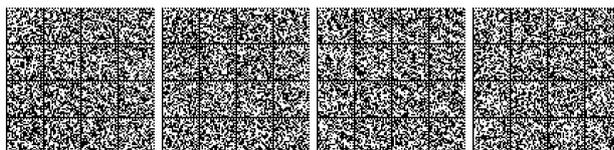
Articolo destinato ad accogliere gli stanziamenti risultanti dalla mobilitazione del Fondo di solidarietà dell'Unione europea in caso di catastrofi gravi o regionali negli Stati membri. Il sostegno dovrebbe essere prestato in caso di catastrofi naturali agli Stati membri interessati, fissando una scadenza per l'impiego del sostegno finanziario concesso e stabilendo che i paesi beneficiari devono motivare l'utilizzo del sostegno di cui beneficiano. Il sostegno ricevuto, successivamente compensato tramite pagamenti a carico di terzi, ad esempio in base al principio «chi inquina paga» o erogato in eccesso rispetto alla valutazione finale dei danni, dovrebbe essere recuperato.

Ad eccezione degli acconti, la destinazione degli stanziamenti sarà effettuata mediante storni di stanziamenti dalla riserva o, in caso di insufficienti stanziamenti iscritti in riserva, mediante un bilancio rettificativo, contemporaneamente alla decisione di mobilitazione del Fondo di solidarietà dell'Unione europea.

Basi giuridiche

Regolamento (CE) n. 2012/2002 del Consiglio, dell'11 novembre 2002, che istituisce il Fondo di solidarietà dell'Unione europea (GU L 311 del 14.11.2002, pag. 3).

Regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884), in particolare l'articolo 10.



DECISIONE (UE) 2018/1578 DEL CONSIGLIO**del 18 settembre 2018****relativa alla proroga dell'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 186, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, secondo comma, lettera a), punto v),

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Con decisione 98/591/CE ⁽²⁾ il Consiglio ha approvato la conclusione dell'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America («accordo»). L'accordo è stato firmato a Washington, DC, il 5 dicembre 1997 ed è entrato in vigore il 14 ottobre 1998.
- (2) L'articolo 12, lettera b), dell'accordo dispone che lo stesso sia concluso per un periodo iniziale di cinque anni e possa essere ulteriormente prorogato, con eventuali modificazioni, di quinquennio in quinquennio mediante accordo scritto tra le parti.
- (3) Con decisioni 2004/756/CE ⁽³⁾, 2009/306/CE ⁽⁴⁾ e 2014/240/UE ⁽⁵⁾ il Consiglio ha successivamente approvato la proroga dell'accordo di quinquennio in quinquennio. L'accordo in vigore giungerà a termine il 14 ottobre 2018.
- (4) La valutazione condotta dai servizi della Commissione dimostra chiaramente che l'accordo rappresenta un contesto importante per agevolare la cooperazione tra l'Unione e gli Stati Uniti d'America in settori prioritari comuni della scienza e della tecnologia che apportano vantaggi reciproci. È pertanto nell'interesse dell'Unione prorogare l'accordo per un nuovo periodo di cinque anni.
- (5) Entrambe le parti hanno confermato l'intenzione di prorogare l'accordo per un ulteriore periodo di cinque anni, senza apportare modifiche allo stesso.
- (6) È opportuno pertanto approvare la proroga dell'accordo a nome dell'Unione europea,

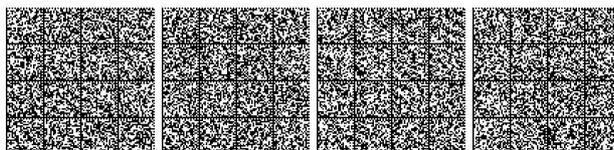
⁽¹⁾ Parere del 3 luglio 2018 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Decisione 98/591/CE del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla conclusione di un accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America (GU L 284 del 22.10.1998, pag. 35).

⁽³⁾ Decisione 2004/756/CE del Consiglio, del 4 ottobre 2004, relativa alla conclusione di un accordo che rinnova l'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America (GU L 335 dell'11.11.2004, pag. 5).

⁽⁴⁾ Decisione 2009/306/CE del Consiglio, del 30 marzo 2009, relativa alla proroga e la modifica dell'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America (GU L 90 del 2.4.2009, pag. 20).

⁽⁵⁾ Decisione 2014/240/UE del Consiglio, del 14 aprile 2014, relativa alla proroga dell'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America (GU L 128 del 30.4.2014, pag. 43).



HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La proroga dell'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e il governo degli Stati Uniti d'America per un periodo supplementare di cinque anni è approvata a nome dell'Unione.

Articolo 2

Il presidente del Consiglio notifica, a nome dell'Unione, al governo degli Stati Uniti d'America, che l'Unione ha espletato le procedure interne necessarie alla proroga dell'accordo conformemente all'articolo 12, lettera b), dell'accordo.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

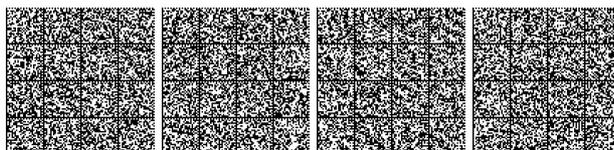
Fatto a Bruxelles, il 18 settembre 2018

Per il Consiglio

Il presidente

G. BLÜMEL

18CE2292



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1579 DELLA COMMISSIONE**del 18 ottobre 2018**

che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA**1.1. Misure provvisorie**

- (1) Il 4 maggio 2018 la Commissione europea («la Commissione») ha adottato il regolamento (UE) 2018/683 ⁽²⁾ («il regolamento provvisorio») che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni nell'Unione europea («l'Unione») di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 («il prodotto in esame») originari della Repubblica popolare cinese («RPC»).
- (2) L'11 agosto 2017 la Commissione ha avviato l'inchiesta pubblicando un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* («l'avviso di apertura») a seguito di una denuncia presentata il 30 giugno 2017 dalla coalizione contro le importazioni sleali di pneumatici («il denunciante») per conto di produttori che rappresentano oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione di pneumatici nuovi e ricostituiti per autobus o autocarri.
- (3) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 la Commissione ha disposto la registrazione delle importazioni del prodotto in esame originario dalla RPC ⁽³⁾. La registrazione delle importazioni è cessata l'8 maggio 2018 con l'entrata in vigore delle misure provvisorie.

1.2. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame

- (4) Come affermato al considerando 10 del regolamento provvisorio, l'inchiesta relativa al dumping e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° luglio 2016 e il 30 giugno 2017 («il periodo dell'inchiesta»), mentre l'analisi delle tendenze utili per valutare il pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2014 e la fine del periodo dell'inchiesta («il periodo in esame»).

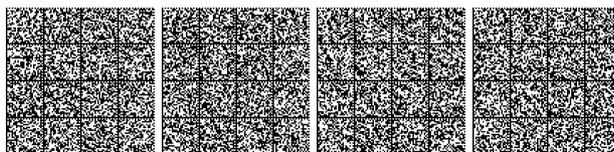
1.3. Fase successiva della procedura

- (5) A seguito dell'istituzione di dazi antidumping provvisori, il denunciante, la Camera di commercio cinese degli importatori ed esportatori di metalli, minerali e prodotti chimici (*China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters*, «CCCMC»), l'Associazione dell'industria cinese della gomma (*China Rubber Industry Association*, «CRIA»), cinque produttori esportatori cinesi, cinque importatori indipendenti, un'associazione di importatori dell'Unione, ossia l'*Association Française des Importateurs de Pneumatiques* («AFIP»), e un fornitore dell'Unione («Kraiburg») hanno presentato osservazioni scritte in merito ai risultati provvisori.

⁽¹⁾ GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2018/683 della Commissione, del 4 maggio 2018, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GUL L 116 del 7.5.2018, pag. 8).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 della Commissione, del 1° febbraio 2018, che dispone la registrazione delle importazioni di pneumatici nuovi e ricostruiti per autobus o autocarri originari della Repubblica popolare cinese (GUL 30 del 2.2.2018, pag. 12).



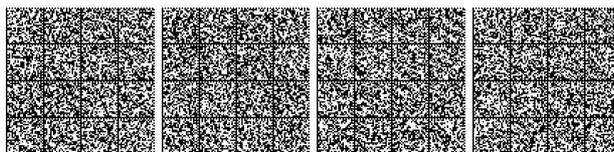
- (6) Il 2 luglio 2018, ben oltre la scadenza per presentare osservazioni in merito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, una parte interessata, Hämmerling The Tyre Company GmbH, ha presentato ulteriori osservazioni in merito ai risultati provvisori. La Commissione le ha esaminate insieme ad altre osservazioni ricevute sul documento generale di divulgazione delle informazioni nella fase definitiva.
- (7) Le parti interessate che ne hanno fatto richiesta hanno avuto la possibilità di essere sentite. Le audizioni hanno avuto luogo con la CCCMC e la CRIA; tutti i produttori esportatori inclusi nel campione: Aeolus Group ⁽⁴⁾, Pirelli Tyre Co., Ltd («Pirelli») e l'importatore collegato Prometeon Tyre Group S.r.l. («Prometeon»), Giti Group ⁽⁵⁾, Hankook Group ⁽⁶⁾ e Xingyuan Group ⁽⁷⁾; due importatori indipendenti e produttori dell'Unione, associazioni e fornitori dell'Unione di materiali per il battistrada e le riparazioni a sostegno delle misure.
- (8) La Commissione ha preso in considerazione le osservazioni presentate dalle parti interessate, le ha analizzate e, laddove opportuno, ha modificato i risultati provvisori.
- (9) La Commissione ha continuato a raccogliere e verificare tutte le informazioni che ha ritenuto necessarie ai fini dei risultati definitivi. Al fine di verificare le risposte ai questionari che non erano state verificate nella fase provvisoria della procedura, sono state effettuate visite di verifica presso le sedi delle parti elencate di seguito.
- a) Importatori indipendenti dell'Unione:
- Heuver Bandengroothandel B.V, Paesi Bassi («Heuver»);
 - Hämmerling The Tyre Company GmbH, Germania;
- b) importatori collegati nell'Unione:
- Hankook Tire Italia S.r.l.;
 - Hankook España SA;
 - Prometeon Tyre Group S.r.l.;
 - Prometeon Tyre Group España y Portugal, S.L.U.;
 - Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH;
 - Prometeon Tyre Deutschland GmbH.
- (10) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni è stata effettuata una visita di verifica presso la sede di Roline N.V., un produttore dell'Unione nei Paesi Bassi.
- (11) La Commissione ha informato tutte le parti interessate dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali intendeva istituire un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici per autobus e autocarri («la divulgazione finale delle informazioni») e disporre la riscossione definitiva degli importi depositati a titolo di dazio provvisorio.
- (12) A tutte le parti interessate è stato concesso un periodo entro il quale presentare osservazioni sulla divulgazione finale delle informazioni. Il denunciante, i produttori esportatori cinesi (Aeolus Group, Giti Group, Hankook Group, Pirelli e il suo importatore collegato Prometeon), le associazioni dell'industria [CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Associação Nacional de Industriais de Recauchagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association (Associazione Ceca dei Fabbrianti di Pneumatici Ricostruiti), Retread Manufacturing Association (Associazione dei Fabbrianti Ricostruttori)], gli importatori (Hämmerling e Kirkby Tyres Ltd.), i produttori ricostruttori (Rula-BRW) e i fornitori di materie prime per ricostruttori (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) hanno presentato osservazioni scritte.
- (13) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni si sono svolte audizioni con la CRIA e la CCCMC, Aeolus Group, Giti Group, Prometeon, il denunciante e Bipaver.

⁽⁴⁾ Aeolus Group è costituito da Aeolus Tyre Co., Ltd., Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. e Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Il nome di quest'ultima era Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. fino al 13 agosto 2018, data in cui ha cambiato nome.

⁽⁵⁾ Giti Group è costituito da Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd.; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd. (Hualin); Giti Tire (Fujian) Co., Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd. e un esportatore collegato a Singapore.

⁽⁶⁾ Hankook Group è costituito da Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); e un esportatore collegato a Seoul, Corea.

⁽⁷⁾ Xingyuan Group è costituito da Xingyuan Tire Group Ltd, Co. e Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).



- (14) Il 16 agosto 2018 e il 29 agosto 2018 il consigliere auditore ha organizzato audizioni su richiesta rispettivamente di Hankook Group e di Hämmerling.
- (15) Il 10 settembre 2018 la Commissione ha trasmesso a tutte le parti interessate un'ulteriore informazione finale limitata alla questione specifica del livello del profitto di riferimento del livello 3.
- (16) A tutte le parti interessate è stato concesso un periodo di tre giorni per presentare osservazioni sull'ulteriore documento finale di divulgazione delle informazioni. Il denunciante, i produttori esportatori cinesi (Aeolus Group, Giti Group, Hankook Group, Pirelli e il suo importatore collegato Prometeon, Xingyuan), le associazioni dell'industria [CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association (Associazione Ceca dei Fabbrianti di Pneumatici Ricostruiti), ITMA Europe, Retread Manufacturing Association (Associazione dei Fabbrianti Ricostruttori)], importatori (Hämmerling, Heuver e Kirkby Tyres Ltd.), un ricostruttore (Rula-BRW), un'associazione di utilizzatori (Lithuanian National Road Carriers' Association LINAVA) e un fornitore di materie prime per ricostruttori (Kraiburg) hanno presentato osservazioni scritte.
- (17) In seguito all'ulteriore divulgazione finale delle informazioni, il 14 settembre 2018 si è tenuta un'audizione con Prometeon.
- (18) Le osservazioni presentate dalle parti interessate sono state esaminate e prese in considerazione, ove opportuno.

1.4. Rettifica

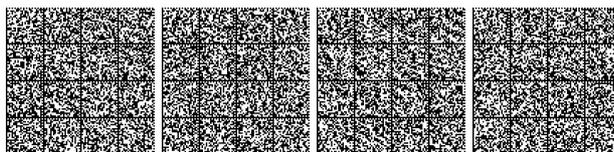
- (19) In seguito alla pubblicazione del regolamento provvisorio, Pirelli ha sottolineato che Pirelli Tyre Co., Ltd non era una filiale di Aeolus Group come erroneamente affermato nel considerando 119 del regolamento provvisorio. Ha spiegato che Pirelli Tyre Co., Ltd. è una società autonoma rispetto ad Aeolus Tyre Co., Ltd e ad Aeolus Group.
- (20) Il 10 luglio 2018, riconoscendo il proprio errore, la Commissione ha emesso una rettifica ⁽⁸⁾.
- (21) Per quanto riguarda il riferimento ad Aeolus Group, la Commissione ha indicato che l'inchiesta riguarda società o gruppi di società collegate. La relazione tra produttori esportatori è analizzata conformemente all'articolo 127 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ⁽⁹⁾. Di conseguenza, nel contesto della presente inchiesta Pirelli Tyre Co., Ltd. ed Aeolus Tyre Co., Ltd. sono considerate collegate poiché durante il periodo dell'inchiesta avevano un azionista comune, ossia China National Tire & Rubber Co., Ltd. («CNRC»). L'uso di una forma abbreviata, ossia «Aeolus Group», era destinato a facilitare il riferimento alle società collegate nel contesto del regolamento provvisorio. La forma abbreviata «Aeolus Group» è stata scelta perché Aeolus Tyre Co., Ltd. è la più grande entità di produzione tra le società collegate. Nonostante l'uso della forma abbreviata per fare riferimento ad Aeolus Group nel regolamento provvisorio, il margine di dumping è stato calcolato separatamente per ciascun produttore esportatore collegato ed è stata quindi stabilita un margine di dumping medio ponderato unico del per tutte le società collegate.
- (22) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Pirelli ha affermato che non dovrebbe essere considerata una società collegata di CNRC e di Aeolus Group. Pirelli ha contestato l'applicazione dell'articolo 127 del regolamento (UE) 2015/2447 ai fini del calcolo di un margine di dumping medio ponderato stabilito per le società collegate. Pirelli ha proposto l'applicazione dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2016/1036 (il «regolamento di base») per stabilire la relazione tra le società.
- (23) La Commissione ha ricordato che l'articolo 4 del regolamento di base riguarda la definizione dell'industria dell'Unione e la relazione tra i produttori dell'Unione e i produttori esportatori. In tale contesto un produttore dell'Unione non è considerato parte dell'industria dell'Unione se è controllato da un produttore esportatore ⁽¹⁰⁾. L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di base fa tuttavia esplicito riferimento all'articolo 127 del regolamento (UE) 2015/2447 per determinare se due parti sono associate ai fini della determinazione del margine di dumping. Esaminare se due parti siano associate garantisce che le misure antidumping siano applicate correttamente. Evita in particolare il rischio che le esportazioni siano canalizzate attraverso una società collegata che beneficia di un dazio antidumping inferiore. L'avviso di apertura ⁽¹¹⁾ faceva inoltre chiaro riferimento all'articolo 127 del regolamento (UE) 2015/2447 all'inizio del procedimento.

⁽⁸⁾ GUL 174 del 10.7.2018, pag. 23.

⁽⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GUL 343 del 29.12.2015, pag. 558).

⁽¹⁰⁾ Cfr. articolo 4, paragrafo 2, lettera a) del regolamento di base.

⁽¹¹⁾ Cfr. sezione 5.2.3 dell'avviso di apertura dell'inchiesta sugli importatori indipendenti, in particolare le note 1 alle pagine 15 e 17.



- (24) A norma dell'articolo 127, lettera d), del regolamento (UE) 2015/2447, due persone sono considerate legate se: un terzo possiede, controlla o detiene, direttamente o indirettamente, il 5 % o più delle azioni o quote con diritto di voto delle imprese dell'una e dell'altra. CNRC è il principale azionista di Pirelli. Durante il periodo dell'inchiesta, CNRC possedeva il 65 % delle azioni Pirelli. Nel settembre 2018 deteneva ancora il 46 % delle azioni Pirelli. Nel contesto della presente inchiesta Pirelli e Aeolus Group sono pertanto considerate collegate mediante una società madre comune (CNRC). L'argomentazione di Pirelli secondo cui quest'ultima non dovrebbe essere considerata una società collegata di CNRC o di Aeolus Group è stata pertanto respinta.
- (25) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Pirelli ha inoltre affermato che dovrebbe essere considerata solo come parte che ha collaborato e non come produttore esportatore, dato che aveva cessato la produzione del prodotto in esame nel novembre 2017.
- (26) La Commissione ha stabilito che Pirelli era un produttore esportatore nel periodo oggetto dell'inchiesta. Il fatto che Pirelli abbia successivamente cessato la produzione non cambia la situazione. Tale argomentazione è stata quindi respinta.

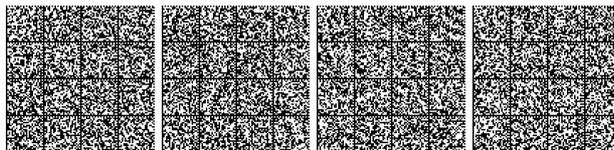
1.5. Divulgazione provvisoria delle informazioni

- (27) Varie parti interessate hanno affermato che la divulgazione provvisoria delle informazioni della Commissione era insufficiente e comprometteva quindi i loro diritti di difesa; di conseguenza, hanno chiesto alla Commissione di fornire ulteriori chiarimenti e informazioni e hanno ribadito le stesse preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (28) La Commissione ha ritenuto che il fascicolo pubblico e il regolamento provvisorio contenessero già informazioni sufficienti per consentire a tutte le parti interessate di esercitare pienamente i loro diritti di difesa. Ciò nonostante, una nota relativa al fascicolo ⁽¹²⁾ destinata a fornire chiarimenti sul regolamento provvisorio è stata inclusa nel fascicolo pubblico prima della divulgazione finale delle informazioni e a due produttori esportatori sono stati forniti chiarimenti supplementari relativi ai dati usati per i calcoli del dumping individuale.
- (29) La Commissione ha constatato che la CRIA e la CCCMC hanno dichiarato che la Commissione non aveva divulgato né a loro né agli esportatori cinesi informazioni dettagliate sui calcoli della sottoquotazione e della vendita sottocosto, privandoli così di qualsiasi possibilità di verificare eventuali errori commessi dalla Commissione o di presentare osservazioni su taluni aspetti di detti calcoli.
- (30) La CRIA, la CCCMC e gli esportatori cinesi hanno ricevuto tutte le informazioni nel rispetto dei loro diritti procedurali. Gli esportatori cinesi inclusi nel campione hanno ricevuto l'elenco dei numeri di controllo del prodotto «NCP» venduti, il prezzo di vendita unitario e un intervallo di valori ⁽¹³⁾ per il volume totale di vendite interessato. Come indicato ai considerando da 45 a 49, qualora sussistano motivi debitamente giustificati, la Commissione non deve rivelare alcuna informazione ritenuta riservata, salvo esplicita autorizzazione della parte che le ha fornite.
- (31) Aeolus Group ha affermato che la determinazione di un pregiudizio ai fini dell'articolo VI del GATT 1994 dovrebbe basarsi su prova positive e comportare un esame obiettivo a) del volume delle importazioni oggetto di dumping e del loro effetto sui prezzi dei prodotti simili sul mercato interno e b) dell'incidenza di tali importazioni sui produttori nazionali di tali prodotti. Ha inoltre affermato che la Commissione non dovrebbe basare le sue decisioni su elementi vaghi o su dati riservati forniti dalle parti bensì su tutte le informazioni e su tutti i fatti oggettivi disponibili. Il requisito di «esame obiettivo» implica la necessità di analizzare in maniera imparziale l'industria nazionale e gli effetti delle importazioni oggetto di dumping, senza favorire gli interessi di alcuna parte interessata o di alcun gruppo di parti interessate, nel contesto dell'inchiesta ⁽¹⁴⁾. Secondo Aeolus Group la maggior parte dei dati nel procedimento era rimasta riservata; ciò aveva ostacolato l'esercizio del diritto di difesa da parte degli interessati. Aeolus Group ha tuttavia osservato che l'apertura dell'inchiesta ha puntato chiaramente alla protezione degli interessi di un segmento specifico dell'industria dell'Unione (ossia l'industria della ricostruzione), senza considerare che anche la maggior parte dei grandi fabbricanti di pneumatici europei importa il prodotto in esame dalla RPC e lo rivende sul mercato dell'Unione.
- (32) In risposta a tali osservazioni, la Commissione ha rilevato che l'articolo 19 del regolamento di base prevede espressamente che le parti interessate possano fornire informazioni comunicate a titolo riservato per motivi debitamente giustificati. Una sintesi significativa delle informazioni riservate era inoltre stata inclusa nel fascicolo

⁽¹²⁾ Nota relativa al fascicolo (numero di riferimento t18.007994).

⁽¹³⁾ È stato fornito un intervallo di valori data la riservatezza dell'identità di determinati produttori dell'Unione.

⁽¹⁴⁾ Relazione dell'organo d'appello dell'OMC nella controversia WT/DS184/AB/R, Stati Uniti — misure antidumping su alcuni prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, paragrafo 109.

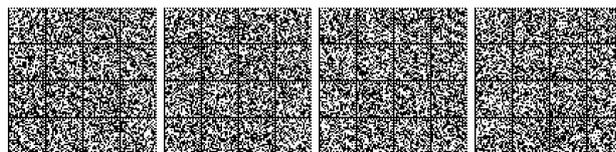


pubblico consultabile dalle parti interessate. Il fatto che l'identità di taluni produttori dell'Unione che hanno collaborato sia stata mantenuta riservata non ha impedito alla Commissione di effettuare un esame obiettivo dei fatti, né ha impedito alle parti interessate di esercitare i loro diritti di difesa. I diritti di difesa delle parti interessate sono stati inoltre salvaguardati come spiegato al considerando 37, tramite l'intervento del consigliere auditore.

1.6. Campionamento

- (33) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che i produttori cinesi di piccole e medie dimensioni (PMI) sono stati discriminati rispetto alle PMI produttrici dell'Unione in quanto queste ultime hanno avuto il diritto di compilare un questionario meno dettagliato (e quindi meno affidabile). Tali parti hanno affermato che le PMI produttrici cinesi potrebbero essere state scoraggiate dal partecipare all'inchiesta a causa del notevole onere comportato dalla compilazione di una risposta completa al questionario.
- (34) Inoltre, la CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che, dato che la Commissione aveva basato (in maniera asseritamente erronea) la sua determinazione del pregiudizio prevalentemente sui dati del volume esiguo di vendite delle PMI, la sottorappresentazione delle PMI produttrici cinesi risultava ulteriormente aggravata dal fatto che le PMI produttrici dell'Unione hanno potuto fornire una risposta meno completa e quindi meno affidabile. Un'argomentazione simile è stata ribadita in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. La CRIA e la CCCMC hanno chiesto inoltre alla Commissione di comunicare i dati specifici sul campionamento dei produttori dell'Unione, in particolare per verificare la rappresentatività del campione dell'industria dell'Unione per gli pneumatici nuovi e ricostruiti. Tale argomentazione è stata ribadita in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (35) L'affermazione secondo la quale la determinazione del pregiudizio sarebbe stata basata prevalentemente sui dati delle PMI produttrici dell'Unione non è corretta poiché la Commissione ha stabilito un campione rappresentativo per analizzare in maniera accurata la situazione del pregiudizio dei produttori dell'Unione. La Commissione ha ponderato le vendite dell'Unione per garantire la corretta rappresentazione delle vendite delle PMI sul mercato dell'Unione. È inoltre prassi costante della Commissione inviare un questionario semplificato alle PMI produttrici dell'Unione, tuttavia questo fatto non ha alcun impatto sulla correttezza dei dati forniti o sulla completezza dell'inchiesta. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (36) Come indicato al considerando 15 del regolamento provvisorio, due produttori esportatori hanno affermato che la riservatezza impediva loro di verificare se il denunciante rappresentasse più del 25 % della produzione totale dell'Unione. Hanno inoltre affermato di non poter verificare se il campione per l'industria dell'Unione fosse sufficientemente rappresentativo.
- (37) I servizi della Commissione hanno chiesto l'intervento del consigliere auditore al fine di garantire i diritti di difesa delle parti interessate alla luce di tali argomentazioni. Con nota del 12 luglio 2018, il consigliere auditore ha aggiunto una nota al fascicolo pubblico contenente le seguenti due osservazioni:
- «1. I dati nel fascicolo riservato corroborano la conclusione secondo la quale i servizi della Commissione hanno correttamente considerato i dati ricevuti nel calcolo dei requisiti di rappresentatività. Il denunciante, compresi i due produttori dell'Unione che hanno richiesto l'anonimato, rappresenta oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione del prodotto oggetto dell'inchiesta.
2. I dati contenuti nel fascicolo riservato confermano che il campionamento condotto dai servizi della Commissione responsabili dell'inchiesta è stato accuratamente descritto nella loro nota del 18 ottobre 2017 relativa al fascicolo in materia di campionamento, che è inclusa nel fascicolo disponibile per l'esame ad opera dalle parti interessate ⁽¹³⁾.»
- (38) Di conseguenza la Commissione ha ritenuto che i diritti di difesa delle parti interessate siano stati rispettati.
- (39) Infine taluni produttori esportatori hanno sostenuto che la mancanza di informazioni in merito a potenziali legami tra i denunciati anonimi e i produttori esportatori cinesi avrebbe ostacolato i loro diritti di difesa. Tuttavia, non è stato dimostrato come la conoscenza di un tale potenziale collegamento li avrebbe aiutati a difendere la loro posizione. Anche se, ipoteticamente, vi fosse un nesso tra uno o più produttori anonimi dell'Unione e uno o più produttori esportatori cinesi, l'analisi del dumping e del pregiudizio non sarebbe materialmente compromessa.
- (40) Giti Group ha affermato che la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione la quota di ciascun livello relativamente al totale delle vendite nell'Unione nel selezionare il campione di produttori dell'Unione. Tale approccio sarebbe stato più oggettivo rispetto all'attuale approccio nel contesto del quale il peso dei dati del livello 3 maggiormente colpito risultano gonfiati secondo il parere di Giti Group.

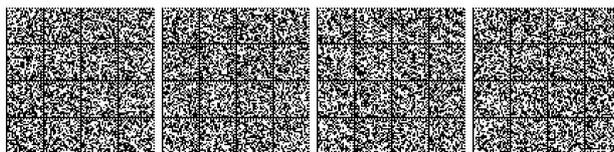
⁽¹³⁾ Nota relativa al fascicolo concernente la richiesta di verifica delle informazioni contenute nel fascicolo riservato (numero di riferimento: 18.008053).



- (41) Come spiegato nel considerando 24 del regolamento provvisorio, la Commissione ha in effetti tenuto conto dei livelli per la selezione del campione dei produttori dell'Unione. Inoltre, i considerando 157 e 158 del regolamento provvisorio e gli ulteriori chiarimenti presenti nella nota relativa al fascicolo di cui al considerando 28 del presente regolamento contenevano una spiegazione esauriente della metodologia utilizzata per rappresentare adeguatamente tutti i livelli negli indicatori microeconomici (cfr. la sezione 4.5.1.2).

1.7. Accesso alle informazioni

- (42) La CRIA e la CCCMC hanno chiesto che fosse concesso ai loro rappresentanti legali pieno accesso al margine di dumping, agli effetti sui prezzi e ai calcoli del margine di pregiudizio effettuati dalla Commissione, nonché accesso alle informazioni riservate di altre parti interessate sulle quali si basano tali calcoli (soggetto alla stipula di opportuni impegni di non divulgazione). La CRIA e la CCCMC hanno sottolineato che i requisiti dell'articolo 19 del regolamento di base dovrebbero essere bilanciati tenendo conto dei diritti della difesa, garantiti dall'articolo 41 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (43) La CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che i legali a cui sarebbe stato consentito l'accesso sono iscritti a un albo degli avvocati europeo e sono soggetti a rigide norme deontologiche per cui, in caso di divulgazione di informazioni riservate ai propri clienti, incorrerebbero in gravi azioni disciplinari, tra cui la radiazione dall'albo ed eventuali procedimenti penali. Pertanto la CRIA e la CCCMC hanno argomentato che l'accesso al fascicolo riservato non contravverrebbe all'obbligo della Commissione di proteggere le informazioni riservate consentendo al tempo stesso l'esercizio effettivo dei diritti di difesa. Inoltre, tali parti hanno ritenuto che l'intervento del consigliere auditore incaricato di accedere alle informazioni riservate e di riferire le proprie conclusioni alle parti interessate non possa essere considerato un sostituto del riesame di tali calcoli.
- (44) Durante l'audizione del 16 agosto 2018 con il consigliere auditore, Hankook Group ha affermato che la Commissione aveva violato i suoi diritti di difesa negando l'accesso ai dati che Hankook Group considerava ingiustificatamente riservati. Hankook Group ha formulato una richiesta generale di modifica della politica relativa al trattamento dei dati riservati e ha invitato i servizi della Commissione a cambiare le attuali pratiche concernenti la divulgazione dei calcoli e a permettere, in futuro, ai rappresentanti legali delle parti interessate di accedere ai calcoli nella massima misura possibile. Secondo Hankook Group la protezione dei dati riservati dovrebbe applicarsi solo nella misura in cui sia necessaria a evitare possibili danni alle società interessate. Tali danni non si verificherebbero se i rappresentanti legali fossero tenuti a rispettare un accordo di riservatezza con i servizi della Commissione. Nell'ambito della presente inchiesta, Hankook Group ha anche chiesto per il proprio rappresentante legale accesso a tutti i calcoli dei margini di dumping e di pregiudizio, compresi tutti i dati relativi al valore normale.
- (45) L'articolo 19 del regolamento di base stabilisce che la Commissione non deve rivelare informazioni di natura riservata oppure che sono comunicate a titolo riservato dalle parti, per le quali sussistono motivi debitamente giustificati, salvo esplicita autorizzazione della parte che le ha fornite. Non prevede la concessione di tale accesso ad altre parti, compresi i legali iscritti a un albo degli avvocati europeo. Occorre altresì osservare che il 9 gennaio 2018 la CRIA e la CCCMC hanno presentato procure firmate da produttori esportatori inclusi nel campione e che hanno collaborato. La Commissione ha riscontrato che talune delle procure conferite dai produttori esportatori cinesi inclusi nel campione alla CRIA e alla CCCMC non trattavano l'accesso a informazioni riservate, bensì riguardavano soltanto la partecipazione ad audizioni, la presentazione di osservazioni e il deposito di comunicazioni.
- (46) Inoltre, la giurisprudenza della Corte di giustizia stabilisce che la tutela dei diritti di difesa deve conciliarsi, ove necessario, con il principio di riservatezza, che è previsto in modo specifico all'articolo 19 del regolamento di base. Nel caso di specie, è stata dimostrata la sussistenza di motivi debitamente giustificati, dato che diverse parti interessate hanno chiesto il rispetto della riservatezza dei loro nomi per timore di poter essere oggetto di ritorsioni da parte di clienti o concorrenti. La Commissione ha valutato tali richieste e, ritenendole giustificate, ha concluso che la divulgazione di dette informazioni riservate avrebbe un notevole effetto negativo per tali parti.
- (47) Tale conciliazione consente di ricevere sintesi non riservate delle informazioni riservate (fornite ad esempio sotto forma di intervalli di valori e/o elementi indicizzati) laddove tali informazioni non riservate non comportino la divulgazione di segreti aziendali. Tuttavia, la divulgazione completa delle informazioni riservate non è stata ritenuta compatibile con l'obbligo di proteggere tali informazioni. Analogamente, dato che il legislatore dell'Unione non ha previsto tale eccezione nel regolamento di base, la Commissione ha ritenuto che il fatto che i legali iscritti presso un albo europeo degli avvocati debbano rispettare rigorose norme deontologiche e siano potenzialmente soggetti a sanzioni in caso di violazione di tali norme, non consente ai servizi della Commissione



di concedere l'accesso a informazioni riservate contravvenendo alla normativa in vigore. Di conseguenza la Commissione ha concluso che l'accesso alle informazioni riservate non poteva essere concesso ai legali iscritti presso un albo europeo degli avvocati. In ogni caso, un'ulteriore misura a tutela dei diritti della difesa delle parti interessate è costituita dalla possibilità di ricorrere al consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale a norma dell'articolo 15 della decisione del presidente della Commissione europea, del 29 febbraio 2012, relativa alla funzione e al mandato del consigliere auditore in taluni procedimenti in materia commerciale ⁽¹⁶⁾. Poiché le parti interessate non hanno chiesto il parere del consigliere auditore in merito a tale punto, detta argomentazione deve pertanto essere respinta.

- (48) La Commissione ha inoltre ritenuto che il fascicolo pubblico a disposizione delle parti interessate, ivi compreso della CRIA, della CCCMC e di Hankook Group, contenesse tutte le informazioni pertinenti al caso utilizzate nell'inchiesta. Eventuali informazioni ritenute riservate erano riportate in sintesi nel fascicolo pubblico. Tutte le parti interessate, comprese la CRIA e la CCCMC, avevano accesso al fascicolo pubblico e potevano consultarlo.
- (49) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ha ritenuto che le informazioni fornite nei documenti oggetto di divulgazione e nel fascicolo pubblico fossero sufficienti a permettere alle parti interessate di esercitare i loro diritti di difesa. Tale argomentazione è stata pertanto respinta. Ciò nonostante, dopo l'audizione con il consigliere auditore la Commissione ha divulgato alcuni dati supplementari relativi al calcolo del dumping e del pregiudizio come indicato ai considerando 77 e 178.
- (50) Hämmerling ha chiesto un'audizione con il consigliere auditore per manifestare preoccupazioni di ordine giuridico connesse alla presente inchiesta e a determinate questioni orizzontali relative alla protezione delle informazioni riservate e non riservate figuranti nella banca dati TRON TDI, e all'attuale pratica di autorizzare l'accesso ai fascicoli non riservati alle parti interessate al di fuori del territorio dell'Unione tramite detta banca dati.
- (51) La Commissione ha osservato che il nuovo regolamento generale sulla protezione dei dati ⁽¹⁷⁾ non era applicabile al caso in esame. Hämmerling ha inoltre confermato che la questione della protezione dei dati personali non era direttamente collegata a una possibile limitazione specifica dell'esercizio dei suoi diritti di difesa nell'ambito della normativa in materia di difesa commerciale. La Commissione ha pertanto concluso che la posizione di Hämmerling nel procedimento e i suoi diritti di difesa non sono stati pregiudicati dal nuovo regolamento generale sulla protezione dei dati.

2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

2.1. Argomentazioni riguardanti la segmentazione del mercato degli pneumatici dell'Unione

- (52) Diverse parti interessate hanno ribadito la loro argomentazione secondo la quale gli pneumatici nuovi e ricostituiti non potevano costituire un singolo prodotto in esame o formare parte di un singolo segmento. Inoltre, diverse parti interessate hanno affermato che il mercato dell'Unione dovrebbe essere suddiviso in almeno quattro livelli: tre livelli per gli pneumatici nuovi oltre a una quarta, nuova categoria da istituire per gli pneumatici ricostruiti. In alternativa, dovrebbe essere introdotto un nuovo livello per pneumatici importati a basso costo. La CRIA e la CCCMC hanno altresì affermato che si dovrebbe attuare un'ulteriore segmentazione per il primo equipaggiamento e gli pneumatici di ricambio.
- (53) Come indicato nei considerando da 72 a 74 del regolamento provvisorio, gli pneumatici nuovi (ricostruibili o non) e ricostruiti non presentano caratteristiche tecniche, fisiche e chimiche di base differenti. In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, le parti interessate non hanno fornito prove supplementari a sostegno del contrario. Di conseguenza la Commissione ha respinto l'argomentazione della CRIA e della CCCMC secondo la quale gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti non possono essere considerati costituire il medesimo prodotto in esame. Per quanto riguarda la richiesta di istituire un quarto livello per gli pneumatici ricostruiti, la Commissione ha sottolineato che gli pneumatici nuovi e ricostruiti condividono le medesime caratteristiche di base e sono ampiamente intercambiabili. Inoltre, come spiegato nei considerando da 55 a 57 del regolamento provvisorio, gli pneumatici ricostruiti rientrano per lo più nel livello 3. Di conseguenza, non è necessario creare un quarto livello per gli stessi. La Commissione ha quindi respinto anche tale richiesta.
- (54) Aeolus Group ha sostenuto che la Commissione dovrebbe escludere gli pneumatici nuovi dall'ambito di applicazione dell'inchiesta. In proposito ha fatto riferimento alla relazione dell'organo di appello dell'OMC nella controversia «Comunità europee — Misure riguardanti l'amianto e prodotti contenenti amianto ⁽¹⁸⁾», secondo la quale la determinazione del fatto che due prodotti siano simili consiste sostanzialmente nella determinazione del fatto che i prodotti siano o meno in concorrenza tra loro. Aeolus Group ha affermato che la Commissione dovrebbe prendere in considerazione tale approccio nel determinare se due prodotti possono o meno essere considerati simili.

⁽¹⁶⁾ GUL 107 del 19.4.2012, pag. 5.

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GUL 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽¹⁸⁾ Relazione dell'organo di appello nella controversia WT/DS/135/AB/R *Comunità europee — Misure riguardanti l'amianto e prodotti contenenti amianto*.



- (55) La Commissione ha ritenuto che esistesse una relazione concorrenziale tra gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti. Come verrà mostrato nella sezione 4.6, nell'analisi dell'interconnessione tra livelli, gli pneumatici importati (nuovi) di livello 3 sono in concorrenza con gli pneumatici ricostruiti nell'Unione e stanno attualmente rilevando la quota di mercato degli pneumatici ricostruiti di livello 3. Ciò, a sua volta, ha un effetto a cascata inverso anche sugli pneumatici di livello 2 e di livello 1 e ha pertanto influito sulla posizione concorrenziale dei produttori di pneumatici dell'Unione nei livelli 1 e 2. Tale argomentazione è stata quindi respinta.
- (56) Hankook Group ha affermato che il suo marchio Hankook dovrebbe essere classificato nel livello 2 dato che tutti e tre i criteri utilizzati dalla Commissione portano al medesimo risultato: i) riconoscimento del marchio; ii) ricostruibilità e iii) vendite dirette di pneumatici a produttori di autobus e autocarri, vale a dire vendite di primo equipaggiamento (*original equipment* - «OE»).
- (57) In relazione al primo criterio - il riconoscimento del marchio - Hankook Group ha sostenuto che non soltanto ETRMA (nelle sue relazioni del 2017 e del 2018), ma anche la relazione «Global Tire Intelligence» del mese di giugno del 2016 e la Commissione statunitense per il commercio internazionale nel marzo 2016 hanno trattato Hankook come un marchio di livello 2 ⁽¹⁹⁾. La Commissione ha ammesso che nelle quattro relazioni il riconoscimento di Hankook sembrasse optare per un marchio di livello 2. Nel contempo, tuttavia, Hankook Group si promuove come marchio di fascia alta (*premium*) sul sito web del proprio gruppo. Inoltre come già osservato al considerando 63 del regolamento provvisorio, il documento interno della società fornito alla Commissione durante la visita di verifica indicava che il marchio era passato al livello 1. Di conseguenza la Commissione ha constatato che la percezione del mercato e l'autopercezione di Hankook Group non coincidono pienamente.
- (58) Hankook Group ha altresì presentato indagini interne riservate effettuate nel 2017 per il *Global Marketing Strategy Team* di Hankook nel Regno Unito, in Germania, in Spagna e in Italia in relazione agli pneumatici per autovetture. Secondo l'azienda, tali documenti mostrano che altri marchi di livello 1 presentano una maggiore notorietà del marchio tra i clienti in questi paesi. La Commissione ha constatato che a partire da tali dati era possibile trarre due conclusioni fondamentali. Innanzitutto, lo stesso Hankook Group riconosceva che la classificazione dei marchi in livelli è un concetto dinamico per tutti i marchi. Ad esempio, nel Regno Unito, uno dei suoi concorrenti era considerato un marchio di livello 2, mentre il medesimo si collocava tra gli «operatori principali» o «di livello 1» in Germania, Spagna e Italia. In secondo luogo, Hankook Group sembra collocarsi in una posizione «a cavallo tra» i due livelli secondo la percezione dei clienti in relazione alle autovetture: in generale, la «notorietà del marchio guidata» ⁽²⁰⁾ per Hankook era inferiore a quella di marchi di livello 1, mentre la «notorietà spontanea del marchio» ⁽²¹⁾ si attestava, fatta eccezione per il Regno Unito, al medesimo livello o a un livello persino leggermente più elevato di altri marchi concorrenti classificati dalla Commissione come rientranti nel livello 1.
- (59) La Commissione è quindi passata ad esaminare il secondo criterio. Ha ricordato che gli pneumatici di livello 1 sono progettati per essere pneumatici «multi vite», il che comporta un ulteriore aumento del chilometraggio, già di per sé elevato, del prodotto originale (fino a tre ricostruzioni per un utilizzo normale), come stabilito nel considerando 55 del regolamento provvisorio. A tale riguardo, Hankook Group ha dichiarato di assumere una garanzia contrattuale che gli pneumatici Hankook possono essere ricostruiti non più di una volta e che la quota di mercato del proprio marchio ricostruito Alphatread è trascurabile e in diminuzione. Inoltre, i prezzi delle sue carcasse sono inferiori a quelli delle carcasse dei leader di mercato.
- (60) Da un lato, la Commissione ha preso atto della posizione di Alphatread sul mercato, ma ha riscontrato che questo fatto può dipendere piuttosto dalla decisione della società di gestire o meno un'impresa di ricostruzione integrata verticalmente. La Commissione ha inoltre riconosciuto che la garanzia legale per gli pneumatici Hankook copre soltanto un'operazione di ricostruzione. Dall'altro, la ricostruibilità non dipende soltanto dalla ricostruzione di Alphatread o da una garanzia legale rilasciata da Hankook Group, che per sua natura è conservatrice. Piuttosto, ai fini della classificazione è più importante la frequenza con cui gli pneumatici vengono effettivamente ricostruiti sul mercato e sono quindi in concorrenza con altri pneumatici di livello 1 in relazione a tale aspetto.
- (61) Di conseguenza la Commissione ha chiesto agli operatori del settore della ricostruzione nell'Unione se gli pneumatici Hankook possono essere ricostruiti una sola volta, due volte o più di due volte. L'Associazione dei ricostruttori BIPAVER ha informato la Commissione che tutti e sette i ricostruttori consultati (tre aventi sede in Germania, uno in Portogallo, uno in Spagna, uno in Italia e uno nel Regno Unito) hanno risposto che gli pneumatici Hankook possono essere ricostruiti due volte. Inoltre, nel caso di determinate misure, gli pneumatici

⁽¹⁹⁾ Osservazioni di Hankook Group sulla divulgazione provvisoria delle informazioni (numero di riferimento: t18.006816).

⁽²⁰⁾ Nel contesto di una domanda guidata sulla notorietà del marchio, un'indagine misura se le persone sono in grado di riconoscere un marchio a partire da un elenco di marchi noti. Numero di riferimento: t18.007850.

⁽²¹⁾ La notorietà spontanea del marchio indica che l'impatto del marchio è tale da fare sì che i consumatori collochino il marchio al primo posto. Per misurare la notorietà spontanea del marchio viene posta una domanda aperta nella quale il nome del marchio non è menzionato in maniera specifica. Numero di riferimento: t18.007850.



Hankook possono essere ricostruiti più di due volte dai ricostruttori consultati in Portogallo, Spagna e nel Regno Unito che hanno risposto a BIPAVER. Un altro ricostruttore avente sede in Italia ha risposto individualmente che gli pneumatici a basso rapporto di aspetto di Hankook vengono ricostruiti soltanto una volta, tuttavia i rapporti di aspetto aventi dimensioni maggiori sono ricostruiti due volte. Un ricostruttore francese ha risposto individualmente che gli pneumatici Hankook vengono ricostruiti due o più volte. Un altro ricostruttore spagnolo ha informato che le carcasse degli Hankook presentano la medesima qualità di pneumatici *premium* quali Michelin, Continental, Goodyear e Bridgestone. In questo contesto, la Commissione ha stabilito che gli pneumatici Hankook sono prevalentemente ricostruiti due volte nell'Unione, mentre la qualità delle loro carcasse consente persino ulteriori ricostruzioni per determinate misure.

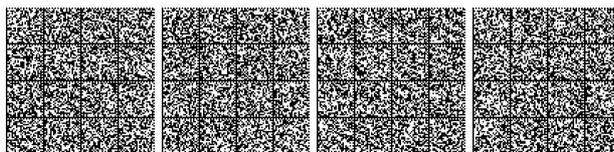
- (62) Rispetto al terzo criterio, Hankook Group ha sostenuto che le sue vendite di OE nell'Unione rappresentavano soltanto l'1,6 % di tutte le vendite OE del 2017. Una quota di mercato così esigua non è sufficiente a classificarli come appartenenti al livello 1. La Commissione non ha convenuto con questa valutazione. Ha osservato infatti che la tendenza delle vendite OE di Hankook Group era in aumento. Mentre nel 2014 Hankook Group non aveva contratti di vendita OE, da allora la sua attività OE è cresciuta ogni anno fino al 2017. Inoltre, sebbene un valore pari all'1,6 % sembri esiguo in termini assoluti, include una quota più significativa pari al [7-12] % con uno dei principali produttori di autocarri europei. La Commissione ha riscontrato che il fatto stesso che tale importante produttore di autocarri si fidi della qualità *premium* del marchio Hankook è significativo. Nel corso di un'audizione tenutasi il 20 giugno 2018, Hankook Group ha inoltre sostenuto che gli pneumatici destinati a vendite OE venivano consegnati dalla Corea del Sud anziché dalla RPC e, di conseguenza, tali vendite OE non potevano essere attribuite agli pneumatici esportati dalla Cina. La Commissione non ha verificato tale affermazione. Tuttavia, anche qualora sia effettivamente corretta, essa non spiega perché Hankook Group non sarebbe in grado di applicare il suo *know-how* anche negli stabilimenti di produzione cinesi e di effettuare vendite OE degli pneumatici fabbricati nella RPC nel prossimo futuro. Pertanto la Commissione ha stabilito che Hankook Group era in grado di realizzare vendite OE con noti produttori di autocarri europei, con la possibilità di aumentare tale attività nel prossimo futuro.
- (63) Alla luce di tutti e tre i criteri presi in considerazione congiuntamente, la Commissione ha confermato il risultato rilevato nella fase provvisoria, secondo il quale il marchio Hankook era passato dal livello 2 al livello 1. Sebbene il riconoscimento predominante da parte del mercato lo collochi ancora nel livello 2, due elementi dell'autovalutazione di Hankook Group rilevati durante l'indagine e un'analisi delle indagini sul marchio indicano che gli pneumatici Hankook appartengono piuttosto al livello 1. Di conseguenza la percezione di Hankook Group si colloca «a cavallo tra» questi livelli. Le risposte ricevute dai ricostruttori dimostrano tuttavia che gli pneumatici Hankook sono oggi ricostruiti almeno due volte nell'Unione e che la loro qualità ha consentito a Hankook Group di sviluppare le vendite OE anche con noti produttori di autocarri europei. La Commissione ha quindi classificato Hankook Group come produttore di livello 1 ai fini della presente inchiesta.
- (64) Hankook Group ha altresì affermato che il suo marchio Aurora dovrebbe essere classificato nel livello 3. Tuttavia, poiché la differenza tra i marchi Aurora e Hankook non è così significativa e, avendo confermato la classificazione di Hankook come marchio di livello 1, la Commissione ha mantenuto anche la sua classificazione per Aurora come marchio di livello 2.
- (65) Giti Group ha affermato che il suo marchio Primewell dovrebbe essere classificato nel livello 3. La Commissione ha accolto tale argomentazione poiché il marchio Primewell soddisfaceva i criteri di livello 3: è un marchio di qualità inferiore con una ricostruibilità molto limitata e non presenta vendite OE.

2.2. Richieste di esclusione del prodotto

- (66) Diverse parti interessate hanno affermato che le controversie in materia di concorrenza di cui ai considerando da 68 a 83 del regolamento provvisorio e le indagini svolte da paesi terzi non dovrebbero essere respinte e hanno ribadito le stesse preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. Anziché respingere tali decisioni per motivi procedurali, la Commissione avrebbe dovuto analizzare i loro risultati in merito alla sostanza. Tali parti hanno ribadito che le indagini svolte da Stati Uniti, India, dalla Commissione economica eurasiatica e dall'Egitto dovrebbero essere prese in considerazione e che il procedimento in materia di concorrenza avviato nel maggio del 1996 è pertinente per l'attuale procedimento⁽²²⁾. Inoltre la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione non può semplicemente respingere i risultati della Commissione stessa in un caso di concentrazione⁽²³⁾ nelle quali affermava che gli pneumatici di ricambio nuovi a basso costo non rappresentano dei sostituti degli pneumatici ricostruiti. Tali parti ritenevano che detti risultati fossero estremamente pertinenti ai fini della segmentazione operata dalla Commissione e, più in generale, per l'analisi del pregiudizio.

⁽²²⁾ Commissione europea, caso COMP/E-2/36.041/PO Michelin.

⁽²³⁾ Commissione europea, caso COMP/M.4564 - BRIDGESTONE/BANDAG, punti 20-22.



- (67) Per quanto concerne tali argomentazioni, la Commissione ha ribadito che le indagini in materia di concorrenza e antidumping differiscono in maniera sostanziale dalla definizione del prodotto in esame pertinente. Inoltre, a norma dell'accordo antidumping dell'OMC, i membri godono di un'ampia discrezionalità nella definizione del prodotto in esame e del prodotto simile. Di conseguenza né le controversie in materia di concorrenza né altri procedimenti anti-dumping in paesi terzi sono direttamente applicabili all'inchiesta in corso. Pertanto tali argomentazioni sono state respinte.
- (68) Diverse parti interessate hanno affermato che tra pneumatici nuovi e ricostruiti esistono differenze in termini di caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche essenziali, di applicazioni e di canali di vendita e hanno ribadito un'argomentazione simile in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. Tali parti hanno affermato che le materie prime per la produzione di pneumatici nuovi differiscono in maniera significativa da quelle necessarie per la produzione di pneumatici ricostruiti. Sarebbe pertanto opportuno escludere dalla definizione del prodotto in esame gli pneumatici ricostruibili o «multi vite».
- (69) Come indicato al considerando 72 del regolamento provvisorio, gli pneumatici nuovi e ricostruiti presentano le stesse caratteristiche tecniche, gli stessi componenti e la stessa struttura di un nuovo pneumatico. Uno pneumatico nuovo fornisce la carcassa utilizzata dall'industria della ricostruzione. Il battistrada è simile a quello di uno pneumatico nuovo. La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.
- (70) Inoltre, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che gli pneumatici ricostruiti hanno applicazioni diverse rispetto a quelli nuovi, perché le prestazioni in materia di sicurezza degli pneumatici ricostruiti sono significativamente inferiori rispetto a quelle degli pneumatici nuovi e hanno ribadito le medesime preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. A sostegno di tale affermazione hanno addotto una citazione tratta dalla legislazione statunitense⁽²⁴⁾. Inoltre, hanno affermato che anche le istituzioni dell'Unione considerano gli pneumatici ricostruiti come prodotti distinti rispetto agli pneumatici nuovi in altri contesti. Infatti, agli pneumatici ricostruiti non si applicherebbe in maniera esplicita il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁵⁾. Gli stessi non sarebbero pertanto soggetti alla medesima legislazione, contrariamente a quanto suggerito al considerando 75 del regolamento provvisorio.
- (71) La Commissione ha respinto tale argomentazione. Nel considerando 73 del regolamento provvisorio, la Commissione ha esaminato il modo in cui gli pneumatici erano percepiti in termini di prestazioni di sicurezza e ha concluso che emergono esattamente le medesime differenze di percezione in termini di caratteristiche tecniche, qualità e sicurezza tra due pneumatici nuovi di livelli diversi. Inoltre, la decisione del Consiglio, del 13 marzo 2006, che modifica le decisioni 2001/507/CE e 2001/509/CE per rendere obbligatori i regolamenti della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite n. 109 e n. 108 relativi agli pneumatici ricostruiti⁽²⁶⁾ stabilisce che le disposizioni dei regolamenti UN/ECE n. 108 e 109 devono essere applicate come condizione obbligatoria per l'immissione sul mercato dell'Unione degli pneumatici ricostruiti, al fine di garantire che gli pneumatici ricostruiti soddisfino requisiti di sicurezza e di controllo della qualità simili a quelli degli pneumatici nuovi⁽²⁷⁾.
- (72) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che il processo di produzione degli pneumatici nuovi è sostanzialmente diverso da quello degli pneumatici ricostruiti. Sebbene la Commissione concordi con tali parti sulla diversità del processo di produzione, l'uso di pneumatici nuovi e ricostruiti è lo stesso: sono montati sulle ruote di autobus o di autocarri per stabilire un contatto morbido con la strada. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

2.3. Prodotto simile

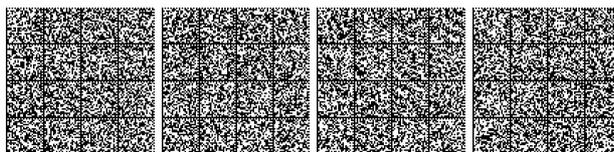
- (73) Tutti i produttori esportatori cinesi inclusi nel campione, la CRIA e la CCCMC hanno chiesto alla Commissione di fornire maggiori informazioni sui tipi di pneumatici utilizzati a fini comparativi. Hanno infatti affermato che era altamente probabile che talune differenze non si riflettessero negli NCP/nei tipi di prodotto e che pertanto dovevano essere apportati adeguamenti. Gli esportatori cinesi, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che non avevano potuto individuare tali differenze in quanto non disponevano di informazioni sui prodotti venduti dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Tali parti hanno ribadito osservazioni simili in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (74) La Commissione ha constatato che il fascicolo pubblico conteneva già informazioni sufficienti in merito alla definizione degli NCP/dei tipi di prodotto. La definizione del tipo di prodotto è piuttosto complessa e comprende sette caratteristiche [tra cui larghezza della sezione, rapporto di aspetto, tipo di costruzione, diametro del cerchio/della ruota, posizione dello pneumatico, pneumatico invernale (sì o no), pneumatico senza camera d'aria (sì o no)]. Di conseguenza, la Commissione ha concluso che le caratteristiche degli NCP erano sufficientemente

⁽²⁴⁾ A norma della legislazione statunitense: «non deve essere utilizzato alcun autobus che monti pneumatici ricolpiti, rigenerati o ricostruiti sulle ruote anteriori»; 49 CFR 393.75 - Pneumatici.(d).

⁽²⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46).

⁽²⁶⁾ GU L 181 del 4 luglio 2006, pag. 1.

⁽²⁷⁾ <http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework0> [data dell'ultimo accesso: 12 luglio 2018].



dettagliate da tener conto di tutte le caratteristiche del prodotto riscontrate sul mercato dell'Unione. In effetti, nessun'altra parte interessata ha sostenuto che gli NCP non riflettevano tutte le differenze tra i diversi tipi di prodotto, e che lo stesso tipo di prodotto realizzato nell'Unione differiva dallo stesso tipo di prodotto realizzato nella RPC. Nessuna delle parti interessate ha tantomeno fornito informazioni in merito a quali altre caratteristiche sarebbero necessarie per garantire un confronto ancora più completo o più ampio tra i tipi di prodotto in esame importati e quelli del mercato interno. Di conseguenza la Commissione ha confermato il suo risultato secondo il quale le caratteristiche degli NCP erano sufficientemente dettagliate per racchiudere tutte le differenze pertinenti tra i diversi tipi di prodotto, consentendo un equo confronto tra prodotti (e prezzi). La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.

- (75) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che non era chiaro se le nozioni di tipi di prodotto e NCP differissero tra loro e hanno chiesto alla Commissione di chiarire tale questione. Ai fini del presente procedimento, la Commissione ha confermato che le due nozioni sono intercambiabili.

3. DUMPING

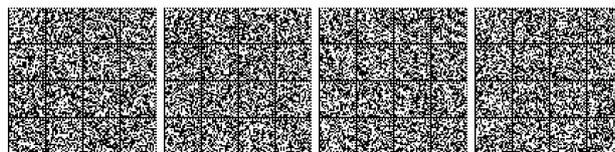
- (76) La CRIA e la CCCMC, Aeolus Group e Pirelli, Hankook Group e Giti Group hanno contestato il fatto che, oltre all'identità del produttore del paese di riferimento, erano stati mantenuti riservati anche i calcoli dettagliati del valore normale. Hanno affermato che ciò rendeva loro impossibile esercitare i loro diritti al giusto processo e presentare osservazioni significative sul calcolo del valore normale. Giti Group e Hankook Group hanno ribadito quest'argomentazione in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (77) La Commissione ha ricordato che il produttore del paese di riferimento aveva chiesto il trattamento riservato della sua identità e aveva fornito una giustificazione per tale richiesta. La Commissione ha esaminato nel merito la richiesta di riservatezza e ha stabilito che effettivamente sussisteva una significativa possibilità di ritorsioni e ha pertanto accolto la richiesta di non rendere noto il nome di detta società. Il produttore del paese di riferimento ha inoltre fornito prove del fatto che, sulla base dei suoi dati relativi alle vendite e ai costi, in particolare delle vendite per livello, i suoi concorrenti potevano determinarne l'identità e quindi minacciare ritorsioni in caso di continuazione della cooperazione. Pertanto la Commissione ha concordato con il produttore che i calcoli dettagliati del valore normale dovevano essere mantenuti riservati o indicati sotto forma di intervalli. In seguito all'audizione con il consigliere auditore di cui al considerando 14, la Commissione ha divulgato ulteriori informazioni sul costo di produzione («CP») del produttore del paese di riferimento e sulle spese generali, amministrative e di vendita («SGAV»).

3.1. Valore normale

3.1.1. Trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato («TEM»)

- (78) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group, la CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che l'approccio della Commissione consistente nel continuare ad applicare l'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base (prima della modifica adottata il 19 dicembre 2017⁽²⁸⁾) costituiva una violazione degli impegni assunti dall'Unione nel protocollo di adesione all'OMC della Cina ed era pertanto illegale. In tale contesto, Giti Group ha espresso il suo disaccordo in merito all'affermazione della Commissione secondo la quale l'onere della prova spetterebbe a Giti Group e ha rilevato, in ultima analisi, che nulla impediva giuridicamente alla Commissione di determinare il valore normale sulla base dei dati di Giti Group relativi ai costi e alle vendite (sul mercato interno).
- (79) Come indicato al considerando 88 del regolamento provvisorio, nella sua inchiesta la Commissione ha seguito il diritto applicabile al momento dell'inchiesta, ivi compreso l'articolo 2, paragrafo 7, lettere b) e c), del regolamento di base. A tale riguardo, l'affermazione secondo cui l'onere della prova non spetterebbe a Giti Group non è conciliabile con l'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, il quale statuisce che «la domanda di cui alla lettera b) dev'essere fatta per iscritto e deve contenere prove sufficienti in ordine al fatto che il produttore opera in condizioni di economia di mercato...». Inoltre, ai fini della determinazione del valore normale, l'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base prevede che il valore normale possa essere determinato «in base al prezzo o al valore costruito in un paese terzo ad economia di mercato oppure al prezzo per l'esportazione da tale paese terzo ad altri paesi, compresa l'Unione...».
- (80) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group ha altresì affermato che la Commissione aveva violato i suoi diritti di difesa in due modi respingendo la sua richiesta del TEM:
- a) a Giti Group non è stato concesso un tempo sufficiente per presentare osservazioni significative in merito alla divulgazione del TEM, poiché il termine per presentare osservazioni sulla divulgazione del TEM era stato inadeguato e irragionevole; e

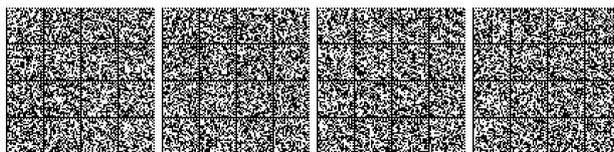
⁽²⁸⁾ Regolamento (UE) 2017/2321 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, che modifica il regolamento (UE) 2016/1036 relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea e il regolamento (UE) 2016/1037 relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea (GU L 338 del 19.12.2017, pag. 1).



- b) la Commissione ha divulgato la sua relazione sulla verifica del TEM soltanto il 3 maggio 2018, ossia circa un mese dopo l'adozione della decisione finale sul TEM (il 9 aprile 2018).
- (81) La Commissione ha contestato tali affermazioni per i motivi che seguono:
- a) il 15 marzo 2018 la Commissione aveva condiviso la sua valutazione del TEM fissando il 27 marzo 2018 all'ora di chiusura degli uffici come termine per la presentazione di osservazioni. Tale termine di 12 giorni è ragionevole e ha consentito a Giti Group di difendere adeguatamente i propri interessi;
- b) il documento di divulgazione del TEM del 15 marzo 2018 conteneva non soltanto i fatti essenziali, ma anche i risultati dell'inchiesta in loco. In questo documento specifico i servizi della Commissione hanno descritto in maniera trasparente tutti gli elementi pertinenti consentendo così a Giti Group di difendere i suoi interessi rispetto alla valutazione del TEM. Inoltre, le visite di verifica presso Giti Group hanno avuto luogo durante un periodo di tre settimane nel corso del quale era presente almeno un consulente legale in rappresentanza di Giti Group. Durante le visite di verifica i servizi della Commissione hanno tenuto informati i rappresentanti dell'impresa, tanto verbalmente quanto tramite posta elettronica, in merito alle informazioni verificate con successo e a quelle che dovevano ancora essere verificate o fornite. Al termine di ogni visita di verifica il consulente legale di Giti Group ha ricevuto un elenco identico di tutto il materiale raccolto durante il processo di verifica. Di conseguenza, anche in assenza di una relazione di missione, che si limita a fare il punto sulle risultanze fattuali già comunicate nel documento di divulgazione del TEM, Giti Group aveva avuto un'ampia possibilità di presentare osservazioni sulle considerazioni essenziali per la valutazione del TEM.
- (82) In conclusione, in seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, le osservazioni sul TEM non hanno messo in discussione le constatazioni di fatto e non erano tali da modificare i risultati della Commissione sul TEM. Conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, la Commissione ha accertato se Giti Group soddisfaceva i criteri del TEM, entro sette mesi, ma in ogni caso non oltre otto mesi dall'apertura dell'inchiesta, dopo che l'industria dell'Unione aveva avuto l'opportunità di presentare osservazioni. Di conseguenza, la Commissione ha ritenuto che i diritti di difesa di Giti Group fossero pienamente rispettati per quanto concerne i suoi risultati sul TEM.

3.1.2. Paese di riferimento

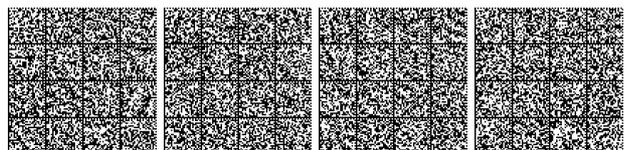
- (83) Nel regolamento provvisorio la Commissione ha selezionato il Brasile come paese di riferimento conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base.
- (84) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group ha affermato che il Brasile non costituiva un paese di riferimento appropriato in quanto: 1) in Brasile vi sono condizioni meno favorevoli per l'accesso alle materie prime, in quanto la Cina è un produttore maggiore di gomma naturale ed è più vicina alle fonti principali di produzione nel Sud-Est asiatico; 2) il Brasile ha istituito dazi antidumping nei confronti di diversi paesi; 3) il Brasile ha elevati dazi normali all'importazione pari al 16 % su determinati pneumatici per autobus e autocarri.
- (85) La Commissione ha ricordato che il Brasile è un mercato competitivo nel quale cinque grandi produttori operano nella produzione di pneumatici per autobus e autocarri. Si tratta di un mercato di grandi dimensioni in termini di consumi e presenta importazioni ed esportazioni significative, nonostante i dazi antidumping e i normali dazi doganali in vigore. La Commissione ha altresì ricordato di non disporre di altre alternative valide. L'unico produttore thailandese disposto a collaborare operava soltanto nel settore degli pneumatici con camera d'aria; tale aspetto lo rendeva inadatto poiché oltre il 95 % delle esportazioni verso l'Unione concerne pneumatici senza camera d'aria. Infine, il Sud Africa era molto più piccolo in termini di produzione e consumo e presentava anche dazi antidumping normali persino più elevati, aspetti questi che lo rendevano meno adatto del Brasile. Pertanto la Commissione ha confermato che il Brasile era il paese di riferimento più appropriato tra le alternative proposte.
- (86) La Commissione ha inoltre esaminato in maniera approfondita il costo della gomma naturale nel contesto del CP del produttore del paese di riferimento. Il costo della gomma naturale per chilogrammo di pneumatici per autobus e autocarri prodotto dal produttore del paese di riferimento era pari a [4,1-4,5] RMB, un valore in linea con il costo dei produttori esportatori cinesi riportato nella loro risposta al questionario. Complessivamente, il CP/kg di prodotto del produttore del paese di riferimento di produzione è superiore al CP/kg dei produttori esportatori cinesi. Tuttavia, la principale differenza nel livello di CP in Brasile deriva dal costo del lavoro più elevato, dal costo diretto delle svalutazioni e da altri costi di produzione diretti e indiretti. Di conseguenza la richiesta di apportare un adeguamento in ragione della differenza di prezzo delle materie prime nel paese di riferimento e nella RPC è stata respinta.



- (87) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group, Hankook Group, Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che il valore normale doveva essere costruito per la maggior parte del loro volume di vendite nell'Unione e hanno asserito che ciò gettava seri dubbi sulla comparabilità dei tipi di prodotto venduti sul mercato interno del paese di riferimento. A seguito della divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha ribadito tale argomentazione.
- (88) Il prodotto in esame comprende una vasta gamma di tipi di prodotto aventi numerose dimensioni e altre caratteristiche diverse. Il fatto che determinate dimensioni e tipi di pneumatici non fossero prodotti in Brasile non significa che i tipi di prodotto brasiliani non fossero comparabili. I tipi di prodotto fabbricati dal produttore brasiliano appartengono infatti allo stesso gruppo di prodotti e potrebbero in una certa misura essere messi in rapporto con quelli esportati nell'Unione dai produttori esportatori cinesi inseriti nel campione. La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.
- (89) In assenza di ulteriori osservazioni relative all'adeguatezza del paese di riferimento, si conferma la conclusione provvisoria di cui al considerando 112 del regolamento provvisorio, in base alla quale la Commissione ha selezionato il Brasile quale paese di riferimento.

3.1.3. Valore normale

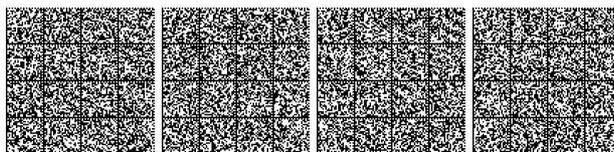
- (90) Il calcolo del valore normale è descritto dettagliatamente nei considerando da 113 a 115 del regolamento provvisorio.
- (91) Tutti i produttori esportatori inclusi nel campione hanno sostenuto che il metodo di determinazione del valore normale, applicato dalla Commissione nella fase provvisoria, ha prodotto margini di dumping straordinariamente elevati e ha determinato risultati che non sembrano corrispondere alla realtà, ossia il fatto che il valore normale non è diminuito per il livello 2 e il livello 3, sebbene in realtà gli pneumatici di tali livelli siano sempre meno costosi. I produttori esportatori hanno esortato la Commissione ad adeguare il valore normale in maniera da riflettere il costo decrescente di produzione dei livelli 2 e 3. Giti Group ha inoltre chiesto un adeguamento che rispecchierebbe una diminuzione del CP per gli pneumatici con una sezione più larga.
- (92) La Commissione ha accettato l'argomentazione secondo la quale il metodo utilizzato in via provvisoria per la determinazione del valore normale per gli NCP non corrispondenti potrebbe non aver sufficientemente tenuto conto della segmentazione dei livelli. La Commissione ha analizzato i tipi di prodotto fabbricati dal produttore del paese di riferimento in tutti e tre i livelli e ha osservato che il CP/unità di prodotto del livello 2 era in media pari all'[83-87] % del CP/unità di prodotto del livello 1, mentre il CP/unità di prodotto del livello 3 era in media pari al [77-82] % del CP/unità di prodotto del livello 1. Di conseguenza la Commissione ha deciso di affinare come segue il metodo di determinazione del valore normale al fine di considerare tali differenze in termini di CP/unità di prodotto per ciascun livello. Innanzitutto, ha calcolato il CP/kg per tutti gli pneumatici di livello 1 fabbricati dal produttore del paese di riferimento: [19-21] RMB per kg. Successivamente ha sottratto dal CP/kg del livello 2 utilizzato per costruire il valore normale la differenza media del CP/unità di prodotto tra il livello 1 e il livello 2, ossia l'[83-87] %, ottenendo così il CP/kg del livello 2: [16-18] RMB per kg; dal CP/kg del livello 3 è stata sottratta la differenza media del CP/unità tra il livello 1 e il livello 3, ossia il [77-82] % e tale operazione ha dato un risultato di [15-17] RMB/unità di prodotto. I tipi di prodotto, fabbricati dal produttore del paese di riferimento in tutti e tre i livelli, rappresentavano il [70-80] % della produzione del paese di riferimento in termini di volume e sono pertanto stati considerati rappresentativi per l'uso come base per l'adeguamento.
- (93) La Commissione ha calcolato il valore normale di ciascun tipo di prodotto privo di corrispondenza esportato dai produttori cinesi, moltiplicando il suo peso per il CP/kg corrispondente per ogni livello. La Commissione ha quindi aggiunto un importo ragionevole di SGAV e un margine ragionevole di profitto per ciascun tipo di prodotto.
- (94) Sulla base degli adeguamenti di cui sopra, la Commissione ha calcolato il valore normale per i tipi di prodotto (NCP) privi di corrispondenza tenendo conto delle differenze rilevate nei costi di produzione tra i tre livelli.
- (95) A seguito delle argomentazioni secondo cui le SGAV del produttore del paese di riferimento sarebbero irragionevolmente elevate, la Commissione ha riesaminato in maniera dettagliata le SGAV del produttore e ha osservato che le spese di trasporto interno erano state conteggiate due volte nella fase provvisoria. Di conseguenza la Commissione ha rimosso tali spese dai calcoli del valore normale, il che ha comportato una riduzione delle SGAV utilizzate per costruire il valore normale da [35-45 %] del CP del produttore del paese di riferimento a [20-30 %] del suo CP. Tale revisione non ha alcun impatto sui livelli di dazi provvisori, in quanto non ha determinato una riduzione del margine di dumping provvisorio al di sotto del livello del margine di pregiudizio. Le SGAV riviste sono in linea con le SGAV medie dell'industria dell'Unione per tutti i produttori inclusi nel campione in tutti e tre i livelli. Pertanto la Commissione ha ritenuto ragionevole tale livello rivisto di SGAV.



- (96) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che la Commissione non aveva effettuato adeguamenti per tener conto del fatto che i produttori di livello 1 hanno in genere spese di marketing molto più alte (al momento di determinare le SGAV), e che la redditività dei produttori di livello 1 è molto più elevata di quella dei produttori di livello 2 e 3 (al momento di determinare il profitto). Giti Group ha quindi osservato che nel costruire il valore normale la Commissione dovrebbe utilizzare un margine di profitto inferiore per gli pneumatici di livello 2 rispetto a quelli di livello 1 e un margine di profitto ancora più basso per gli pneumatici di livello 3.
- (97) La Commissione ha ricordato che aveva rivisto la propria metodologia dopo la fase provvisoria al fine di tenere conto delle differenze tra i livelli al momento di costruire il valore normale (cfr. considerando 92). I dati del produttore del paese di riferimento non giustificavano ulteriori adeguamenti. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (98) Per quanto riguarda la richiesta di adeguare il valore normale del CP decrescente per gli pneumatici di dimensioni maggiori, la Commissione ha osservato che Giti Group non ha fornito alcuna analisi dettagliata che quantificasse la misura in cui gli pneumatici di dimensioni maggiori sarebbero meno costosi da produrre, né ha indicato se esiste un modello evidente di diminuzione nel CP. Infine, Giti Group non ha proposto alcuna metodologia potenziale per effettuare tale adeguamento. In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato di non avere ricevuto dati sufficienti per poter presentare una possibile metodologia di adeguamento in relazione alla dimensione degli pneumatici. Secondo la Commissione Giti Group avrebbe potuto impiegare i suoi dati per dimostrare che esistono differenze significative a livello di CP tra gli pneumatici di dimensioni più grandi e quelli di dimensioni più piccole e suggerire su tale base una metodologia per gli adeguamenti. Non è stata invece presentata alcuna osservazione in merito. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (99) Giti Group ha altresì sottolineato che durante il periodo dell'inchiesta i tassi di interesse pubblicati dalla Banca centrale del Brasile erano compresi tra il 14,25 % e l'11,25 % mentre, durante il medesimo periodo, il tasso di interesse pubblicato dalla Banca popolare cinese era pari al 4,35 %. Giti Group ha affermato che, se gran parte delle SGAV erano collegate a spese finanziarie, tali spese avrebbero dovuto essere adeguate al ribasso in maniera da riflettere i maggiori tassi di interesse sui prestiti applicati in Brasile rispetto alla RPC.
- (100) La Commissione ha ricordato di aver dovuto utilizzare i costi del paese di riferimento in ragione della presenza di importanti distorsioni della concorrenza legate ad un elevato intervento statale nella RPC. Poiché l'accesso delle società cinesi al finanziamento bancario costituisce una di tali distorsioni della concorrenza, la Commissione ha ritenuto opportuno utilizzare il tasso di interesse del paese di riferimento. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (101) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha ribadito che la Commissione dovrebbe effettuare un adeguamento che tenga conto della differenza tra i costi di finanziamento nella RPC e in Brasile, ossia tra i tassi di interesse applicati dalla Banca popolare cinese e dalla Banca centrale del Brasile. Giti Group ha anche chiesto un adeguamento al ribasso dei CP del produttore del paese di riferimento per compensare le sue spese generali più elevate, e delle SGAV per compensare altri costi e imposte più elevate.
- (102) La Commissione ha ricordato che, a norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettere a) e b), del regolamento di base, nel caso della RPC il valore normale va determinato in base al prezzo o al valore normale costruito in un paese terzo a economia di mercato. Come indicato al considerando 100, vi sono importanti distorsioni della concorrenza nella RPC che incidono sui costi di finanziamento cinesi. Il fatto che possano esistere differenze relative al costo di finanziamento tra la RPC e il paese di riferimento non giustifica quindi l'adeguamenti richiesto. Per quanto riguarda l'argomentazione supplementare secondo la quale i CP del produttore del paese di riferimento dovrebbero essere adeguati al ribasso per compensare costi generali e imposte più elevati in Brasile, la Commissione ricorda che ha respinto la richiesta di TEM di Giti Group. Uno dei motivi di tale rifiuto era che i suoi documenti contabili non rispecchiavano correttamente la totalità delle SGAV. Di conseguenza la Commissione non ha potuto basarsi sui dati relativi ai costi specifici della società Giti Group e non li ha usati né verificati. Ne deriva che non è stato possibile fare un confronto con le spese generali e le imposte presumibilmente più elevate in Brasile. Poiché accettare l'adeguamento richiesto avrebbe comportato la reintroduzione di tali dati cinesi inattendibili, la Commissione ha respinto anche questa argomentazione.

3.2. Prezzo all'esportazione

- (103) Il calcolo del prezzo all'esportazione è descritto dettagliatamente nei considerando da 116 a 119 del regolamento provvisorio.
- (104) Hankook Group ha sostenuto che dovrebbe essere trattato come un'entità economica unica e che di conseguenza non sarebbero necessari o altrimenti giustificati adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. Ha affermato che l'eliminazione delle spese SGAV e dei profitti delle società collegate



nell'Unione a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base aveva l'effetto di eliminare dal prezzo all'esportazione tutti i costi e tutte le spese sostenuti da un reparto vendite all'esportazione, nonché una quota del profitto. In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha ribadito di essere un'entità economica unica e che, a suo parere, la Commissione non dovrebbe adeguare né le SGAV né il profitto degli operatori collegati nell'Unione. Dovrebbe invece usare il prezzo reale applicato al primo acquirente indipendente nell'Unione, poiché a suo parere tale prezzo è attendibile.

- (105) Per quanto riguarda la costruzione del prezzo all'esportazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, secondo la giurisprudenza costante l'esistenza di un'entità economica unica non impedisce alla Commissione di determinare il prezzo all'esportazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 9⁽²⁹⁾. A norma dell'articolo 2, paragrafo 9, primo e secondo comma, del regolamento di base, la Commissione è legittimata a determinare il prezzo all'esportazione quando quest'ultimo non è considerato attendibile a causa dell'esistenza di un rapporto d'associazione tra l'esportatore e l'importatore. In tal caso, per stabilire un prezzo all'esportazione attendibile al livello della frontiera dell'Unione, sono applicati adeguamenti per tener conto di tutti i costi, compresi i dazi e le imposte, sostenuti tra l'importazione e la rivendita, nonché dei profitti. A norma dell'articolo 2, paragrafo 9, terzo comma, del regolamento di base, le voci per le quali devono essere applicati gli adeguamenti comprendono quelle normalmente a carico dell'importatore, ma che sono sostenute da qualsiasi parte, incluso un margine adeguato per le SGAV e i profitti. In questo caso la Commissione ha stabilito che tale associazione esiste, dal momento che i produttori esportatori e gli importatori appartengono al medesimo gruppo di società, ossia Hankook Group. La Commissione è quindi autorizzata a effettuare adeguamenti in relazione alle SGAV sostenute e ai profitti realizzati dagli importatori collegati di Hankook Group. La Commissione ha anche ritenuto che i profitti verificati realizzati dagli importatori indipendenti che hanno collaborato costituiscano una base equa per la costruzione del prezzo all'esportazione. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (106) Hankook Group ha affermato che, se la Commissione avesse respinto la sua richiesta di non applicare adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, al suo prezzo all'esportazione, avrebbe dovuto adeguare il valore normale del produttore del paese di riferimento deducendo i costi di vendita e il profitto equo conformemente all'articolo 2, paragrafo 10, lettera d), di detto regolamento. A suo parere l'inclusione delle spese di vendita e del margine di profitto realizzato dal produttore del paese di riferimento genera un'asimmetria che incide sulla comparabilità dei prezzi, che deve essere adeguata. In seguito alla divulgazione aggiuntiva delle informazioni, Hankook Group ha quantificato gli adeguamenti che, a suo avviso, dovevano essere applicati alle SGAV e al profitto del produttore del paese di riferimento per eliminare l'asimmetria che incide sulla comparabilità dei prezzi.
- (107) La Commissione ha precisato che gli adeguamenti applicati a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base hanno l'obiettivo di stabilire un prezzo all'esportazione attendibile e non influenzato dall'associazione tra l'esportatore e l'importatore nell'Unione, come ricordato al considerando 105. Al tempo stesso la Corte ha dichiarato che la determinazione del valore normale e la determinazione del prezzo all'esportazione sono disciplinate da regole diverse e che pertanto le SGAV non devono necessariamente essere trattate allo stesso modo in entrambi i casi⁽³⁰⁾. La Commissione ha confermato la sua posizione secondo la quale il prezzo di vendita finale del produttore del paese di riferimento è stato ridotto al medesimo livello commerciale franco fabbrica applicando gli adeguamenti debitamente verificati figuranti nella tabella delle singole operazioni. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

3.3. Confronto

- (108) I considerando 120 e 121 del regolamento provvisorio illustrano in che modo è stato effettuato il confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione.
- (109) Nelle loro osservazioni ai risultati provvisori e definitivi, Giti Group, Hankook Group, la CCCMC e la CRIA hanno contestato la metodologia utilizzata per l'adeguamento dell'IVA per diverse ragioni, come precisato ai considerando da 110 a 117.
- (110) Secondo tali parti, dopo aver respinto i prezzi e i costi cinesi per la determinazione del valore normale, la Commissione ha reintrodotto le aliquote fiscali IVA cinesi nel calcolo del valore normale. Tali parti hanno inoltre sostenuto che detta metodologia ha aumentato il margine di dumping, in particolare a causa del fatto che l'adeguamento è effettuato sul valore normale anziché sul prezzo all'esportazione.

⁽²⁹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 4 maggio 2017, C-239/15 P *RFA International/Commissione europea*, ECLI:EU:C:2017:337, punti 24-26 e sentenza del Tribunale del 17 marzo 2015, T-466/12 *RFA International/Commissione europea*, ECLI:EU:T:2015:151, punti 51-56.

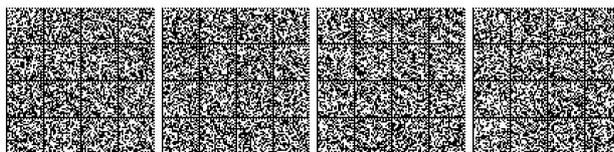
⁽³⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 marzo 1992, *Minolta/Consiglio*, C-178/87, EU:C:1992:112, punto 12.



- (111) La Commissione ha respinto queste argomentazioni. L'obiettivo degli adeguamenti applicati a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base è garantire che il margine di dumping sia determinato sulla base di un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione. Tale requisito si applica a prescindere dal criterio usato per stabilire il valore normale, anche quando il valore normale è stabilito in un paese di riferimento in situazioni in cui alle società non è riconosciuto il TEM. Per quanto riguarda l'adeguamento dell'IVA applicato a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), del regolamento di base, la Commissione ha provveduto affinché il valore normale e il prezzo all'esportazione fossero comparati allo stesso livello di imposizione, come ulteriormente spiegato ai considerando 115 e 116, conformemente alla giurisprudenza costante ⁽¹⁾.
- (112) Giti Group ha affermato che, a suo parere, la situazione della giurisprudenza citata dalla Commissione, vale a dire la sentenza *Dashiqiao* ⁽²⁾, era diversa dalla sua situazione, dato che la società interessata dalla sentenza aveva ottenuto un TEM e che non erano stati applicati adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), del regolamento di base.
- (113) La Commissione ha riconosciuto che le circostanze dell'inchiesta esaminata dalla sentenza *Dashiqiao* erano diverse. In quel caso le vendite all'esportazione erano soggette a un'IVA esigibile a un tasso pieno del 17 % durante il periodo dell'inchiesta e pertanto non era necessario alcun adeguamento del valore normale per garantire un confronto equo con un valore normale che riflettesse lo stesso tasso di IVA. Nella presente inchiesta, invece, le vendite all'esportazione erano soggette a una riduzione dell'IVA esigibile ed era pertanto necessario un adeguamento per abbassare il prezzo basato sul valore normale, comprensivo dell'IVA, portandolo allo stesso livello di imposizione che incideva sulle vendite all'esportazione. Come stabilito al considerando 111, il fatto che a un produttore esportatore cinese sia o meno concesso un TEM non è rilevante. Ciò che è rilevante è che il prezzo all'esportazione e il valore normale siano confrontati allo stesso livello di imposizione ai fini di un confronto equo dei prezzi.
- (114) Giti Group ha anche affermato che l'onere della prova della necessità di un adeguamento ricade sulla Commissione. Hankook Group ha sottolineato che non è stata riscossa alcuna IVA sulle vendite all'esportazione a norma della legislazione cinese e che quindi non era giustificato nessun adeguamento. Hankook Group ha sostenuto in via sussidiaria che, anche qualora fosse stato necessario un adeguamento in relazione all'IVA esigibile, quest'ultimo avrebbe dovuto essere applicato al prezzo all'esportazione e non al valore normale. Giti Group ha anche affermato che qualsiasi adeguamento dell'IVA esigibile dovrebbe piuttosto essere applicato per compensare eventuali differenze relative all'IVA versata alla fine dal gruppo, dopo aver compensato l'IVA o altre imposte pagate sugli acquisti di materie prime e altri fattori di produzione, con l'IVA esigibile rispettivamente sulle vendite all'esportazione e sulle vendite sul mercato interno. In altre parole Giti Group ha sostenuto che qualsiasi adeguamento dell'IVA dovrebbe rispecchiare la differenza di costi tra i materiali esportati e quelli venduti sul mercato interno.
- (115) Le argomentazioni presentate da Giti Group e Hankook Group si basano su un fraintendimento della logica sottesa all'adeguamento applicato all'IVA esigibile. In primo luogo, quanto al merito di un adeguamento, nessuna delle due parti contesta il fatto che le vendite all'esportazione del prodotto in esame comportino per il produttore esportatore l'obbligo di pagare l'IVA. Le parti hanno effettivamente sostenuto che l'adeguamento dovrebbe essere applicato o al prezzo all'esportazione oppure al fine di compensare la differenza di costi tra le vendite sul mercato interno e quelle all'esportazione (ossia i costi derivanti dall'impossibilità di recuperare tutta l'IVA pagata sull'acquisto di materie prime o di altri fattori di produzione a causa dell'obbligo di versare l'IVA derivante dalle vendite all'esportazione del prodotto in esame). Sebbene abbia espresso il proprio disaccordo su tali argomentazioni per i motivi esposti ai considerando 116 e 117, la Commissione osserva che esse confermano che le vendite all'esportazione comportano un obbligo di versare l'IVA (contrariamente a quanto sostenuto anche da Hankook Group) equivalente alla cosiddetta «aliquota non rimborsabile» sulle esportazioni, che consiste in un tasso fisso applicato al prezzo fob all'esportazione del prodotto in esame. In secondo luogo, per quanto riguarda l'adeguamento in sé, la Commissione ha ribadito che il suo scopo è garantire che il valore normale e il prezzo all'esportazione siano confrontati allo stesso livello di aliquota dell'IVA.
- (116) Su tale base la Commissione ha prima di tutto stabilito un valore normale includendo l'IVA con un tasso del 17 %, ossia l'aliquota normale dell'IVA per le vendite sul mercato interno della RPC. Successivamente la Commissione ha adeguato tale valore normale al ribasso per allinearlo al tasso inferiore di IVA esigibile osservato per le vendite all'esportazione del prodotto in esame (ossia la cosiddetta aliquota non rimborsabile). Ciò ha garantito la necessaria simmetria tra il valore normale e il prezzo all'esportazione per il livello di imposizione indiretta. In risposta alle argomentazioni di Hankook Group, secondo le quali gli adeguamenti dovrebbero essere applicati al prezzo all'esportazione, la Commissione ha osservato che l'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), del regolamento di base chiarisce che qualsiasi differenza relativa al livello di imposizione indiretta è una questione da affrontare nell'ambito del valore normale, non del prezzo all'esportazione.

⁽¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 19 settembre 2013, *P Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials/Consiglio*, C-15/12, EU:C:2013:572, punti 34-35.

⁽²⁾ *Ibidem*.



- (117) Per quanto riguarda l'argomentazione secondo la quale l'adeguamento dovrebbe essere applicato per neutralizzare eventuali differenze di costi delle materie prime o dei fattori di produzione tra le vendite all'esportazione e quelle sul mercato interno derivanti dall'IVA residua esigibile su tali voci di costo, la Commissione ha ricordato che l'adeguamento applicato in questo contesto non ha lo scopo di far fronte a una presunta differenza di costi delle materie prime o di altri fattori di produzione. L'adeguamento garantisce piuttosto che i prezzi utilizzati nel confronto abbiano lo stesso livello di imposizione. Infine, per quanto riguarda l'argomentazione di Giti Group sull'onere della prova, la Commissione ha ricordato che il fatto che le vendite all'esportazione del prodotto in esame comportino l'esigibilità dell'IVA è stato accertato nell'inchiesta e non è, in realtà, contestato da nessuno dei gruppi, che propongono piuttosto un approccio diverso per affrontare tale questione (adeguamento del prezzo all'esportazione o adeguamento in funzione delle differenze di costi). Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (118) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha ribadito di essere un'entità economica unica e che pertanto la Commissione non dovrebbe applicare adeguamenti in relazione alle commissioni a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera i), del regolamento di base.
- (119) La Commissione ha reiterato la sua posizione secondo la quale, a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera i), del regolamento di base ha il diritto di applicare adeguamenti per le commissioni pagate in relazione alle vendite in esame. In questo caso la Commissione ha stabilito che le commissioni erano previste da un contratto concluso tra le parti e di fatto pagate dai produttori esportatori alle parti collegate. I pagamenti sono stati segnalati, riconosciuti dal produttore esportatore e verificati durante l'inchiesta. È stato riscontrato che tali pagamenti influenzano il confronto dei prezzi. La Commissione ha pertanto dovuto applicare adeguamenti in relazione alle commissioni, a prescindere dal fatto che le società formassero un'entità economica unica o meno. La Commissione ha inoltre ricordato che il concetto di entità economica unica nel contesto degli adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base è stato elaborato nella giurisprudenza della Corte ⁽³³⁾ relativa alla «commissioni fittizie», compreso il rialzo ricevuto da un commerciante di cui all'articolo 2, paragrafo 10, lettera i), secondo comma, e non per le situazioni in cui le commissioni reali sono state chiaramente definite e di fatto pagate. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (120) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha ribadito la sua argomentazione secondo la quale i diritti pagati alla sede centrale coreana per l'uso della tecnologia e del marchio Hankook non dovrebbero essere detratti dal prezzo all'esportazione. La Commissione ha riesaminato l'osservazione, ha constatato che era fondata e ha ricalcolato il margine di dumping di conseguenza.

3.4. Margine di dumping

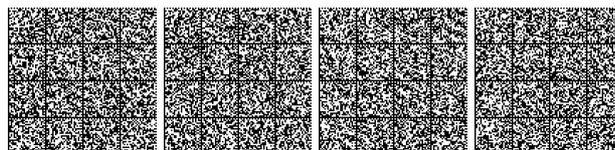
- (121) Come indicato nelle sezioni da 3.1 a 3.3, la Commissione ha tenuto conto di numerose osservazioni formulate dalle parti interessate, ricevute dopo la divulgazione provvisoria delle informazioni, e ha ricalcolato i margini di dumping di tutti i produttori esportatori inclusi nel campione. Ciò ha portato alla diminuzione dei margini di dumping stabiliti in via provvisoria. Tale modifica ha anche inciso sul margine di dumping di tutte le altre società che hanno collaborato o meno, in quanto tali margini si basano sui margini delle società incluse nel campione.
- (122) I margini di dumping definitivi, espressi in percentuale sul prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono i seguenti:

Tabella 1

Margini di dumping definitivi

Società	Margine di dumping definitivo
Xingyuan Group	106,7 %
Giti Group	56,8 %
Aeolus Group e Pirelli	85 %
Hankook Group	60,1 %
Altre società che hanno collaborato	71,5 %
Tutte le altre società	106,7 %

⁽³³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 16 febbraio 2012, cause riunite C-191/09 P e C-200/09 P, *Consiglio/Interpipe*, sentenza della Corte di giustizia del 26 ottobre 2016, C-468/15 P, *PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas)/Consiglio*.



4. PREGIUDIZIO

4.1. Definizione dell'industria dell'Unione

- (123) Come descritto nel regolamento provvisorio ai considerando da 127 a 129, il prodotto simile è stato fabbricato da oltre 380 produttori nell'Unione, che producevano pneumatici sia nuovi che ricostruiti. Insieme erano definiti come industria dell'Unione.
- (124) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che i ricostruttori, operanti o meno nell'ambito di contratti in conto lavorazione, non possono far parte dell'industria dell'Unione. A loro avviso l'industria della ricostruzione si inserisce in un mercato postservizio che non può essere protetto da misure antidumping in quanto i ricostruttori prendono uno pneumatico esistente parzialmente usurato e lo lavorano per renderlo riutilizzabile. I ricostruttori che operano in conto lavorazione non possono inoltre possedere la carcassa. I clienti mantengono la proprietà della carcassa mentre questa viene rilavorata e il nuovo battistrada viene applicato a uno pneumatico usurato prima della restituzione al proprietario.
- (125) La Commissione ha osservato che l'industria di ricostruzione fornisce una seconda vita (o più di una, dato che la stessa carcassa può essere ricostruita varie volte) alla carcassa di uno pneumatico usurato. Uno pneumatico usurato non è più sicuro per l'uso su strade pubbliche e non può essere rimesso in circolazione. In assenza del processo di ricostruzione, lo pneumatico usurato è destinato allo smaltimento, sebbene una parte di esso possa essere pirolizzata per produrre combustibile. Come descritto al considerando 49 del regolamento provvisorio, la ricostruzione consiste in un processo di riciclo per mezzo del quale uno pneumatico usato viene rigenerato attraverso la sostituzione del battistrada su una vecchia carcassa. La ricostruzione non è quindi un mero servizio, ma un processo di produzione. A prescindere dagli accordi di proprietà, i ricostruttori sono produttori dell'Unione il cui processo di produzione inizia con una carcassa e che producono uno pneumatico.
- (126) Il ciclo di vita degli pneumatici usurati si conclude peraltro in uno dei due modi seguenti: essi vengono smaltiti come rifiuti o sfruttati come carcasse adatte alla ricostruzione. Nel primo caso lo smaltimento dello pneumatico usurato può comportare delle spese a carico del proprietario. Nel secondo caso lo pneumatico usurato diventa una fonte di guadagno. I ricostruttori possono acquistare lo pneumatico usurato da un'officina o ricostruirlo nel quadro di un contratto in conto lavorazione. Tutti i ricostruttori autorizzati dispongono di due fonti di approvvigionamento (vale a dire scorte di carcasse o accordi in conto lavorazione) per produrre pneumatici. Il prezzo di acquisto di uno pneumatico usurato era in media il 10 % circa del costo di produzione totale di uno pneumatico ricostruito. La Commissione ha ritenuto che non vi fosse una differenza significativa in termini di costo di produzione o di valore aggiunto tra le due modalità di ricostruzione delle carcasse, che ha considerato come due modelli aziendali diversi di ricostruzione. La Commissione ha pertanto concluso che i ricostruttori erano parte dell'industria dell'Unione.
- (127) I dati forniti dai ricostruttori e verificati dalla Commissione (compresi i costi e i prezzi di vendita effettivi) sono stati di conseguenza usati per stabilire gli indicatori di pregiudizio e il calcolo del margine di pregiudizio.

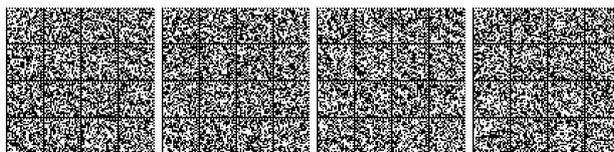
4.2. Analisi segmentata del pregiudizio

- (128) Come spiegato al considerando 162 del regolamento provvisorio, la situazione economica dell'industria dell'Unione è stata analizzata su base aggregata e, per determinati indicatori microeconomici, a causa della segmentazione del mercato dell'Unione, per livello. In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, talune parti interessate hanno ribadito che l'analisi del pregiudizio per segmento dovrebbe tenere conto di tutti gli indicatori di pregiudizio e degli indicatori del nesso di causalità. Hanno fatto riferimento alla relazione dell'organo d'appello nella controversia Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone ⁽³⁴⁾. Inoltre queste parti hanno chiesto alla Commissione di distinguere tra pneumatici nuovi e ricostruiti, primo equipaggiamento e pneumatici di ricambio dal momento che il mercato di primo equipaggiamento era protetto dalla concorrenza cinese, sempre con riferimento alla relazione dell'organo d'appello nella controversia Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone ⁽³⁵⁾. La CRIA e la CCCMC hanno ribadito le stesse preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (129) La giurisprudenza di cui sopra indica che le autorità incaricate delle inchieste che analizzano una parte dell'industria nazionale «in linea di principio dovrebbero analizzare in modo analogo tutte le altre parti di tale industria nonché l'industria nel suo complesso» ⁽³⁶⁾. Tuttavia la relazione dell'organo d'appello non impone alle autorità incaricate delle inchieste l'obbligo di fornire tutti gli indicatori del pregiudizio per segmento.

⁽³⁴⁾ Organo d'appello in WT/DS184/AB/R, Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, paragrafi 195-196.

⁽³⁵⁾ Organo d'appello in WT/DS184/AB/R, Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo dal Giappone, paragrafo 207.

⁽³⁶⁾ Organo d'appello in WT/DS184/AB/R, Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo dal Giappone, paragrafo 204.



- (130) Inoltre, i fatti in quel caso erano diversi. Nella relazione dell'organo di appello nella controversia Stati Uniti - Prodotti in acciaio laminati a caldo dal Giappone, una parte significativa della produzione nazionale negli Stati Uniti (produzione vincolata) era protetta dalla struttura del mercato interno contro la concorrenza diretta risultante dalle importazioni interessate. In tale situazione specifica, l'organo d'appello ha contestato «l'esame comparativo» di ciascuna parte del mercato interno che «giustappone» il mercato commerciale e il mercato vincolato. Per l'organo d'appello, ciò ha «rafforzato» la capacità delle autorità incaricate delle inchieste di prendere una decisione appropriata sullo stato dell'industria nazionale nel suo insieme. Nel caso di specie, tuttavia, non esiste alcuna protezione dei segmenti di livello 1 e 2 del mercato dell'Unione. Le vendite delle importazioni cinesi sono concentrate principalmente nel mercato dei ricambi. Si tratta di una situazione di fatto che non è imposta dalla struttura del mercato dell'Unione. Il prodotto in esame è stato inoltre venduto anche ai produttori di primo equipaggiamento. È stata pertanto respinta l'argomentazione secondo la quale il mercato di primo equipaggiamento dell'Unione era protetto dalla concorrenza cinese e doveva quindi essere analizzato separatamente.
- (131) Inoltre, come osservato al considerando 160 del regolamento provvisorio, la giurisprudenza conferma altresì che, al momento dell'esame dell'esistenza di un pregiudizio per l'industria dell'Unione nel suo complesso, tale analisi può concentrarsi sul segmento più colpito dalle importazioni oggetto di dumping. Nel caso di specie circa il 65 % delle importazioni cinesi di pneumatici riguarda il livello 3. Di conseguenza un'adeguata analisi del pregiudizio non può prescindere dall'impatto delle importazioni oggetto di dumping, in particolare in una situazione di mercato in cui le vendite di pneumatici di livello 3 sono in costante crescita e in cui tutti i livelli che compongono il mercato degli pneumatici dell'Unione sono correlati tra loro.
- (132) Per questi motivi, la Commissione ha deciso di condurre un esame adeguato del settore nel suo complesso.

4.3. Consumo dell'Unione

- (133) Come indicato al considerando 9, la Commissione ha effettuato visite di verifica presso le sedi di due importatori indipendenti. È stato accertato che le importazioni del prodotto in esame sono state dichiarate durante il periodo in esame anche con i codici NC 4011 90 00 e 4011 99 00. Queste importazioni hanno interessato pneumatici di livello 3. Tuttavia non è stato possibile stabilire se esistesse un problema sistemico in relazione alla dichiarazione del prodotto in esame o se la questione fosse limitata a tale particolare importatore.
- (134) Inoltre il volume totale comunicato dai produttori esportatori cinesi che hanno collaborato nel periodo dell'inchiesta ha superato il totale delle importazioni originarie della Repubblica popolare cinese fornite da Eurostat Comext. Tuttavia, poiché non vi sono dati comunicati da tali produttori esportatori riguardo agli anni precedenti, la Commissione ha deciso di seguire un approccio conservativo e di non modificare i volumi delle importazioni dalla RPC.
- (135) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, è stato constatato che le vendite di fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool erano state omesse dalla determinazione del consumo dell'Unione. Di conseguenza la Commissione ha rivisto il consumo dell'Unione per il periodo in esame.
- (136) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione ⁽³⁷⁾ ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2

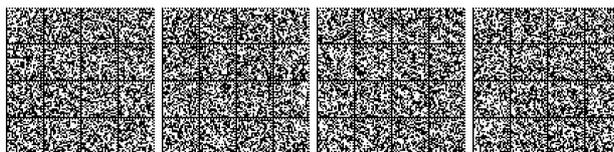
Consumo dell'Unione (in unità)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Consumo totale dell'Unione	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Indice 2014 = 100	100	102,3	105,4	106,1

Fonte: ETRMA e fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool.

- (137) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione è aumentato. Nel complesso, nel periodo in esame il consumo è aumentato del 6,1 %, passando da circa 20,5 milioni di pneumatici a circa 21,7 milioni di pneumatici durante il periodo dell'inchiesta.

⁽³⁷⁾ Nota relativa al fascicolo riguardante la metodologia impiegata per stimare il consumo dell'Unione (numero di riferimento: t18.004870).



4.4. Interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti

- (138) Diverse parti interessate hanno contestato i risultati provvisori sull'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i livelli, e hanno ribadito le medesime preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. La Commissione ha raccolto tutte le informazioni al riguardo in una nota relativa al fascicolo sull'interconnessione ⁽³⁸⁾.
- (139) Per quanto concerne il considerando 140 del regolamento provvisorio, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che non vi era alcuna attribuzione di valore agli pneumatici di livello 1 e 2 derivante dall'esistenza dell'industria della ricostruzione.
- (140) Le informazioni concernenti l'importanza dell'attività di ricostruzione sono ben distribuite e disponibili al pubblico. Come indicato al considerando 58 del regolamento provvisorio, i produttori di pneumatici nuovi producono anche pneumatici ricostruiti. Taluni produttori esportatori cinesi hanno marchi propri per pneumatici ricostruiti, quali Hankook Alphantread o Giti Genesis. Come spiegato nella nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, la Commissione ha riscontrato che i principali produttori di pneumatici, compresi i produttori esportatori cinesi, erano attivi nel settore della ricostruzione. Hankook Group fa affidamento su ricostruttori dell'Unione quali Vacu-Lug nel Regno Unito o B.R.P. Pneumatici in Italia per la sua attività di ricostruzione. Giti Genesis, precedentemente noto come GT Ree Tread, fa affidamento su Vacu-Lug nel Regno Unito.
- (141) Nel 2009 Pirelli Italia ha inoltre dichiarato, in merito a un contratto firmato con Marangoni (un fornitore dell'Unione di soluzioni ricostruite), che tale progetto, rientrante nella strategia di rafforzamento e ampliamento della fornitura di servizi da parte di Pirelli Truck, mira ad aggiungere valore in particolare ai nuovi prodotti della serie 88 e della serie 01, lanciati sul mercato europeo nel 2009 e caratterizzati, tra le altre qualità, dall'elevata idoneità alla ricostruzione ⁽³⁹⁾. Anche altri produttori stanno pubblicizzando il fatto che i loro pneumatici sono ricostruibili; questo è ad esempio il caso dell'importatore del marchio Athos, che promuove il fatto che gli pneumatici Athos sono riscalpibili e adatti alla ricostruzione a freddo e a caldo, e del marchio Aeolus ⁽⁴⁰⁾ (entrambi classificati di livello 3). Ciò dimostra che la ricostruibilità è un fattore di valore significativo tanto nell'Unione europea quanto nel paese interessato. In effetti l'inchiesta della Commissione ha dimostrato che i produttori di «livello superiore» dipendono fortemente dall'esistenza e dalla disponibilità di un settore della ricostruzione non soltanto per creare la percezione di un mercato di alto valore, ma anche ai fini delle strategie di continuità dell'attività economica e di quelle rivolte ai consumatori. Come dimostra anche la nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, la ricostruibilità è vista dal settore della produzione nell'Unione e nel paese interessato come qualcosa di più di un semplice punto di forza sotto il profilo commerciale, rappresentando in effetti un fattore trainante del valore reale per i livelli superiori. Di conseguenza, il valore e il prezzo di vendita dei livelli superiori sono indissolubilmente legati alla presenza di una sana industria della ricostruzione «a valle». Per tali motivi la Commissione, al considerando 140 del regolamento provvisorio, ha affermato che «una parte rilevante del valore attribuito agli pneumatici di livello 1 e 2 deriva, di fatto, dall'esistenza dell'industria della ricostruzione nel livello 3».
- (142) Su tale base, la Commissione ha confermato i suoi risultati iniziali sull'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra livelli.
- (143) Per quanto riguarda il considerando 141 del regolamento provvisorio, la CRIA e la CCCMC hanno ritenuto che la Commissione non avesse rivelato la fonte dell'elevata intercambiabilità degli pneumatici ricostruiti che, a sua volta, rendeva il prezzo un fattore determinante nella decisione del cliente di acquistare pneumatici ricostruiti o pneumatici nuovi di livello 3.
- (144) La Commissione ha accolto tale argomentazione. Di conseguenza, nella sua nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, ha mostrato esempi di pneumatici di diversi livelli aventi canali di vendita comuni.

4.5. Importazioni dal paese interessato

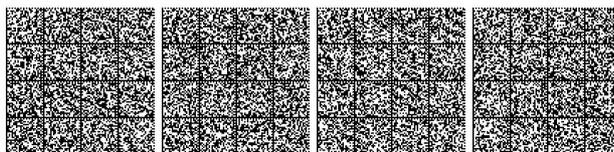
4.5.1. Volume e quota di mercato delle importazioni dal paese interessato

- (145) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che la Commissione, per la sua analisi, avrebbe dovuto prendere in considerazione l'aumento del consumo dell'Unione e avrebbe dovuto fornire un'analisi separata per i tre livelli. Le parti hanno affermato che, con riferimento al livello 1 e al livello 2, le importazioni cinesi sono diminuite rispettivamente del 2,7 % e del 2 %, mentre le importazioni del livello 3 sono aumentate del 3,9 % tra il 2015 e il 2016. In conclusione, hanno sostenuto che qualsiasi presunto aumento delle importazioni (in termini assoluti o relativi) durante il periodo dell'inchiesta non era sostanziale e non avrebbe danneggiato l'industria dell'Unione.

⁽³⁸⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione (numero di riferimento: t18.007993).

⁽³⁹⁾ <https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/> [data dell'ultimo accesso: 7 settembre 2018].

⁽⁴⁰⁾ <https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/> [data dell'ultimo accesso: 17 luglio 2018].



- (146) Come illustrato ai considerando 128 e 132, la situazione economica dell'industria dell'Unione è stata analizzata su base aggregata, includendo l'analisi delle importazioni. Solamente per determinati indicatori microeconomici è stata svolta un'analisi supplementare sui livelli, tenuto conto della segmentazione del mercato dell'Unione. I volumi delle importazioni del prodotto in esame dalla RPC sono aumentati. Sulla base delle statistiche sulle importazioni di Eurostat Comext (che, come spiegato nei considerando 133 e 134, potrebbero essere sottostimate), tale aumento del volume delle importazioni dalla RPC è stato notevole, in termini sia assoluti sia relativi.

4.5.2. Prezzi delle importazioni dal paese interessato

- (147) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che l'analisi della Commissione non contiene alcun riferimento alla segmentazione del mercato e riporta soltanto i dati di Eurostat, senza alcun riferimento ai dati sulle importazioni raccolti dai produttori esportatori inclusi nel campione.
- (148) Come spiegato ai considerando 128 e 132, la situazione economica dell'industria dell'Unione è stata analizzata su base aggregata e, per determinati indicatori microeconomici fondamentali, a causa della segmentazione del mercato dell'Unione, anche per livello. Tuttavia, nei calcoli relativi alla sottoquotazione, i prezzi dei produttori esportatori inclusi nel campione sono stati effettivamente confrontati con i prezzi dei produttori dell'Unione tenendo conto del livello specifico cui appartenevano.
- (149) Aeolus Group e Pirelli hanno inoltre sostenuto che i prezzi delle importazioni erano significativamente influenzati dalle fluttuazioni dei tassi di cambio. La Commissione non ha notato la rilevanza del tasso di cambio in quanto tutti i prezzi utilizzati ai fini del confronto nel calcolo del margine di pregiudizio sono espressi in EUR. Pertanto, la fluttuazione tra USD e EUR non è stata rilevante ai fini della determinazione della sottoquotazione o del livello delle misure. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (150) Talune parti interessate (Pirelli, Giti Group) hanno affermato che, secondo Eurostat, i prezzi delle importazioni cinesi (principalmente relativi agli pneumatici di livello 3) sono diminuiti negli ultimi tre anni soltanto a causa del calo dei prezzi delle materie prime (di 15,6 EUR per unità). Le parti hanno dichiarato che i prezzi delle materie prime (gomma naturale e olio) sono diminuiti in maniera significativa, determinando ripercussioni coerenti sui prezzi delle importazioni durante il periodo dell'inchiesta.
- (151) L'evoluzione del prezzo medio delle importazioni nell'Unione dal paese interessato dall'evoluzione dei prezzi delle principali materie prime ha registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Evoluzione dei prezzi delle importazioni e delle principali materie prime

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Prezzi delle importazioni dalla RPC (EUR/unità)	144,4	144,3	127,7	128,8
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	100	88	89
Gomma naturale:				
SGX RSS3, USD/tonnellata	1 957	1 560	1 641	2 050
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	80	84	105
SGX TSR20, USD/tonnellata	1 710	1 370	1 378	1 660
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	80	81	97
Butadiene, centesimi di USD per libbra	59,0	34,0	37,2	62,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	58	63	106
Indicatore Brent, USD al barile	99,7	53,4	43,6	49,6
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	54	44	50

Fonte: Eurostat Comext e la denuncia.



- (152) Durante il periodo in esame i prezzi all'importazione dalla Cina non hanno rispecchiato l'evoluzione dei prezzi delle materie prime. Mentre i prezzi all'importazione dalla Cina sono rimasti stabili tra il 2014 e il 2015, il prezzo delle principali materie prime è diminuito significativamente, facendo registrare un calo del 20 % per la gomma naturale e di circa il 45 % per il butadiene e gli indicatori Brent. Mentre i prezzi all'importazione dalla Cina sono diminuiti del 12 % tra il 2015 e il 2016, i prezzi delle materie prime sono rimasti piuttosto stabili. Infine, per il periodo 2016 e per il periodo dell'inchiesta durante i quali la maggior parte dei prezzi delle materie prime è aumentata in maniera significativa a partire dal secondo trimestre 2016 fino al primo trimestre 2017, i prezzi all'importazione dalla Cina sono rimasti stabili. La Commissione ha concluso che i prezzi all'importazione dalla Cina erano scollegati dall'evoluzione dei prezzi delle materie prime. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

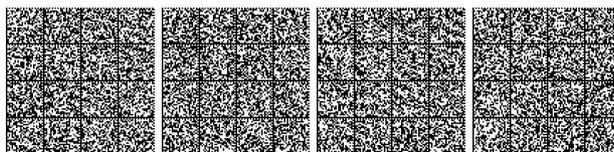
4.5.3. Sottoquotazione dei prezzi

- (153) Diverse parti interessate hanno affermato che i calcoli della sottoquotazione dei prezzi dovrebbero essere stabiliti per analogia con la metodologia utilizzata per il calcolo del margine di dumping sulla base del confronto tra una media ponderata dei prezzi di vendita, per tipo di prodotto e segmento, praticati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione ad acquirenti indipendenti e una media ponderata dei prezzi di tutte le transazioni di esportazione comparabili. Inoltre la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione dovrebbe adeguare i prezzi cinesi al rialzo oppure i prezzi dell'Unione per gli pneumatici ricostruiti al ribasso, al fine di garantire che i prezzi raffrontati riflettano un chilometraggio simile; lo stesso dicasi per i servizi postvendita e di garanzia forniti dai produttori dell'Unione che vendono pneumatici ricostruiti, in particolare per il livello 3, in quanto i produttori cinesi non fornivano tali servizi. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni.
- (154) Come spiegato ai considerando 149 e 150 del regolamento provvisorio, la metodologia del confronto della sottoquotazione dei prezzi ha tenuto conto del prezzo medio di vendita per tipo di prodotto (NCP) e per segmento. La sottoquotazione dei prezzi è stata calcolata in base a transazioni comparabili in riferimento al tipo di prodotto o ai singoli prodotti. Poiché all'interno di ciascun livello, gli pneumatici sono considerati simili in termini di chilometraggio, non è quindi necessario effettuare un adeguamento generale. Lo stesso vale per i servizi di garanzia, ad eccezione del livello 3, in relazione al quale, al contrario dei produttori cinesi, l'Unione può effettivamente fornire servizi postvendita e di garanzia. Di conseguenza la Commissione ha adeguato i prezzi dei produttori dell'Unione inclusi nel campione per i servizi postvendita e di garanzia per il livello 3, ove necessario. I margini di sottoquotazione e di vendita sottocosto sono stati stabiliti senza applicare alcuna ponderazione. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (155) Per quanto concerne l'argomentazione sull'analogia tra i calcoli del dumping e del pregiudizio, la Commissione ha osservato che i calcoli del dumping impongono effettivamente di prendere in considerazione «tutte le transazioni di esportazione comparabili» nel calcolo dei margini di dumping per il prodotto simile nel suo complesso ⁽⁴¹⁾. Al contrario, «un'autorità incaricata dell'inchiesta [...] non è tenuta a stabilire l'esistenza della sottoquotazione dei prezzi per ciascuno dei tipi di prodotto oggetto dell'inchiesta o per l'intera gamma di prodotti che costituiscono il prodotto simile nazionale. Ciò detto, un'autorità incaricata dell'inchiesta è tenuta ad esaminare obiettivamente l'effetto delle importazioni oggetto di dumping sui prezzi interni» ⁽⁴²⁾. Nel caso in esame, la Commissione ha ritenuto soddisfacente l'elevatissimo livello di corrispondenza tra i tipi di prodotto dei produttori dell'Unione e dei produttori esportatori venduti sul mercato dell'Unione (la corrispondenza complessiva varia tra l'80 % e il 90 %). Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (156) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione dovrebbe divulgare ulteriori informazioni sulle caratteristiche fisiche dei tipi di pneumatici utilizzati a fini comparativi poiché è altamente probabile che vi siano differenze non rispecchiate negli NCP che meritano un adeguamento; tuttavia gli esportatori cinesi, la CRIA e la CCCMC non sono semplicemente in grado di individuare tali differenze in quanto non dispongono di informazioni sui prodotti venduti dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Le parti hanno affermato che la relazione dell'organo d'appello dell'OMC nella controversia CE – Elementi di fissaggio ⁽⁴³⁾ sostiene tale approccio. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni.
- (157) La Commissione non ha accettato tale argomentazione. Ha infatti sottolineato che la relazione dell'organo d'appello citata riguarda l'incapacità di fornire le informazioni necessarie riguardanti le caratteristiche di un dato prodotto utilizzate per determinare il valore normale. Ciò ha portato a una situazione nella quale i produttori non erano in grado di prendere una decisione in merito alla necessità di richiedere o meno adeguamenti a livello commerciale al fine di garantire un equo confronto a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base nel contesto dei calcoli del dumping. Tuttavia, nel contesto del medesimo caso, la relazione del gruppo di

⁽⁴¹⁾ Relazione sulla conformità dell'organo d'appello nella controversia WT/DS397/AB/RW, CE – Elementi di fissaggio, paragrafo 5.265.

⁽⁴²⁾ Relazione dell'organo di appello nella controversia WT/DS454/AB/R e WT/DS460/AB/R, Cina – HP-SSST (Giappone)/Cina – HP-SSST (UE), paragrafo 5.180.

⁽⁴³⁾ Relazione sulla conformità dell'organo d'appello nella controversia WT/DS397/AB/RW, CE – Elementi di fissaggio, paragrafo 5.189.

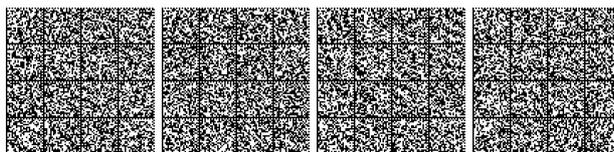


esperti ha affermato che *sebbene sia chiaro che i requisiti generali di «esame obiettivo» e prove positive di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base limitano la discrezionalità dell'autorità incaricata dell'inchiesta nello svolgimento dell'analisi sulla sottoquotazione dei prezzi, ciò non significa che siano applicabili le prescrizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 10 del regolamento di base per quanto concerne i debiti adeguamenti in relazione a differenze che incidono sulla comparabilità dei prezzi* ⁽⁴⁴⁾. Di conseguenza tale giurisprudenza non può essere invocata nel caso di specie nel contesto del quale la CRIA e la CCCMC formulano speculazioni sull'assenza di divulgazione di informazioni su «eventuali altre caratteristiche pertinenti» e sulle differenze non riflesse negli NCP ai fini dei calcoli della sottoquotazione e del pregiudizio. Inoltre la Commissione ha effettuato il calcolo della sottoquotazione in linea con la prassi abituale al fine di garantire un equo confronto nel contesto del quale gli NCP riflettono sufficientemente le differenze fisiche e di ogni altra natura tra i tipi di prodotto venduti dai produttori dell'Unione e dai produttori esportatori. Inoltre, se i produttori esportatori ritenevano che i loro prodotti avessero caratteristiche specifiche che sono generalmente diverse dalle caratteristiche dei prodotti dell'Unione e che, a loro parere, non sono prese in conto dagli NCP, avrebbero dovuto segnalarlo a tempo debito. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

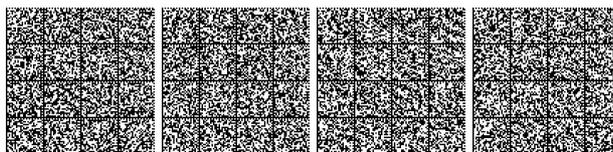
- (158) Talune parti interessate hanno sostenuto che la Commissione non ha stabilito una sottoquotazione per l'intero periodo in esame. È stato effettuato un calcolo dettagliato della sottoquotazione soltanto per il periodo dell'inchiesta. Mentre i prezzi medi all'importazione dalla Cina nei periodi precedenti possono essere confrontati con i prezzi di vendita dell'industria dell'Unione, tale raffronto è sostanzialmente privo di significato poiché: 1) non sono disponibili dati distinti per i prezzi all'importazione dalla Cina per i singoli livelli; e 2) tali prezzi medi non tengono conto della possibilità che la gamma di prodotti possa essere cambiata durante il periodo.
- (159) La relazione dell'organo di appello dell'OMC nella controversia *Cina – HP-SSST (UE)* ⁽⁴⁵⁾ ha richiesto che un'autorità incaricata dell'inchiesta valuti l'importanza della sottoquotazione dei prezzi delle importazioni oggetto di dumping in relazione alla percentuale della produzione nazionale per la quale non è stata rilevata alcuna sottoquotazione. Le parti hanno ritenuto che la Commissione non abbia effettuato tale valutazione. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni.
- (160) Come indicato al considerando 149 del regolamento provvisorio, conformemente alla giurisprudenza applicabile, la Commissione ha effettuato i calcoli abituali sulla base dei dati verificati per il periodo dell'inchiesta, per ciascun NCP e livello. Tutti i calcoli pertinenti sono stati comunicati alle parti interessate nel rispetto dei loro diritti procedurali. Il livello complessivo di sottoquotazione dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta era all'incirca del 21 %, percentuale che la Commissione considera significativa. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (161) La CRIA e la CCCMC hanno tuttavia ritenuto probabile che la Commissione abbia rilevato una sottoquotazione soltanto per un esiguo sottoinsieme di vendite effettuate dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Stando al loro parere, la Commissione deve valutare l'eventuale pressione sui prezzi, se presente, che potrebbe essere esercitata dalle importazioni cinesi sulle restanti vendite dell'industria dell'Unione per le quali non ha riscontrato alcuna sottoquotazione.
- (162) Tale richiesta è stata respinta perché il volume delle vendite dei produttori dell'Unione inclusi nel campione che corrispondeva alle importazioni dei produttori esportatori cinesi è significativo (tra l'80 % e il 90 %). Inoltre il margine di sottoquotazione medio ponderato nei tre livelli è risultato significativo, tra il 18 % e il 24 %.
- (163) Aeolus Group e Heuver hanno chiesto una revisione dei prezzi cif di Aeolus affinché rispecchino i costi successivi all'importazione di Heuver. Pirelli ha affermato che la Commissione deve prendere in considerazione i suoi costi supplementari nel confrontare gli pneumatici Pirelli con altri pneumatici prodotti e venduti dall'industria dell'Unione, nonché con i rivenditori (indipendenti).
- (164) La Commissione ha constatato che Heuver non era collegata ad Aeolus Group. Non era pertanto giustificato alcun adeguamento. Per quanto concerne Pirelli, il prezzo medio ponderato cif è stato stabilito conformemente all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, come descritto al considerando 118 del regolamento provvisorio. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (165) Varie parti hanno affermato che, nell'effettuare l'analisi della sottoquotazione dei prezzi e nel determinare il livello di pregiudizio, la Commissione non può considerare attendibili i prezzi all'esportazione costruiti e che la metodologia applicata è contraria all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), e all'articolo 3), paragrafo 3, del regolamento di base. Hankook Group ha inoltre sostenuto che dovrebbe essere trattato come un'entità economica unica ai fini del calcolo sia del margine di dumping sia del margine di pregiudizio.

⁽⁴⁴⁾ Relazione del gruppo di esperti nella controversia WT/DS397/R EC – *Elementi di fissaggio (Cina)*, paragrafo 7.328; cfr. anche Relazione del gruppo di esperti nella controversia WT/DS219/R, CE – *Accessori per tubi*, paragrafo 7.292.

⁽⁴⁵⁾ Relazione dell'organo di appello nella controversia WT/DS460/AB/R, *Cina – HP-SSST (UE)*, paragrafo 5.180.



- (166) In primo luogo, l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base fa riferimento agli effetti delle importazioni oggetto di dumping che possono arrecare un pregiudizio ai produttori dell'Unione e non al prezzo di rivendita praticato da una società (importatore collegato) all'interno dell'Unione a un altro cliente.
- (167) In secondo luogo, per quanto riguarda la sottoquotazione, il regolamento di base non prevede alcuna metodologia specifica per tale concetto. Le istituzioni dispongono pertanto di un ampio margine di discrezionalità nel valutare tale fattore di pregiudizio. La discrezionalità è limitata dalla necessità di fondare le conclusioni su prove positive e di condurre un esame obiettivo, come richiesto dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base.
- (168) Per quanto riguarda gli elementi presi in considerazione per il calcolo della sottoquotazione (in particolare il prezzo all'esportazione), la Commissione deve individuare il primo punto in cui si verifica (o può verificarsi) la concorrenza con produttori dell'Unione sul mercato dell'Unione. Esso è di fatto il prezzo di acquisto del primo importatore indipendente perché tale società può, in linea di principio, scegliere di approvvigionarsi dall'industria dell'Unione o da clienti esteri. Al contrario, i prezzi di rivendita degli importatori indipendenti non riflettono il punto nel quale si verifica la vera concorrenza; si tratta infatti soltanto del momento in cui la struttura di vendita consolidata dell'esportatore cerca di trovare clienti ma si verifica solo dopo che è stata presa la decisione di importare. Infatti, una volta che l'esportatore ha istituito il suo sistema di società collegate nell'Unione, è già stato deciso che la loro merce provverrà dall'estero. Il punto di confronto dovrebbe pertanto essere individuato subito dopo che la merce attraversa il confine dell'Unione e non in una fase successiva della catena di distribuzione, per esempio al momento della vendita all'utilizzatore finale della merce.
- (169) Tale approccio garantisce anche la coerenza nei casi in cui un produttore esportatore vende le merci direttamente a un acquirente indipendente (importatore o utilizzatore finale), poiché in questo caso per definizione non sarebbero usati i prezzi di rivendita. Un approccio diverso comporterebbe una discriminazione tra produttori esportatori basata unicamente sul canale di vendita che questi utilizzano.
- (170) In questo caso il prezzo all'importazione non può essere considerato al suo valore nominale perché il produttore esportatore e l'importatore sono collegati. Al fine di stabilire un prezzo all'importazione attendibile a condizioni di mercato, tale prezzo deve pertanto essere ricostruito utilizzando come punto di partenza il prezzo di rivendita dell'importatore collegato. Ai fini di tale ricostruzione sono pertinenti le norme relative alla costruzione del prezzo all'esportazione di cui all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, che si applicano anche alla determinazione del prezzo all'esportazione ai fini dell'analisi del dumping. L'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base consente di giungere a un prezzo pienamente comparabile al prezzo cif (franco frontiera dell'Unione) usato nell'esame delle vendite effettuate ad acquirenti indipendenti.
- (171) Per consentire un confronto equo è giustificato dedurre le SGAV e il profitto dal prezzo di rivendita applicato dall'importatore collegato all'acquirente indipendente al fine di arrivare a un prezzo cif attendibile.
- (172) Alcune parti hanno chiesto alla Commissione di rivelare la natura di taluni costi successivi all'importazione e la percentuale applicata, con indicazione della fonte. Inoltre, Xingyuan Group ha sostenuto che tali costi fissi dovrebbero essere allocati come importo fisso per pneumatico anziché essere espressi sotto forma di una percentuale che penalizzerà ingiustamente gli esportatori i cui prezzi si collocano all'estremità inferiore della scala.
- (173) La Commissione ha sottolineato di aver aumentato il valore cif del 3,2 % per i costi successivi all'importazione (dei quali il trasporto rappresentava il 60 %, la movimentazione il 32 % e le spese doganali l'8 %). Le percentuali sono state calcolate sulla base dei costi successivi all'importazione verificati per pezzo e, successivamente, sono state espresse come percentuale del prezzo cif degli importatori indipendenti verificati.
- (174) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CCCMC e la CRIA hanno affermato che, per garantire un confronto equo nell'inchiesta ai fini della determinazione della sottoquotazione e della vendita sottocosto, dovrebbero essere prese in considerazione le differenze tra gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti.
- (175) Come indicato al considerando 84 del regolamento provvisorio, gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti hanno le stesse caratteristiche fisiche di base e gli stessi impieghi di base. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (176) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha rilevato una discrepanza tra il margine di profitto indicato per il livello 1 e il margine di profitto di riferimento impiegato per determinare il margine di vendita sottocosto.
- (177) La Commissione ha verificato i margini di vendita sottocosto e ha riscontrato un errore materiale commesso al momento di determinare il margine di vendita sottocosto per i livelli 1 e 2. La Commissione ha pertanto corretto il calcolo del margine di vendita sottocosto.



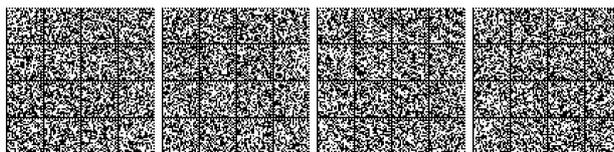
- (178) Dopo l'audizione con Hankook Group di cui al considerando 14, la Commissione ha divulgato ulteriori informazioni sulle voci delle SGAV detratte dal prezzo applicato al primo acquirente indipendente al fine di raggiungere un livello franco fabbrica. La Commissione ha confermato che i costi dedotti erano: trasporto, assicurazione, movimentazione, carico e costi accessori, imballaggio, credito, sconti e commissioni. La Commissione non ha detratto dai prezzi dei produttori dell'Unione le spese indirette di vendita, di R&S, finanziarie e di marketing né il profitto.

4.6. Situazione economica dell'industria dell'Unione

4.6.1. Osservazioni generali

4.6.1.1. La metodologia di ponderazione

- (179) Varie parti hanno chiesto informazioni più dettagliate sulla metodologia impiegata durante la fase provvisoria per ponderare le diverse categorie di società in funzione delle dimensioni (grandi o PMI) e dei livelli, come descritto ai considerando 157 e 158 del regolamento provvisorio.
- (180) Il processo di ponderazione era basato sulle vendite poiché questo è il parametro pertinente quando si tiene conto del prezzo di vendita nell'Unione per stabilire il costo di produzione o la redditività delle vendite nell'Unione effettuate ad acquirenti indipendenti.
- (181) Uno dei criteri per la selezione del campione di produttori dell'Unione è stato la rappresentatività dei produttori dell'Unione in base alle dimensioni (PMI e grandi imprese) (considerando 24 del regolamento provvisorio). Sono state campionate cinque PMI. Una PMI ha deciso di smettere di collaborare all'inchiesta. Quattro hanno risposto al questionario per il campionamento. Come indicato al considerando 10, la Commissione ha verificato il questionario delle PMI per le quali la visita di verifica non era stata effettuata prima dell'istituzione delle misure provvisorie.
- (182) Inoltre la Commissione ha preso in considerazione le osservazioni pervenute dalle parti interessate secondo le quali la segmentazione del mercato in tre livelli doveva riflettersi nel campione di produttori dell'Unione (considerando 20 del regolamento provvisorio). Ulteriori informazioni sono state fornite dai produttori che hanno collaborato, come spiegato nel considerando 21 del regolamento provvisorio. Ai produttori dell'Unione è stato chiesto di fornire informazioni sul valore delle vendite e sul volume relativo alla produzione e alle vendite dell'Unione per livello e, nel caso di pneumatici rigenerati, alla fonte delle carcasse (lavorazione conto terzi/scorte di carcasse). Il questionario per il campionamento o il questionario per i produttori dell'Unione non hanno fornito informazioni in merito all'origine/al marchio delle carcasse utilizzate dai ricostruttori.
- (183) La Commissione ha campionato undici produttori dell'Unione. Si tratta di un numero insolitamente elevato di produttori dell'Unione da sottoporre a inchiesta. Tuttavia, nonostante tale sforzo, i risultati delle PMI e per livello hanno richiesto una ponderazione al fine di consentire un'analisi adeguata della conseguente aggregazione degli indicatori microeconomici di pregiudizio.
- (184) La suddivisione per livello delle vendite dei produttori dell'Unione che hanno collaborato e dei produttori dell'Unione inclusi nel campione è risultata essere simile: ossia compresa nell'intervallo dal 60 % al 70 % per il livello 1, nell'intervallo dal 15 % al 25 % per il livello 2 e nell'intervallo dal 10 % al 20 % per il livello 3. Le PMI rappresentavano una percentuale compresa tra il 7 % e il 10 % delle vendite totali dell'Unione comunicate dai produttori dell'Unione che hanno collaborato. Inoltre i produttori dell'Unione inclusi nel campione producono pneumatici nuovi e ricostruiti classificati di livello 2 e 3. Circa la metà delle vendite del campione appartenente al livello 3 è costituita da pneumatici ricostruiti.
- (185) Innanzitutto si è proceduto con la stima della suddivisione tra vendite di grandi imprese e PMI. La stima delle vendite delle PMI si basava sulle informazioni fornite da ETRMA (per il processo a freddo) e da fornitori di battistrada non membri di ETRMA Euro pool. Ai fini della presente inchiesta, è stato considerato che le vendite per il processo a freddo sono effettuate da PMI, mentre quelle per il processo a caldo da parte di grandi produttori. Si tratta di un approccio conservativo per stimare le vendite delle PMI, in quanto la Commissione ha verificato una PMI produttrice che applica entrambe le tecniche. La stima delle vendite delle grandi imprese è data dalla differenza tra le vendite totali dell'Unione dei produttori dell'Unione meno la stima delle vendite delle PMI. Durante la fase provvisoria la Commissione ha rilevato che le vendite delle PMI rappresentavano circa il 15 % delle vendite totali nell'Unione dell'industria dell'Unione nel 2016 (come menzionato in precedenza, si trattava di una stima prudente poiché anche talune PMI utilizzano processi di ricostruzione a caldo). Di conseguenza, il rapporto è stato stabilito all'85 % circa per le grandi imprese e al 15 % circa per le PMI.
- (186) La seconda fase ha comportato il confronto del rapporto dell'85 %/15 % con il rapporto del campione (nel quale le grandi imprese rappresentavano oltre il 95 %). Inoltre, i dati sulle vendite delle PMI incluse nel campione rappresentavano circa il 4 % delle vendite totali stimate nell'Unione delle PMI produttrici dell'Unione. Al fine di garantire che l'importanza relativa delle due categorie di produttori dell'Unione fosse adeguatamente riflessa negli indicatori microeconomici, la Commissione ha ponderato i singoli indicatori aziendali al momento di aggregarli sulla base del rapporto 85 %/15 % di cui sopra. La metodologia ha determinato un aumento del peso delle vendite di livello 3 utilizzate per stabilire gli indicatori microeconomici.



- (187) Nella fase provvisoria entrambe le ponderazioni, ossia quella relativa alla categoria delle imprese e quella relativa ai livelli, sono state applicate in maniera uniforme durante tutto il periodo in esame, sulla base del 2016. La Commissione ha ritenuto che tale approccio fosse ragionevole alla luce degli elementi di prova disponibili.
- (188) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione non avrebbe dovuto usare un rapporto fisso (ossia un rapporto calcolato per il 2016) per il periodo in esame, bensì un rapporto per ciascun periodo del periodo in esame. Hanno inoltre affermato che alcuni grandi produttori di battistrada producevano pneumatici ricostruiti usando il processo a freddo e che due produttori di pneumatici ricostruiti facevano parte di un gruppo più grande, il che permetteva di qualificarli come grande impresa. Le parti hanno pertanto affermato che la metodologia utilizzata non poteva essere considerata prudente e che il volume delle vendite delle PMI era stato sovrastimato. Bipaver ha affermato che il processo a caldo non è utilizzato soltanto da un ricostruttore ma da più ricostruttori dell'Unione ⁽⁴⁶⁾.
- (189) In primo luogo, la Commissione ha esaminato le argomentazioni e gli elementi di prova forniti dalle parti. Ha rilevato che alcuni grandi fornitori di battistrada hanno in effetti società collegate che producono pneumatici ricostruiti utilizzando il processo a freddo. Inoltre, i due produttori inizialmente considerati PMI menzionati dalle parti facevano parte di un gruppo più grande e non possono quindi essere considerati PMI. La Commissione ha pertanto adeguato i rapporti usati nella ponderazione. I grandi fornitori e le PMI hanno fornito i loro dati di vendita relativi al periodo in esame. Il volume totale comunicato si attesta tra 227 000 e 254 000 pneumatici ricostruiti e rappresenta all'incirca il 5,5 % delle vendite stimate di pneumatici ricostruiti durante il periodo in esame.
- (190) In secondo luogo, per quanto riguarda le vendite relative alla produzione con processo a caldo delle PMI, la Commissione ha constatato che più di una PMI produce pneumatici ricostruiti usando tale processo e ha richiesto ad alcuni produttori di fornire il volume della produzione con processo a caldo per il periodo in esame. Il volume totale comunicato si attesta tra 132 000 e 150 000 pneumatici ricostruiti e rappresenta all'incirca il 3,2 % delle vendite stimate di pneumatici ricostruiti durante il periodo in esame.
- (191) In terzo luogo la Commissione ha ricalcolato la stima delle vendite delle PMI durante il periodo in esame aggiungendo le vendite relative alla produzione con processo a caldo delle PMI e deducendo le vendite relative alla produzione con processo a freddo delle grandi imprese.
- (192) La Commissione ha infine calcolato la quota delle vendite delle PMI rispetto alle vendite totali nell'Unione per ciascun periodo del periodo in esame.

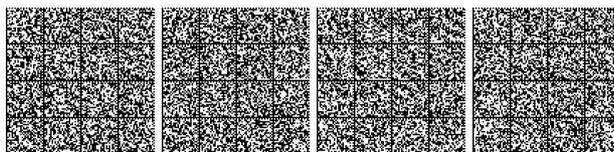
Tabella 4

Quota delle vendite delle PMI rispetto alle vendite totali nell'Unione (in %)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Quota delle vendite delle PMI rispetto alle vendite totali nell'Unione	16,9	15,3	13,7	13,2
Rapporto utilizzato nella fase provvisoria per le vendite delle PMI rispetto al totale delle vendite nell'Unione	14,6	14,6	14,6	14,6

- (193) Come mostra la tabella 4, il peso delle PMI sul totale delle vendite dell'Unione durante il periodo in esame è stato aumentato di 2,3 punti percentuali nel 2014 e di 0,7 punti percentuali nel 2015 ed è stato diminuito di 0,9 punti percentuali nel 2016 e di 1,4 punti percentuali nel periodo dell'inchiesta. La Commissione ha concluso che la determinazione di un rapporto per anno ha un'incidenza marginale sull'esito globale dell'analisi. Sulla base di quanto precede, le conclusioni fondate sulle tendenze illustrate nel regolamento provvisorio rimangono valide.
- (194) Per quanto riguarda il secondo adeguamento per livelli, durante la fase provvisoria la Commissione si è basata sulle informazioni contenute nella denuncia (allegato 15), che fornisce la stima del peso di ciascun livello in relazione al consumo dell'Unione per il 2016. Come indicato al considerando 188, la CRIA e la CCCMC hanno tuttavia affermato che la Commissione avrebbe dovuto usare un rapporto per ciascun periodo del periodo in esame.

⁽⁴⁶⁾ Kraiburg, un fornitore di battistrada, ha fornito a Bipaver un elenco dei suoi clienti che acquistano materie prime per il processo a caldo. L'elenco contiene 38 nomi di società.



- (195) Dall'inchiesta non è emerso alcun dato che potesse rivelarsi più adeguato ed essere a sua volta utilizzato per il calcolo della ponderazione dei livelli durante l'intero periodo in esame, né le parti interessate sono state in grado di presentare tali dati. La Commissione ha pertanto deciso di non applicare il secondo adeguamento per livello nella fase definitiva. Tale approccio ha aumentato il peso del livello 1 e del livello 2 utilizzato per stabilire gli indicatori microeconomici.
- (196) Come illustrato nella tabella 5, con la ponderazione rivista le conclusioni basate sulle tendenze del regolamento provvisorio restano valide per tutti gli indicatori microeconomici analizzati su base aggregata:

Tabella 5

Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato di vendita)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Margine di profitto come da tabella 13 del regolamento provvisorio (in % del fatturato di vendita)	15,6	16,7	15,2	13,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	106,9	97,7	88,1
Margine di profitto con ponderazione rivista (in % del fatturato di vendita)	15,4	16,9	15,3	13,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	109,5	99,5	88,6

- (197) Come illustrato nella tabella 6, con la ponderazione rivista le conclusioni basate sulle tendenze del regolamento provvisorio restano valide per il livello 3:

Tabella 6

Redditività delle vendite di livello 3 nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato di vendita)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Margine di profitto come da tabella 16 del regolamento provvisorio (in % del fatturato di vendita)	6,1	0,6	2,7	- 0,4
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	10	45	- 7
Margine di profitto con ponderazione rivista (in % del fatturato di vendita)	5,9	0,5	2,7	- 0,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	9	45	- 12

4.6.1.2. Illegalità del processo di ponderazione

- (198) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che il processo di ponderazione era illegale in quanto il regolamento di base non consentiva modifiche al campionamento dei produttori dell'Unione, che dovrebbe essere rappresentativo per l'intera industria dell'Unione. Hanno inoltre sostenuto che la metodologia della Commissione non rispettava l'obbligo di basare la determinazione del pregiudizio su prove positive per effettuare un esame obiettivo poiché un numero molto limitato di imprese ha in definitiva determinato l'esito complessivo della valutazione del pregiudizio, a scapito di un serie di dati molto più ampia la cui importanza è stata declassata. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni. In aggiunta, dopo la divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione non può basarsi sulle informazioni fornite da quattro PMI incluse nel campione, che costituirebbero la base per la ponderazione degli indicatori di pregiudizio.
- (199) La Commissione ha ricordato la metodologia utilizzata ai considerando da 179 a 195.



- (200) La Commissione ha inoltre ribadito che, come conseguenza della ponderazione, il campione selezionato è diventato statisticamente più rappresentativo dell'industria dell'Unione nel suo complesso, conformemente alla giurisprudenza applicabile dell'UE e dell'OMC⁽⁴⁷⁾. Ciò ha inoltre permesso alla Commissione di tenere in maggiore considerazione i risultati dei produttori dell'Unione non inclusi nel campione (PMI e grandi produttori), che altrimenti non sarebbero stati sufficientemente rappresentati negli indicatori di pregiudizio se la Commissione avesse basato i suoi risultati sul campione senza applicare la ponderazione nel caso di specie. Data la natura frammentata dell'industria dell'Unione, la Commissione non poteva semplicemente trascurare la rilevanza delle PMI produttrici sul mercato dell'Unione. Come indicato al considerando 186, i dati sulle vendite forniti dalle PMI incluse nel campione rappresentavano circa il 4 % delle vendite totali stimate nell'Unione delle PMI produttrici dell'Unione. Per rispecchiare l'importanza relativa delle due categorie di società, la Commissione ha basato i suoi risultati sui dati verificati delle società incluse nel campione e ha applicato la ponderazione. Le informazioni su cui si è basata erano disponibili nel fascicolo pubblico e sono state debitamente verificate, ove necessario. La Commissione ha ritenuto pertanto di aver effettuato un esame obiettivo dell'esistenza di un pregiudizio sulla base di prove positive. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.

4.6.2. Indicatori macroeconomici

- (201) La CRIA e la CCCMC hanno affermato di nutrire dubbi sull'affidabilità di talune delle informazioni invocate in merito agli indicatori macroeconomici.
- (202) Come indicato al considerando 28, prima della divulgazione finale delle informazioni è stato incluso nel fascicolo pubblico un documento che fornisce chiarimenti sul regolamento provvisorio.
- (203) Per quanto riguarda la definizione degli indicatori macroeconomici, la Commissione si è basata su varie fonti, tra cui i dati forniti dall'associazione europea dei produttori di pneumatici e gomma (*European Tyre & Rubber Manufacturers Association*, «ETRMA»). ETRMA pubblica analisi di mercato accessibili al pubblico sul proprio sito web. La versione consultabile della denuncia comprendeva un documento pubblicato da ETRMA (allegato 16 – Libretto ETRMA per il 2016⁽⁴⁸⁾). La Commissione ha constatato che taluni dei produttori esportatori e alcuni produttori dell'Unione sono membri di ETRMA e hanno altresì fornito comunicazioni sostenute da dati di ETRMA (come ad esempio Hankook Group e Pirelli).

4.6.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (204) Come accennato al considerando 135, la produzione dell'Unione indicata nel regolamento provvisorio non includeva le vendite dei fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool. È stato inoltre rilevato un errore materiale nel determinare la capacità produttiva.
- (205) Nel periodo in esame la produzione, la capacità produttiva e l'utilizzo degli impianti totali stimati dell'Unione sono stati rivisti di conseguenza e hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 7

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

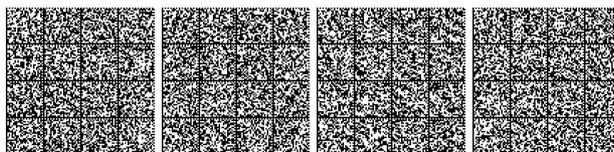
	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume di produzione (in unità)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,1	98,3	100,7
Capacità produttiva in Cina (in unità)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,2	93,4	91,3
Utilizzo degli impianti	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	100	105	110

Fonte: ETRMA, fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool, Eurostat Comext e informazioni fornite dal denunciante.

⁽⁴⁷⁾ WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Stati Uniti — misure antidumping su alcuni prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, paragrafo 204 e sentenza del Tribunale del 28 ottobre 2004, causa T-35/01, *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Consiglio*, punti 129 e 258.

⁽⁴⁸⁾ Il sito web di ETRMA mette a disposizione tale libretto per gli anni 2016 e 2017.

Cfr.: <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf>.



- (206) Come illustrato nella tabella 7, la produzione si è mantenuta relativamente stabile, con 21,1 milioni di unità durante il periodo dell'inchiesta, mentre il tasso di utilizzo degli impianti è aumentato di 7,4 punti percentuali (dal 72,2 % al 79,6 %) nel corso del periodo in esame, data la riduzione della capacità produttiva.

4.6.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

- (207) Come accennato al considerando 135, il volume totale delle vendite sul mercato dell'Unione indicato nel regolamento provvisorio non includeva le vendite dei fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool.
- (208) Il volume delle vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione sono stati rivisti di conseguenza e hanno registrato il seguente andamento durante il periodo in esame:

Tabella 8

Volume delle vendite e quota di mercato

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume totale delle vendite sul mercato dell'Unione (in unità)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Indice 2014 = 100	100	99,4	98,0	98,3
Quota di mercato	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Indice 2014 = 100	100	97,2	93,0	92,7

Fonte: ETRMA, fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool ed Eurostat Comext.

- (209) In un mercato in crescita, nel corso del periodo in esame le vendite dell'Unione sono diminuite leggermente. Ciò ha comportato una diminuzione di 5,3 punti percentuali della quota di mercato (dal 72,4 % al 67,1 %), mentre il volume delle importazioni dalla RPC è aumentato di oltre 1,1 milioni di pneumatici, il che rappresenta un aumento della quota di mercato pari a 4,2 punti percentuali (dal 17,1 % al 21,3 %).
- (210) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che il volume delle vendite sul mercato dell'Unione era rimasto stabile nei tre anni precedenti e che la quota di mercato dell'industria dell'Unione è diminuita di 5 punti percentuali tra il 2014 e il 2017, il che rappresenta un valore trascurabile.
- (211) Hanno anche affermato che il volume delle vendite dell'Unione comunicato nelle denunce per il periodo 2013 e 2016 ha evidenziato un forte calo per il livello 3 (- 30 %), un calo delle vendite per il livello 2 (- 7 %) e un leggero calo delle vendite per il livello 1 (- 1 %). Era quindi chiaro che il pregiudizio poteva essere riscontrato soltanto nel segmento di livello 3 e che l'analisi del pregiudizio deve prendere in considerazione la segmentazione del mercato.
- (212) La Commissione ha osservato che i dati citati nel precedente considerando si riferiscono esclusivamente alle vendite dei denunciati e non all'industria dell'Unione nel suo complesso. Si riferiscono inoltre a un diverso periodo di tempo. Pertanto non è possibile trasporre l'evoluzione del volume delle vendite dei denunciati nell'industria dell'Unione. Come spiegato ai considerando 128 e 132, la Commissione ha ritenuto che l'esistenza di un pregiudizio notevole debba essere determinata in relazione al prodotto in esame e all'industria dell'Unione nel suo complesso, non soltanto ad alcune parti della stessa. Di conseguenza la Commissione non ha esaminato i singoli andamenti separati, ossia per ciascun livello, ma ha seguito un approccio aggregato.

4.6.2.3. Crescita

- (213) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione è aumentato del 6,1 %. Nonostante la crescita del consumo, i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sono diminuiti dell'1,7 %, portando alla perdita di quota di mercato per l'industria dell'Unione. La quota di mercato delle importazioni dal paese interessato è aumentata durante il periodo in esame (di più di 4 punti percentuali).
- (214) Giti Group ha affermato che il consumo dell'Unione doveva essere analizzato in termini di valore anziché di volume. Su tale base, il consumo dell'Unione è diminuito del 5 % in valore e ha ripreso ad aumentare lentamente soltanto tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.
- (215) La Commissione ha respinto tale argomentazione. Il consumo dell'Unione ha fornito un'istantanea del numero di pneumatici disponibili sul mercato dell'Unione in un determinato momento. Di norma il consumo dell'Unione è calcolato in termini di volume proprio per evitare che il comportamento della fissazione dei prezzi attuato dagli operatori del mercato possa influenzare gli andamenti nel periodo in esame.



4.6.2.4. Occupazione e produttività

(216) Nel periodo in esame l'occupazione e la produttività hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 9

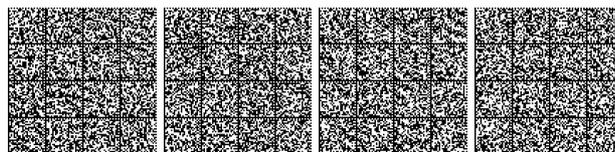
Occupazione e produttività

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Numero di dipendenti	38 445	36 478	34 959	34 188
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	95	91	89
Produttività (unità/dipendente)	546	558	590	618
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	102	108	113

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, comunicazioni dei fornitori di battistrada e di ETRMA.

- (217) Aeolus Group e Pirelli hanno dichiarato che l'occupazione, in relazione alla quale la Commissione ha riscontrato un calo dell'11 %, si riferisce esclusivamente al settore della ricostruzione. Lo sviluppo della produttività può invece essere spiegato dal fatto che l'industria dell'Unione ha recentemente attraversato un periodo di ristrutturazione e razionalizzazione.
- (218) La dichiarazione delle parti interessate in merito alla diminuzione dell'occupazione è di fatto errata, poiché circa la metà proviene da grandi fabbricanti. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (219) Heuver ha richiesto i nomi degli 85 ricostruttori menzionati al considerando 171 del regolamento provvisorio.
- (220) Nel regolamento provvisorio la Commissione ha concluso che almeno 85 produttori hanno interrotto la produzione sulla base dell'elenco di clienti che i fornitori di battistrada avevano fornito nel contesto della presente inchiesta. La Commissione ha concesso un trattamento riservato in relazione all'identità degli acquirenti e al volume delle vendite per acquirente dato che si tratta di informazioni aziendali sensibili. Le parti interessate non sono inoltre tenute a fornire una sintesi per questo tipo di documento. Detto questo, in via eccezionale, i fornitori di battistrada hanno fornito una sintesi delle loro osservazioni che è disponibile nel fascicolo pubblico.
- (221) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni la CRIA e la CCCMC hanno affermato che l'ipotesi della Commissione secondo la quale tutte le vendite relative alla produzione a freddo sono effettuate dalle PMI è erronea, poiché molte grandi società usano la metodologia di ricostruzione mediante processo a freddo. Le parti hanno concluso che la conseguente stima dell'occupazione e della produttività non era pertanto attendibile.
- (222) Come indicato al considerando 189, la Commissione ha constatato che la produzione delle grandi società che usano il processo a freddo è piuttosto limitata e non può di per sé invalidare la stima effettuata dalla Commissione sull'occupazione e sulla produttività. Inoltre, la produttività si riferisce soprattutto al tipo di produzione (vale a dire produzione di pneumatici ricostruiti o nuovi). Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (223) La CRIA e la CCCMC hanno inoltre affermato che l'elenco di clienti comunicato da un fornitore di battistrada indica un cliente come inattivo, mentre i suoi rendiconti finanziari depositati presso le autorità locali dimostravano che la società era ancora attiva nel 2017. Nella nota relativa al fascicolo ⁽⁴⁹⁾ la Commissione ha spiegato che l'elenco era stato elaborato aggregando le informazioni sulle vendite fornite da otto fornitori di battistrada. Ai fini dell'inchiesta si è considerato che un ricostruttore cessa la produzione quando non effettua più acquisti di battistrada. Non è pertanto possibile stabilire con certezza se un ricostruttore fosse attivo o inattivo solo sulla base dell'elenco del fornitore unico e/o sulla base del rendiconto finanziario depositato. Inoltre, benché sia vero che la società citata dalla CCCMC non aveva chiuso, essa ha confermato alla Commissione che non utilizzava più lo stabilimento di ricostruzione. La Commissione ha pertanto continuato a usare l'elenco così come era stato stabilito.

⁽⁴⁹⁾ Nota relativa al fascicolo (numero di riferimento t18.007994).



4.6.2.5. Entità del margine di dumping

- (224) Tutti i margini di dumping sono stati rivisti come indicato al considerando 122 e rimangono tutti significativi. Considerati il volume e i prezzi delle importazioni dal paese interessato, l'entità dei margini di dumping effettivi ha inciso in modo significativo sull'industria dell'Unione.

4.6.3. Indicatori microeconomici

- (225) Giti Group ha chiesto alla Commissione di divulgare anche l'evoluzione dei fattori microeconomici senza la ponderazione adottata dalla Commissione stessa, in maniera da consentire a Giti Group di analizzare se tali dati non manipolati determinerebbero un quadro di pregiudizio diverso. Dopo la divulgazione finale delle informazioni, la CRIA, la CCCMC e Giti Group hanno ribadito la loro argomentazione.
- (226) La Commissione ha respinto tale argomentazione, in quanto la divulgazione degli indicatori di pregiudizio senza la ponderazione non rifletterebe la situazione reale dell'industria dell'Unione, dato che non è possibile campionare il numero di PMI necessario per riflettere la loro incidenza reale tra i produttori dell'Unione.

4.6.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

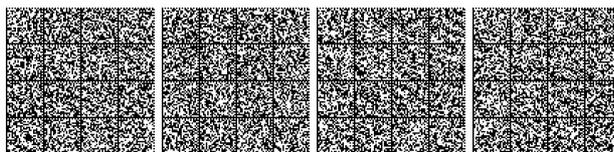
- (227) La CRIA e la CCCMC hanno chiesto alla Commissione di chiarire se i prezzi di trasferimento tra società collegate erano stati considerati al momento della determinazione degli indicatori di pregiudizio.
- (228) Quando le società collegate erano coinvolte nelle vendite, i produttori inclusi nel campione sono stati invitati a fornire le vendite ai primi acquirenti indipendenti. Per quanto riguarda gli acquisti di materie prime attraverso società collegate, la politica dei prezzi di trasferimento è stata esaminata dalla Commissione e da tale esame non è derivato alcun adeguamento.

4.6.3.2. Scorte

- (229) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di analizzare non soltanto il settore in generale, ma anche la distinzione tra pneumatici nuovi e ricostruiti o tra diverse categorie di livelli. Hanno sostenuto che, stando alla denuncia, non era stato registrato alcun aumento delle scorte per gli pneumatici di livello 1 o 2. Al contrario, le scorte di livello 1 e 2 sono diminuite rispettivamente del 15 % e del 21 % tra il 2013 e il 2016. Viceversa, la denuncia segnalava un aumento del 17 % in relazione alle scorte per gli pneumatici di livello 3. Secondo il parere di tali parti, l'aumento segnalato delle scorte riguardava soltanto l'industria della ricostruzione. Le fluttuazioni delle scorte possono inoltre essere spiegate da vari fattori. Ad esempio, gli aumenti delle scorte possono essere innescati dall'aumento delle vendite che vengono effettuate in ragione di ordini anticipati. In particolare, Prometeon Tyre Group S.r.l. ha registrato un aumento delle scorte riconducibile a diversi fattori, tutti legati alla crisi economica europea. La produzione di pneumatici è strettamente legata al trasporto e quest'ultimo dipende principalmente dal commercio in generale. Una crisi del commercio si traduce in trasporti ridotti e ciò, logicamente, comporta vendite minori di pneumatici.
- (230) La Commissione ha osservato anzitutto che l'aumento delle scorte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione si è verificato tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta. Pertanto esso non è stato direttamente interessato dalla crisi finanziaria del 2011. Inoltre i dati citati dalle parti interessate riguardavano soltanto il denunciante e non riflettevano la situazione dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. Di conseguenza, trarre conclusioni dagli stessi non può essere considerato rappresentativo dell'industria dell'Unione ai fini dell'inchiesta. Tale affermazione è stata pertanto respinta.

4.6.3.3. Redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di reperire capitali

- (231) Per quanto concerne gli investimenti, Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che l'inchiesta contraddiceva i dati forniti dal denunciante. Giti Group ha affermato che la redditività dell'industria dell'Unione nel suo complesso è sottostimata perché la Commissione ha manipolato i dati dei produttori dell'Unione inclusi nel campione con l'obiettivo di aumentare l'importanza dei dati del livello 3. Giti Group ha altresì sostenuto che l'unico segmento dell'industria che presentava margini di profitto in peggioramento (ed esigui) era il segmento di livello 3. Tale segmento del mercato rappresentava tuttavia soltanto il 20 % del totale delle vendite/del consumo dell'Unione. Aeolus Group e Pirelli hanno ritenuto che l'industria dell'Unione sia in generale molto redditizia, nettamente positiva nel livello 1 e positiva nel segmento del livello 2.
- (232) Per quanto concerne l'osservazione sulla metodologia per il calcolo della redditività, la Commissione ha spiegato nei considerando da 179 a 195 la metodologia applicata per la ponderazione degli indicatori microeconomici al fine di rappresentare la realtà economica dei produttori dell'Unione. Ha inoltre osservato che la redditività di tutti i livelli è andata deteriorandosi dal 2014 fino alla fine del periodo dell'inchiesta e che i dati assoluti sulla redditività dovevano essere letti in associazione ai suoi risultati sull'interconnessione tra i livelli.



4.7. Interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i livelli

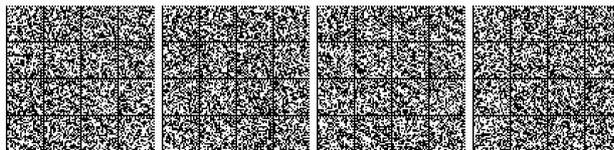
- (233) Le parti interessate hanno generalmente accettato il principio della segmentazione del mercato in tre livelli. Come descritto nei considerando da 54 a 59 del regolamento provvisorio, nel mercato dell'Unione i marchi sono stati posizionati in uno dei tre livelli. Di norma tutti i livelli sono stati venduti attraverso canali di vendita comuni.
- (234) Diverse parti interessate hanno contestato i risultati provvisori sull'interconnessione tra i livelli e hanno ribadito le medesime preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. La Commissione ha raccolto le informazioni al riguardo in una nota relativa al fascicolo sull'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i livelli ⁽³⁰⁾.
- (235) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che l'idea che i prezzi del livello 3 determinassero la fissazione dei prezzi nei livelli 1 e 2 (considerando 203 e 207 del regolamento provvisorio) è infondata e che la Commissione non ha fornito alcuna motivazione per tale presunto impatto. Anche supponendo che i risultati di cui sopra fossero corretti, nessuno di essi avrebbe portato alla conclusione che i prezzi del livello 3 inciderebbero sui prezzi dei livelli 1 e 2. Tali parti hanno altresì affermato che i prezzi degli pneumatici sono influenzati dal costo delle materie prime e che non era corretto affermare che vi sia concorrenza tra i diversi segmenti. Hanno sostenuto che la Commissione abbia fatto riferimento «all'impatto che i prezzi dei livelli inferiori hanno sui prezzi del livello superiore» (considerando 203 del regolamento provvisorio) semplicemente riprendendo quanto affermato dal denunciante senza disporre di prove a sostegno. Giti Group ha affermato che la teoria dell'effetto a cascata denunciata dalla Commissione non sia stata corroborata (ed è stata in effetti contraddetta) dai fatti registrati. In tale contesto, Giti Group ha altresì ricordato che la denuncia stessa aveva affermato che: [g]li attori, la fissazione dei prezzi, la concorrenza e le strategie variano significativamente da un segmento all'altro e un fattore decisivo in un segmento potrebbe essere irrilevante in un altro. Sebbene possa esistere una concorrenza diretta tra le estremità dei segmenti, la concorrenza tra i vari segmenti è principalmente il risultato di una scelta strategica tra qualità e prezzo ⁽³¹⁾.
- (236) Come indicato al considerando 234, la Commissione ha prodotto una nota relativa al fascicolo contenente le motivazioni che portano a constatare l'esistenza di un'interconnessione tra i livelli. Tale constatazione era basata su numerosi elementi. Il primo è che la concorrenza tra i livelli avviene nel momento in cui viene deciso un acquisto. L'acquirente ha quindi la possibilità di scegliere:
- uno pneumatico di livello 1, con una durata maggiore, la tecnologia più recente e le prestazioni migliori, a un prezzo iniziale più elevato; oppure
 - uno pneumatico di livello 2, spesso realizzato da produttori di pneumatici *premium*, con una durata maggiore rispetto ai marchi del livello 3 e un costo inferiore rispetto ai marchi *premium*, ad un prezzo iniziale più elevato rispetto agli pneumatici di livello 3; oppure
 - uno pneumatico di livello 3, avente un costo iniziale inferiore, ma anche la durata minore e le prestazioni più basse.
- (237) Tale decisione, tradotta in prezzi, determina un'analisi duplice: il pagamento iniziale e il costo complessivo per pneumatico. Per quanto concerne il pagamento iniziale, gli pneumatici di livello 1 sono quelli che comportano un investimento più elevato. Allo stesso tempo, in termini di costo per pneumatico per km, presentano il costo più basso. Tali variabili sono esattamente opposte per gli pneumatici di livello 3, in relazione ai quali il pagamento iniziale è il più basso in assoluto, ma il costo per pneumatico per km è il più elevato ⁽³²⁾.
- (238) Un ulteriore aspetto di fondamentale importanza era rappresentato dai canali di vendita comuni, che di solito espongono pneumatici di livelli diversi insieme per la vendita, facilitando la dinamica dell'interconnessione tra i livelli ⁽³³⁾.
- (239) La Commissione ha altresì sottolineato che l'affermazione relativa al costo delle materie prime non era supportata da prove.
- (240) Nel documento finale di divulgazione delle informazioni, la Commissione ha fatto riferimento all'andamento delle vendite nell'Unione dei diversi livelli di pneumatici, basandosi in proposito su una tabella fornita dalle parti interessate (Prometeon/Pirelli). La tabella è stata etichettata «Evoluzione stimata delle vendite dell'Unione per i produttori dell'Unione membri di ETRMA». In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che le cifre erano diverse da quelle della tabella 4 del documento di divulgazione finale

⁽³⁰⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione (numero di riferimento: t18.007993).

⁽³¹⁾ Denuncia, punto 107.

⁽³²⁾ Cfr. tabelle da 8 a 10 del regolamento provvisorio per il prezzo medio di vendita nell'Unione per livello e nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine da 7 a 10 (numero di riferimento: t18.007993).

⁽³³⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine 11 e 12 (numero di riferimento: t18.007993).



delle informazioni. La Commissione ha esaminato l'affermazione e ha chiesto un chiarimento a ETRMA. ETRMA ha spiegato che i dati riportati nella tabella 6 del documento di divulgazione finale delle informazioni recavano un titolo erroneo. I dati riportati nella tabella 6 del documento di divulgazione finale delle informazioni riguardavano in realtà l'andamento del mercato dell'Unione dei pneumatici nuovi di ricambio (tabella 10). Secondo tali dati, i produttori dell'Unione mostravano un interesse evidente e in rapida crescita per il segmento di livello 3 del mercato, con il prezzo più basso.

Tabella 10

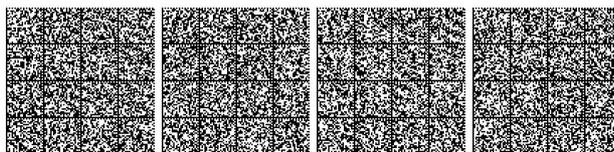
Stima dell'andamento del mercato dell'Unione dei pneumatici nuovi di ricambio

In milioni	2014	2015	2016	2017	Stima 2018
Livello 1 + Livello 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	103	105	103	106
Livello 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	111	139	150	153
Quota dei produttori ETRMA sul segmento T3	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Fonte: Prometeon Tyre Group e Pirelli ⁽²⁴⁾

- (241) In base a tale tabella, ci si attende che le vendite stimate del 2018 di pneumatici nuovi di livello 3 aumentino di oltre il 53 % rispetto ai loro livelli del 2014, mentre il volume delle vendite di pneumatici di livello 1 e 2 rimangono simili e si prevede che aumentino soltanto del 6 % rispetto ai loro livelli del 2014. Questo sviluppo deve essere considerato nel contesto di un drastico aumento della concorrenza nel livello 3 da parte dei produttori esportatori del paese interessato durante il periodo 2014-2018, nonché di livelli di profitto finanziariamente non redditizi nel livello 3 per i produttori dell'Unione del prodotto in esame.
- (242) La Commissione ha rilevato che tale transizione registrata nel mercato dei ricambi dell'Unione ha influito sui produttori dell'Unione, che avrebbero beneficiato di margini di profitto molto più elevati nei livelli 1 e 2. Ciò può essere interpretato soltanto alla luce delle ragioni esposte ai considerando 141 e seguenti, ossia come un'azione destinata a proteggere il principale fattore di traino del valore per i livelli superiori che distingue le vendite dei prodotti di livello 1 e 2 dell'Unione dalle importazioni di livello 1 e 2 dal paese interessato. L'aumento delle vendite a basso profitto nel livello 3, e quindi della concorrenza nel segmento delle vendite di livello 3, mostra che la pressione derivante dall'effetto a cascata inverso sulle vendite di livello 1 e 2 è stata avvertita dai produttori dell'Unione del prodotto in esame prima e durante il periodo dell'inchiesta e che tale pressione aumenterà anche durante il periodo successivo all'inchiesta.
- (243) La CRIA e la CCCMC hanno osservato che la Commissione ha dichiarato che è diminuita la possibilità di ricostruire uno pneumatico usurato di alta qualità (considerando 202 del regolamento provvisorio). Non sono tuttavia stati forniti dati a riguardo. Il fatto che possano esserci chiusure di impianti e officine di ricostruttori non significa necessariamente che ci siano meno possibilità di ricostruire pneumatici usurati di alta qualità, poiché la domanda di pneumatici di alta qualità è calata notevolmente dopo la crisi economica, secondo la Commissione stessa (considerando 200 del regolamento provvisorio). La CRIA e la CCCMC hanno chiesto alla Commissione di divulgare i dati di vendita degli pneumatici di livello 1 e la capacità effettiva di ricostruzione, per consentire una valutazione della misura in cui la disponibilità di impianti di ricostruzione sia realmente calata tenendo conto della diminuzione delle vendite di pneumatici di livello 1. Giti Group ha osservato che la Commissione non ha presentato dati sulla quota di mercato per livello, che avrebbero invece rappresentato informazioni necessarie per verificare se la teoria dell'effetto a cascata inverso della Commissione sia supportata da fatti. Tale teoria è stata basata sul presupposto che le importazioni di livello 3 a basso costo esercitino una pressione sui prezzi e abbiano sottratto quote di mercato ai produttori dell'Unione di livello 2 (e di livello 1). Tuttavia, qualora i dati sulle quote di mercato per livello mostrino che i produttori dell'Unione di livello 1 e/o di livello 2 sono effettivamente riusciti a mantenere (o addirittura ad aumentare) la loro quota di mercato, ciò pregiudicherebbe decisamente tale teoria. Non è chiaro a Giti Group se la Commissione abbia scelto di non divulgare informazioni sulle quote di mercato o se tali informazioni non siano state semplicemente raccolte. In ogni caso, Giti Group ha invitato la Commissione a divulgare (e se necessario a raccogliere) tali informazioni al fine di verificare la correttezza della teoria dell'effetto a cascata inverso della Commissione.

⁽²⁴⁾ Presentazione all'audizione di Prometeon Tyre Group e Pirelli, 9 aprile 2018 (numero di riferimento: t18.007993).



- (244) Per quanto riguarda i macroindicatori, Giti Group ha chiesto che vengano analizzati per livello; la Commissione ha spiegato ai considerando 128 e 132 che era opportuno analizzare la situazione economica dell'industria dell'Unione nel suo complesso. Sono state riscontrate capacità, produzione e importazioni in tutti i livelli. Il livello 3 nel quale ha luogo la maggior parte delle importazioni cinesi stava trascinando verso il basso l'industria nel suo complesso, come indicato nel regolamento provvisorio. Durante il periodo dell'inchiesta, i prezzi di dumping cinesi erano notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione a tutti i livelli. Durante il periodo in esame, i risultati complessivi dell'industria dell'Unione sono peggiorati. Alcuni impianti che producevano livelli diversi hanno dovuto chiudere ⁽⁵⁵⁾ e molti ricostruttori hanno dovuto cessare la produzione. La Commissione ha stabilito che almeno 85 PMI hanno cessato la produzione, determinando una riduzione della capacità di ricostruzione, come spiegato nel considerando 202 del regolamento provvisorio.
- (245) La CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che l'affermazione della Commissione secondo la quale «ai produttori di pneumatici nuovi dell'Unione non resta che rafforzare la loro presenza anche nel livello 3» (considerando 202 del regolamento provvisorio) era difficile da comprendere, dato che la Commissione stessa ha spiegato che tutti i ricostruttori integrati (ossia i produttori di pneumatici nuovi che effettuano anche la ricostruzione) fanno parte del livello 2 (considerando 58 del regolamento provvisorio).
- (246) La Commissione ha rilevato che nella nota contenente la mappatura degli pneumatici nuovi e ricostruiti per marchio, c'erano marchi di produttori dell'Unione di pneumatici nuovi classificati appartenere al livello 3.
- (247) La Commissione ha dichiarato che «[d]alle informazioni in possesso della Commissione è emerso» che l'andamento dei prezzi è cambiato e che ora i presunti prezzi del livello 3 influenzano in modo opposto quelli del livello 1 (considerando 206 del regolamento provvisorio). La CRIA e la CCCMC hanno richiesto che tali informazioni venissero messe a disposizione delle parti interessate.
- (248) La Commissione ha ritenuto che l'interconnessione tra i livelli comprendesse anche una logica di fissazione dei prezzi tra i vari livelli. Di fatto, i fabbricanti dell'Unione di pneumatici nuovi che seguono una strategia basata su una pluralità di marchi hanno convenuto che un adeguamento di prezzo su un livello innesca necessariamente un adeguamento del prezzo sull'intera gamma di prodotti e uno dei produttori dell'Unione inclusi nel campione ha fornito una spiegazione motivata, che la Commissione ha tenuto in considerazione per la sua conclusione in merito alla pressione sui prezzi tra i vari livelli ⁽⁵⁶⁾.
- (249) Talune parti interessate hanno affermato che l'evoluzione della redditività di livello 1, livello 2 e livello 3 non era correlata all'interconnessione tra i livelli. Hanno sottolineato che la redditività del livello 1 dei produttori dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta (pari al 17,5 %) è superiore al profitto di riferimento (ossia il profitto prevedibile in assenza di importazioni oggetto di dumping) stabilito dalla Commissione (pari al 15,6 %) (come descritto al considerando 196 la redditività è stata rivista al 15,4 % dopo la divulgazione finale delle informazioni). Analogamente, la redditività dei produttori dell'Unione del livello 2 durante il periodo dell'inchiesta (pari al 15,3 %) era sostanzialmente uguale a tale profitto di riferimento. Inoltre, se la redditività dei produttori dell'Unione di livello 1 e 2 fosse influenzata (indirettamente) dalle importazioni di livello 3 a basso costo, ci si aspetterebbe di riscontrare un'analogia evoluzione della redditività per quanto riguarda i produttori dell'Unione di livello 3. Ma non è così: mentre la redditività del livello 3 è scesa dal 6,1 % allo 0,6 % nel 2015 (come descritto al considerando 197, la redditività è stata rivista dopo la divulgazione finale delle informazioni e ridotta dal 5,9 % allo 0,5 %), tra il 2014 e il 2015 la redditività dei produttori di livello 1 è addirittura aumentata passando dal 17,9 % al 21,8 %. Al contrario, mentre la redditività dei livelli 1 e 2 è diminuita tra il 2015 e il 2016, nello stesso periodo la redditività dei produttori di livello 3 è quadruplicata passando dallo 0,5 % al 2,7 %. In breve, tali parti sostengono che non vi sia stata alcuna correlazione nello sviluppo della redditività del livello 3 e della redditività del livello 1 e del livello 2. L'unico periodo in cui vi è stata una correlazione nello sviluppo della redditività è stato registrato tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta. La leggera diminuzione della redditività durante il periodo dell'inchiesta può tuttavia essere presumibilmente spiegata da un improvviso aumento dei costi delle materie prime che non si era ancora tradotto in un aumento dei prezzi di vendita. Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi di vendita, sebbene i dati forniti nel regolamento provvisorio mostrassero correttamente una diminuzione dei prezzi di vendita del 9 % (per il livello 1) e del 12 % (per il livello 2) nel periodo in esame, tale tendenza al ribasso non può essere attribuita alle importazioni cinesi di livello 3 per i motivi che seguono. Innanzitutto, come riconosciuto dalla Commissione in altre sezioni del regolamento provvisorio, nonostante sembri essere stato ignorato nello sviluppo della sua teoria dell'effetto a cascata inverso, il costo di produzione è diminuito durante il periodo dell'inchiesta (a causa di un calo dei prezzi delle materie prime). Per il livello 1, il costo di produzione è diminuito del 9 %, registrando esattamente la medesima riduzione osservata per i prezzi di vendita. Analogamente, per il livello 2 il costo di produzione è diminuito del 9 %. In altre parole, le parti interessate hanno affermato che la diminuzione dei prezzi osservata dalla Commissione è spiegata (completamente per il livello 1 e in misura pari al 75 % per il livello 2) dal calo dei costi di produzione. Le parti in

⁽⁵⁵⁾ Nel 2017 Goodyear Group ha chiuso il suo stabilimento nel Regno Unito (circa 330 posti di lavoro); Michelin Group ha chiuso diversi stabilimenti nell'Unione: due in Francia (uno nel 2014, con 700 dipendenti e l'altro nel 2017, con 330 dipendenti), uno in Germania (nel 2016, con 200 dipendenti), uno in Ungheria (nel 2015, con 500 dipendenti) e uno in Italia, e Continental Group ha chiuso uno stabilimento in Germania.

⁽⁵⁶⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine da 12 a 14 (numero di riferimento: t18.007993).



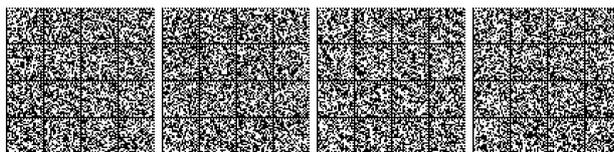
questione sostengono che ciò risulta altresì evidente dal fatto che, in seguito all'aumento del costo di produzione tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta, anche i prezzi di vendita sono aumentati. In secondo luogo, si è verificata una transizione verso pneumatici di misure inferiori sul mercato dell'Unione. Il prezzo unitario degli pneumatici di dimensioni più piccole è inferiore a quello degli pneumatici di dimensioni più grandi e ciò spiega una parte della diminuzione dei prezzi di vendita nel periodo in esame. Le parti interessate sostengono che la Commissione non abbia tenuto conto di tale sviluppo.

- (250) La Commissione ha ritenuto che la mancanza di correlazione sullo sviluppo della redditività dei diversi livelli possa essere spiegato dalle modalità di adozione delle decisioni di acquisto. Esiste un ritardo dovuto alla natura del prodotto e alla gamma di opzioni delle quali l'utente dispone a seconda della situazione. In effetti, la gamma di opzioni a disposizione dell'utente dipenderà dal fatto che abbia uno pneumatico e, in tal caso, se tale pneumatico possa essere ulteriormente ricostruito o meno, il prezzo relativo delle opzioni disponibili ecc. Ad esempio, se l'utente deve acquistare uno pneumatico, probabilmente deciderà in base all'intera gamma disponibile. Tuttavia se l'utente ha già uno pneumatico ricostruibile, il costo di ricostruzione del suo pneumatico sarà probabilmente in concorrenza con il costo di acquisto di uno pneumatico nuovo di livello 3 al netto delle entrate derivanti dalla vendita della carcassa.
- (251) Inoltre le informazioni raccolte dalla Commissione riguardo alle diverse dimensioni dei pneumatici commercializzati sul mercato dell'Unione durante il periodo in esame non hanno sostenuto l'argomentazione secondo cui prezzi e costi sarebbero stati inferiori in ragione della presenza relativamente più forte di pneumatici di dimensioni inferiori sul mercato ⁽⁷⁾. I dati mostravano infatti che la gamma di prodotti sul mercato era stabile e che essa rimane concentrata sulle misure principali. Inoltre nei dati Eurostat relativi alle importazioni cinesi non è stato possibile riscontrare una simile riduzione delle dimensioni medie del prodotto; al contrario, tali dati indicano che l'incidenza degli pneumatici importati dalla Cina è aumentata del 3 % tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta. Per contro, la Commissione ha riscontrato la presenza di adeguamenti strutturali globali effettuati dall'industria dell'Unione al fine di ridurre i costi, a seguito dell'effetto «a cascata» sui diversi livelli in esame.
- (252) Talune parti interessate hanno affermato che vi erano importazioni sostanziali (che rappresentavano una quota di mercato pari all'11,9 %; in aumento di oltre l'1 % rispetto al 2014) provenienti da altri paesi, che sono state effettuate a prezzi decrescenti (nel periodo in esame il prezzo medio all'importazione è diminuito del 17 %). La loro fissazione dei prezzi indicava altresì che tali importazioni erano destinate al segmento di livello 1 e/o di livello 2 del mercato. Le importazioni provenienti da Turchia, Thailandia, Giappone, Corea del Sud e altri paesi (esclusa la Russia) sono state effettuate sistematicamente a prezzi inferiori a quelli praticati dai produttori dell'Unione di livello 1, con un intervallo di sottoquotazione compreso tra il 10 % e il 25 %. Durante la fase provvisoria e dopo la divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che il calo dei prezzi relativi ai livelli 1 e 2 potrebbe essere stato causato dalle importazioni di pneumatici di livello 1 e di livello 2 da altri paesi e non dalla pressione sui prezzi esercitata dagli pneumatici cinesi di livello 3. Ancora una volta, la constatazione di una simile circostanza comprometterebbe decisamente la teoria adottata dalla Commissione. In ogni caso, tale parte ha sottolineato che, in assenza di un esame dei volumi delle importazioni (e dei prezzi all'importazione) degli pneumatici di livello 1 e di livello 2 provenienti da altri paesi, sarebbe impossibile determinare se la teoria della Commissione sia effettivamente corretta stando ai fatti.
- (253) Per quanto concerne tale affermazione, la Commissione ha riscontrato che l'analisi proposta da Giti Group era viziata poiché presupponeva che tutte le importazioni fossero state vendute direttamente ai primi acquirenti indipendenti nell'Unione. Tale teoria non tiene conto della possibilità che i prezzi medi possano essere influenzati dal fatto che talune di queste importazioni sono vendute a parti correlate interessate. Inoltre le statistiche sulle importazioni non fornivano un prezzo medio per livello e pertanto la Commissione non è stata in grado di esaminare i prezzi all'importazione in base al livello, come richiesto da Giti Group. Di conseguenza l'analisi proposta non può essere effettuata con le informazioni che la Commissione è riuscita a raccogliere sinora durante l'inchiesta o quelle che sono state ricevute dalle parti interessate e, pertanto, è stata respinta.
- (254) La Commissione ha pertanto respinto le argomentazioni addotte dalle parti interessate e ha confermato i risultati iniziali.

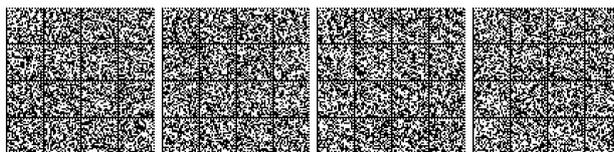
4.8. Conclusioni relative al pregiudizio

- (255) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha confermato i suoi risultati iniziali di cui ai considerando 208 e 209 del regolamento provvisorio. L'industria dell'Unione nel suo complesso è stata sottoposta a un'intensa pressione. Nel periodo in esame nonostante il calo continuo dei prezzi di vendita si è verificata una diminuzione della capacità di produzione, degli investimenti e dell'occupazione, nonché una perdita significativa di quota di mercato. Le importazioni cinesi presentavano prezzi notevolmente inferiori a quelli praticati dall'industria dell'Unione. Anche la redditività dell'industria dell'Unione nel suo complesso è diminuita e ciò si è verificato persino più rapidamente verso la fine del periodo in esame. Inoltre le scorte di tutti i tipi di

⁽⁷⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine 12 e 13 (numero di riferimento: t18.007993).



- pneumatici sono aumentate, in particolare durante il periodo dell'inchiesta, incidendo negativamente sulla situazione finanziaria dell'industria dell'Unione. Molte PMI ricostruttrici hanno interrotto la produzione e non hanno potuto beneficiare della ripresa economica. La Commissione ha inoltre attribuito importanza alle osservazioni di AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (rispettivamente l'associazione italiana e tedesca dei ricostruttori) o di Banden Plan Europa B.V. (ricostruttore dell'Unione) o Vival Europe (fornitore di battistrada), rilevando che l'istituzione di misure provvisorie ha già innescato uno slancio positivo nel settore. In particolare, i ricostruttori presenti in diversi Stati membri dell'Unione hanno registrato un aumento degli ordini dal mese di maggio del 2018 e ritengono che queste prospettive ottimistiche continuerebbero qualora le misure provvisorie fossero confermate.
- (256) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che il miglioramento dei risultati dei ricostruttori potrebbe dipendere in larga parte dall'aumento dei costi delle materie prime piuttosto che dall'istituzione delle misure provvisorie. La Commissione non ha riscontrato elementi di prova che colleghino l'evoluzione dei costi delle materie prime all'aumento degli ordini commerciali segnalati dai ricostruttori. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (257) Per quanto concerne la redditività dell'industria dell'Unione, la Commissione ha riconosciuto le osservazioni critiche ricevute da Aeolus Group secondo le quali il livello 3 è in perdita nel periodo dell'inchiesta (- 0,7 %) mentre la redditività dei livelli 1 e 2 fa registrare valori a due cifre. Tuttavia la Commissione non ha condiviso la considerazione secondo la quale tale indicatore, che mostra una differenza di redditività a seconda dei livelli, potrebbe negare l'accertamento di un pregiudizio notevole per l'industria dell'Unione nel suo complesso.
- (258) Tutti gli indicatori pertinenti mostrano che l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole nel livello 3. Oltre al margine di profitto negativo, è stata registrata una significativa riduzione dell'occupazione, in particolare per il settore della ricostruzione. Il livello di sottoquotazione del 31 % è significativo nel livello 3, nel quale anche l'effetto della concorrenza cinese sul volume è più sentito. Come illustrato nella tabella 9, si registra una transizione evidente e costante (anno dopo anno) delle vendite di pneumatici nuovi da parte dei produttori dell'Unione verso il livello 3. Nel 2016, le vendite dell'Unione riportate nella tabella 9 ammontavano a 5 milioni di pneumatici nel livello 3. Tale andamento è continuato nel 2017. Le previsioni per il 2018 mostrano un aumento ancora più elevato di tale transizione delle vendite verso il livello 3, dimostrando chiaramente la pressione sui prezzi che si trovano ad affrontare i produttori dell'Unione nei livelli 1 e 2.
- (259) A tale proposito, come stabilito ai considerando 210 e 211 del regolamento provvisorio e ulteriormente motivato nella sezione 4.6 del presente regolamento, la Commissione ha sostenuto che esiste una forte interconnessione tra i livelli, che determina un effetto a cascata inverso. Contrariamente alle osservazioni formulate da numerose parti interessate, esiste un unico mercato per gli pneumatici dal punto di vista dei produttori dell'Unione, che lo dividono in tre livelli principalmente per ragioni di strategia di commercializzazione e di differenze di qualità. Ciò significa che i produttori dell'Unione tengono conto degli sviluppi in tutti e tre i livelli. La pressione sui prezzi e sul volume presente nel livello 3 ha dunque ripercussioni dirette anche sugli altri due livelli, come illustrato ai considerando 234 *et seq.* Inoltre i consumatori di pneumatici hanno scelto tra pneumatici appartenenti a tutti e tre i livelli: bilanciano la propria intenzione di pagare un prezzo più elevato con la durata prevista degli pneumatici e i costi associati. Di conseguenza il comportamento di produttori e consumatori conferma che esiste una forte interconnessione tra i livelli. Ne consegue che la transizione rilevata verso il livello 3 esercita una pressione costante anche sugli altri due livelli. A tale riguardo, la Commissione ha inoltre osservato che le importazioni oggetto di dumping riguardano principalmente il livello 3. In considerazione dell'interconnessione tra i livelli e della crescente importanza del livello 3, la Commissione ha ritenuto che le tendenze negative già riscontrate per l'industria dell'Unione nel suo complesso possano soltanto proseguire nel prossimo futuro.
- (260) Inoltre, nonostante l'esplicito invito a presentare osservazioni di cui ai considerando 213 e 214 del regolamento provvisorio, nessuno dei produttori esportatori cinesi ha confutato l'affermazione proveniente dall'industria dell'Unione secondo la quale sussiste il rischio di ulteriore aggravamento del pregiudizio. La Commissione ha quindi riconosciuto che le capacità inutilizzate nella RPC rappresentano circa il 40 % delle attuali esportazioni cinesi.
- (261) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che non era necessario formulare osservazioni sulle asserzioni relative al livello di capacità inutilizzate nella RPC in quanto irrilevanti per il caso.
- (262) La Commissione non condivide tale affermazione. Il rischio di un ulteriore aggravamento del pregiudizio è dimostrato anche dal 13° piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria chimica e petrolchimica in Cina, che si prefigge come obiettivi l'innovazione tecnologica, l'adeguamento strutturale e lo sviluppo verde. Tale piano si applica all'industria degli pneumatici e nell'inchiesta antisovvenzioni parallela la Commissione ha già rilevato un numero importante di sovvenzioni. Tali circostanze corroborano il fatto che i produttori esportatori cinesi beneficiano del vantaggio strutturale di risalire la catena del valore grazie a un accesso continuo a finanziamenti a basso costo. Se gli pneumatici di qualità più elevata provenienti dalla RPC fossero sempre più in concorrenza con gli pneumatici dell'Unione a prezzi di dumping, ciò ridurrebbe i margini dell'industria degli pneumatici dell'Unione e quindi la sua capacità di investire e innovare. Tale situazione, a sua volta, costringerebbe probabilmente l'industria dell'Unione a orientarsi su pneumatici di qualità inferiore che richiedono investimenti limitati in ricerca e sviluppo, con ulteriori ripercussioni sulla ricostruibilità, determinando così un pregiudizio ai danni di tutti e tre i livelli.



- (263) A causa della situazione pregiudizievole presente nel livello 3 e dell'effetto a cascata inverso attualmente percepito sui livelli 2 e 1, la Commissione ha quindi concluso che l'industria nel suo complesso ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base.

5. NESSO DI CAUSALITÀ

5.1. Effetti delle importazioni oggetto di dumping

- (264) Talune parti interessate hanno affermato che la Commissione non abbia dimostrato in che modo il volume e il livello dei prezzi delle importazioni di pneumatici cinesi abbiano avuto un'incidenza significativa sull'industria dell'Unione, singolarmente o congiuntamente. Sebbene le importazioni degli esportatori cinesi nell'Unione siano aumentate di 1 124 101 unità durante il periodo in esame, anche il consumo nell'Unione è aumentato di 1 249 178 unità. Di conseguenza, l'aumento delle importazioni cinesi a prezzi competitivi non potrebbe di per sé danneggiare le vendite dell'industria dell'Unione sul mercato. Inoltre, il fatto che taluni produttori dell'Unione siano stati costretti ad uscire da un segmento del mercato e che la fissazione dei prezzi sia cambiata nel mercato dell'Unione non significa necessariamente che le importazioni cinesi siano responsabili di causare un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione. Il fatto che i prezzi degli esportatori cinesi fossero inferiori a quelli dell'industria dell'Unione e che i produttori dell'Unione non siano stati in grado di cogliere l'aumento del consumo e siano stati costretti a ridurre i loro prezzi per essere più competitivi non è sufficiente a dimostrare che le importazioni cinesi siano responsabili del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (265) La Commissione ha ribadito che, durante il periodo dell'inchiesta, i prezzi di dumping cinesi erano notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione a tutti i livelli. In media sono stati significativamente inferiori durante l'intero periodo in esame. Inoltre il fatto che i prezzi all'importazione siano rimasti stabili tra il 2014 e il 2015, siano calati nel 2016 e rimasti al medesimo basso livello durante il periodo dell'inchiesta (cfr. considerando 147 del regolamento provvisorio) non può essere spiegato dall'evoluzione dei prezzi delle materie prime. Questi ultimi sono diminuiti all'inizio del periodo in esame, ma sono poi aumentati durante il periodo dell'inchiesta. Ciononostante, i produttori esportatori cinesi non hanno rivisto i loro prezzi al rialzo. Ciò ha mostrato che intendevano acquisire ulteriori quote di mercato a scapito dell'industria dell'Unione.
- (266) Un produttore esportatore ha affermato che non vi è alcun nesso di causalità tra le importazioni cinesi e il pregiudizio causato all'industria dell'Unione, poiché le esportazioni cinesi sono prevalentemente presenti nel mercato di livello 3 mentre la maggior parte dei produttori dell'Unione vende prodotti di livello 1 e 2. Tale affermazione è di fatto errata. I prodotti che rientrano nei livelli 1 e 2 rappresentano circa il 35 % delle importazioni cinesi totali. Inoltre, come spiegato nella sezione 4.7 in merito all'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i diversi livelli, esiste una relazione simbiotica tra i diversi livelli. La pressione sui prezzi e sul volume determinata dagli pneumatici cinesi a basso costo oggetto di dumping nel livello 3 ha ripercussioni anche sul prezzo negli altri livelli. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (267) Il medesimo produttore esportatore ha affermato che l'analisi del pregiudizio e, quindi, l'analisi del nesso di causalità dovevano essere effettuate tenendo conto del fatto che gli pneumatici di livello 3 avevano un prezzo inferiore in quanto presentano una durata di vita significativamente più breve rispetto agli pneumatici di livello 1 e di livello 2. La valutazione della quota di mercato dovrebbe essere effettuata confrontando la quota di mercato in termini di valore e non di quantità. Se si tiene conto di ciò, la diminuzione della quota di mercato dell'industria dell'Unione e l'aumento della quota di mercato del produttore esportatore cinese sono molto meno marcati.
- (268) La Commissione ha riconosciuto che la durata degli pneumatici è un aspetto importante dell'analisi, il che dimostra l'interconnessione tra i livelli. Tuttavia, non ha accettato che tale aspetto negherebbe la constatazione della causalità. Anche se è vero che la quota di mercato degli pneumatici cinesi nell'Unione ha un valore inferiore in ragione della «durata di vita inferiore» anziché «per unità», ciò non cambia il fatto che è proprio a causa della crescente attrattiva per i consumatori dell'acquisto di pneumatici cinesi «a basso prezzo - a basso chilometraggio» che l'industria dell'Unione è stata soggetta a pressione e ha subito un pregiudizio notevole.
- (269) Una parte interessata ha affermato che il calo dei prezzi delle importazioni cinesi è causato da una variazione della gamma di prodotti innescata dalla crescente domanda di pneumatici di dimensioni più piccole. Non vi erano prove a sostegno di tale affermazione. In ogni caso, anche qualora la misura avesse avuto ripercussioni sull'evoluzione dei prezzi medi, le importazioni cinesi presentavano prezzi inferiori rispetto a quelli dell'industria dell'Unione anche per le medesime dimensioni, dato che il raffronto avviene sempre per tipo di prodotto. La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.

5.2. Importazioni da paesi terzi

- (270) Numerose parti interessate hanno affermato che la Commissione dovrebbe fornire un'ulteriore analisi dell'impatto delle importazioni russe, che avevano prezzi equivalenti a quelli delle importazioni cinesi.



- (271) La Commissione ha rilevato che esiste una differenza fondamentale tra i volumi importati. Mentre le importazioni cinesi sono aumentate passando da 3,5 milioni di pneumatici nel 2014 a 4,6 milioni di pneumatici (ovvero un aumento di 1 100 000 unità) nel periodo dell'inchiesta, le importazioni russe sono aumentate da 0,2 milioni di pneumatici a 0,3 milioni di pneumatici (ossia soltanto di 100 000 unità) nel medesimo periodo. Dati i quantitativi limitati provenienti dalla Russia (che rappresentano soltanto il 6 % del volume totale delle importazioni dalla RPC e l'1,29 % della quota di mercato del mercato dell'Unione) a un prezzo simile, tali importazioni non sono in grado di indebolire il nesso di causalità tra le importazioni cinesi e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (272) Altre parti interessate hanno affermato che le importazioni da altri paesi quali il Giappone, la Corea del Sud e la Turchia erano caratterizzate da quantitativi significativi e prezzi inferiori rispetto a quelli dell'industria dell'Unione. In ragione del prezzo e della loro quantità, tali importazioni avrebbero presumibilmente inficiato il nesso di causalità fra le importazioni cinesi e il notevole pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (273) La Commissione ha osservato che i prezzi delle importazioni provenienti da Giappone, Corea del Sud e Turchia erano ben al di sopra dei prezzi all'importazione dalla Cina. Si tratta inoltre principalmente di prezzi di trasferimento verso importatori collegati. Di conseguenza tali prezzi all'importazione non possono fungere da base per un raffronto con i prezzi praticati dall'industria dell'Unione. Infine, gli pneumatici giapponesi, sudcoreani e turchi sono stati venduti ad un prezzo corrispondente al loro rispettivo livello nel mercato dell'Unione. Pertanto tali importazioni non dovrebbero causare pregiudizio all'industria dell'Unione. Per quanto concerne i quantitativi, le loro quote di mercato sono rimaste stabili (il volume è diminuito per la Corea del Sud di 50 000 unità, è rimasto stabile per il Giappone ed è aumentato per la Turchia di 170 000 unità) e hanno rappresentato circa la metà del volume delle importazioni originarie della RPC. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

5.3. Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione

- (274) Talune parti interessate hanno affermato che l'industria dell'Unione ha subito perdite poiché ha esportato in perdita per tutto il periodo in esame, aspetto questo che ha influito sull'utile sul capitale investito e sulla capacità di investimento della stessa. Come indicato nel considerando 226 del regolamento provvisorio, i prezzi all'esportazione medi sono stati influenzati dai valori di trasferimento verso le società collegate. I costi di produzione menzionati nel considerando 176 del regolamento provvisorio sono stati inoltre calcolati per le vendite effettuate dai produttori dell'Unione inclusi nel campione in relazione ad acquirenti indipendenti. Ciò non consente di trarre conclusioni significative sulla base del confronto di questi due insiemi di dati. Inoltre i microindicatori hanno dimostrato che le esportazioni dei produttori dell'Unione inclusi nel campione sono state giudicate redditizie. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (275) La Commissione ha ribadito che i volumi sono rimasti stabili durante il periodo in esame. Tali prezzi sono inoltre prezzi di trasferimento tra parti correlate e pertanto non si può trarre alcuna conclusione dal fatto che mostrino una tendenza al ribasso durante il periodo in esame. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte. Di conseguenza la Commissione conferma che non vi è alcuna prova che l'attività di esportazione dell'industria dell'Unione abbia potuto mitigare il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio accertato.

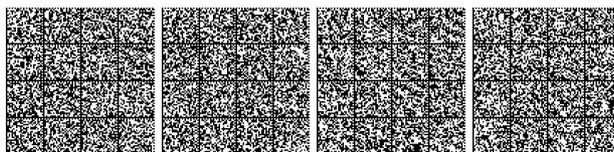
5.4. Andamento dei costi

- (276) Giti Group ha affermato che gli pneumatici nuovi sono diventati più economici in ragione del calo dei costi, tuttavia i ricostruttori non hanno potuto beneficiare di tale diminuzione poiché la percentuale di materie prime nel contesto del loro costo di produzione è significativamente inferiore rispetto agli pneumatici nuovi. Ciò spiega la perdita subita dal settore della ricostruzione nel livello 3, dovuta principalmente all'andamento dei prezzi delle materie prime, in costante calo dal 2012, che hanno iniziato a mostrare segni di ripresa soltanto nel 2017.
- (277) Come indicato al considerando 152, i prezzi all'importazione cinesi non hanno seguito l'andamento dei prezzi delle materie prime, mentre il costo di produzione dell'industria dell'Unione ha rispecchiato tale evoluzione⁽⁵⁸⁾. Le perdite sono state dovute al fatto che le importazioni cinesi presentavano prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione durante il periodo in esame. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

5.5. Altri fattori noti

- (278) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che la Commissione non ha preso in considerazione il fatto che due importanti produttori hanno investito massicciamente nella loro attività di ricostruzione. Ciò potrebbe presumibilmente spiegare perché altri produttori dell'Unione hanno dovuto uscire dal livello 3 del mercato. Secondo tali parti, la crisi economica ha spinto due grandi produttori (Goodyear e Continental) a investire nella loro attività di ricostruzione e ad aprire impianti propri di ricostruzione. Secondo le informazioni disponibili, la capacità

⁽⁵⁸⁾ Considerando da 176 a 182 del regolamento provvisorio.



produttiva di ciascun impianto è equivalente alla produzione annuale di dieci piccoli ricostruttori. Aeolus Group ritiene che tali investimenti abbiano portato a un pregiudizio autoinflitto, avendo creato un eccesso di capacità e aumentato artificiosamente i costi unitari e, di conseguenza, comportato una riduzione dei profitti. L'effetto degli investimenti sull'industria generale dell'Unione è presumibilmente sufficiente a mitigare qualsiasi potenziale nesso di causalità tra le importazioni cinesi oggetto di dumping e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, indipendentemente dal fatto che li si consideri individualmente o congiuntamente agli altri fattori noti.

- (279) Secondo le informazioni fornite da ETRMA e da alcuni grandi produttori di cui ai considerando da 189 a 191, la produzione dei grandi produttori (che usano principalmente il processo di ricostruzione con vulcanizzazione a caldo) è effettivamente diminuita durante il periodo in esame (passando da 2,4 milioni circa nel 2014 a 2,2 milioni nel periodo dell'inchiesta). Tali cifre non hanno quindi corroborato l'affermazione secondo la quale l'investimento dei due maggiori produttori avrebbe determinato un eccesso di capacità. Tale argomentazione sul pregiudizio autoinflitto è stata pertanto respinta.
- (280) Talune parti interessate hanno sostenuto che una domanda crescente di pneumatici di dimensioni più piccole avesse probabilmente influito sulla gamma di prodotti in anni diversi in una maniera tale da fare sì che, in proporzione, verso la fine del periodo dell'inchiesta siano stati venduti più pneumatici di dimensioni piccole. A causa delle restrizioni imposte sul peso nelle aree urbane e sulle dimensioni dei veicoli, nonché della crescita dell'attività di commercio elettronico (che richiede la ripartizione dei carichi in quantitativi minori, la quale a sua volta richiede più autocarri leggeri e furgoni commerciali leggeri), si è registrata una transizione verso una maggiore domanda di pneumatici di dimensioni più piccole. Tale osservazione non si applicava soltanto alle vendite dei produttori dell'Unione. Le importazioni cinesi hanno altresì favorito l'aumento della domanda di pneumatici di dimensioni più piccole e tale aspetto ha quindi spiegato (in parte) la diminuzione dei prezzi di vendita delle importazioni cinesi.
- (281) Per quanto concerne l'affermazione relativa all'evoluzione della gamma di prodotti, le informazioni raccolte dalla Commissione riguardo alle dimensioni commercializzate sul mercato dell'Unione durante il periodo in esame non sostengono l'argomentazione secondo cui prezzi e costi sono inferiori in ragione della presenza relativamente più forte di pneumatici di dimensioni inferiori sul mercato⁽⁵⁹⁾. I dati relativi al periodo dell'inchiesta mostrano piuttosto che la gamma di prodotti sul mercato è stabile e rimane concentrata sulle misure principali. Inoltre nei dati Eurostat relativi alle importazioni cinesi non è stato possibile riscontrare una simile riduzione delle dimensioni medie del prodotto; al contrario, tali dati rivelano l'incidenza degli pneumatici importati dalla Cina è aumentata del 3 % tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta⁽⁶⁰⁾. Per contro, la Commissione ha riscontrato che l'industria aveva effettuato adeguamenti strutturali globali al fine di ridurre i costi in ragione dell'effetto «a cascata» sui diversi livelli in esame. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

5.6. Conclusione sul nesso di causalità

- (282) Né le importazioni russe (in ragione del loro esiguo volume) né le importazioni da Giappone, Corea del Sud e Turchia (in ragione dei loro prezzi di trasferimento, che erano persino più elevati dei prezzi cinesi) sono state la principale causa di pregiudizio per l'industria dell'Unione. Nemmeno i risultati delle esportazioni dell'Unione e il loro corrispondente andamento dei costi sono stati all'origine della situazione pregiudizievole dell'Unione. Quest'ultimo aspetto non può essere spiegato nemmeno da altri fatti, quali l'investimento nelle attività di ricostruzione da parte di due importanti produttori e l'evoluzione della gamma di prodotti.
- (283) La Commissione ha pertanto confermato i suoi risultati di cui ai considerando 229 e 232 del regolamento provvisorio, secondo i quali il pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione è stato causato dalle importazioni oggetto di dumping dalla RPC senza che gli altri fattori, considerati individualmente e collettivamente, abbiano attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

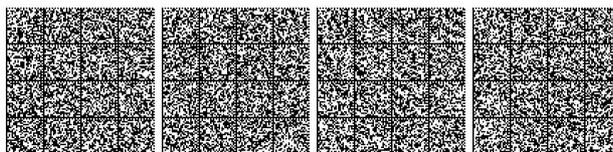
6. INTERESSE DELL'UNIONE

6.1. Interesse dell'industria dell'Unione

- (284) La Commissione ha confermato i propri risultati provvisori di cui ai considerando 234 e 235 del regolamento provvisorio secondo i quali l'istituzione delle misure sarà nell'interesse dei fabbricanti dell'Unione.
- (285) Aeolus Group e Pirelli, Giti Group e Kirkby hanno ritenuto che l'industria della ricostruzione nell'Unione sarebbe influenzata negativamente da una diminuzione dell'offerta e da un aumento del prezzo delle carcasse. A loro avviso, le misure antidumping relative agli pneumatici di livello 1 e 2 avrebbero un impatto negativo sui ricostruttori indipendenti dell'Unione che utilizzano le carcasse di tali livelli nella loro linea di produzione. Giti Group ha ribadito osservazioni simili in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.

⁽⁵⁹⁾ Analisi della misura venduta sul mercato in base a dati ETRMA Europool. Dati di terzi riepilogati nella versione pubblica delle osservazioni della coalizione sul regolamento provvisorio.

⁽⁶⁰⁾ Il calcolo dell'incidenza/unità è basato sui dati di Eurostat ed è integralmente disponibile nel foglio «Var. incidenza importazioni» della versione pubblica dell'allegato 2 dell'argomentazione di contestazione presentata dalla coalizione in merito alle affermazioni degli esportatori e degli importatori (numero di riferimento: t18.007295).



- (286) La Commissione non ha convenuto con questa valutazione. Nonostante il fatto che grandi produttori dell'Unione abbiano integrato operazioni di ricostruzione, molte delle carcasse sono ancora ricostruite da ricostruttori indipendenti dell'Unione. I ricostruttori indipendenti dell'Unione hanno inoltre comunicato alla Commissione che attualmente si sta registrando un eccesso di offerta di carcasse. Nella loro valutazione, molti consumatori ritengono sia più conveniente acquistare pneumatici cinesi di basso livello piuttosto che ricostruire quelli esistenti. Ciò significa che molte carcasse che potevano essere ricostruite hanno dovuto essere scartate. Soprattutto, mentre i ricostruttori indipendenti e le associazioni hanno sostenuto le misure, nessun singolo ricostruttore dell'Unione si è fatto avanti per contestare tali misure. Ciò indica che le misure sono nell'interesse dell'industria dell'Unione della ricostruzione.
- (287) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che un ricostruttore dell'Unione aveva sostenuto che le misure non erano nel suo interesse. Poiché tale dichiarazione non è stata suffragata da alcun elemento di prova, tale argomentazione è stata tuttavia respinta.

6.2. Interesse degli utilizzatori e degli importatori dell'Unione

- (288) Aeolus Group e Pirelli, Giti Group e Heuver hanno sostenuto che in caso di adozione delle misure, si registrerebbe un calo delle importazioni cinesi che porterebbe a un calo generale dell'offerta. Ciò, a sua volta, comporterebbe un aumento speculativo dei prezzi, a scapito degli utenti finali. Le misure a tutela dell'industria dell'Unione comporterebbero altresì una minore scelta di prodotti per i consumatori finali.
- (289) La Commissione ha ritenuto che nell'Unione esista una capacità complessiva sufficiente ad approvvigionare il mercato interno, come indicato nella tabella 4. Vi sono inoltre molti produttori situati in paesi terzi (Turchia, Corea del Sud, Giappone, Russia, Thailandia e molti altri paesi) che stanno già vendendo sul mercato dell'Unione. I loro volumi di vendita combinati durante il periodo in esame sono risultati relativamente stabili, con una quota di mercato pari a circa il 10 %. La Commissione ha ricordato che i prezzi cinesi erano notevolmente inferiori a quelli praticati da tutti gli altri principali paesi importatori. Secondo Eurostat, il prezzo medio delle importazioni dalla Repubblica popolare cinese era di 128,8 EUR/unità (come indicato nella tabella 3 del regolamento provvisorio), mentre i prezzi delle importazioni da tutti gli altri paesi erano pari a 189 EUR/unità nel periodo dell'inchiesta (come indicato nella tabella 18 del regolamento provvisorio). Pertanto si può ragionevolmente prevedere che una volta ripristinata la parità di condizioni nel mercato dell'Unione, le importazioni provenienti da tutti i paesi forniranno l'offerta necessaria.
- (290) La Commissione ha altresì ricordato che il mercato dell'Unione è un mercato competitivo nel quale numerosi produttori attivi in tutti i livelli sono in forte concorrenza tra loro. Di conseguenza le importazioni a un livello equo dei prezzi continueranno ad esercitare un'ulteriore pressione concorrenziale sui prezzi dell'industria dell'Unione.
- (291) Diversi importatori hanno affermato che potrebbero uscire del tutto dal mercato qualora venissero imposte le misure. La Commissione ha ricordato che l'obiettivo dell'istituzione di misure antidumping consiste nel ripristinare una parità di condizioni, in maniera tale da consentire ai produttori dell'Unione e ai produttori di paesi terzi di competere appunto a parità di condizioni. Di conseguenza i dazi sono fissati esclusivamente a un livello tale da consentire comunque alle importazioni cinesi di continuare a competere con i produttori dell'Unione, ma a prezzi equi. Inoltre, dato che l'elevata differenza tra i prezzi cinesi oggetto di dumping e i prezzi delle importazioni da tutti gli altri paesi sarà ridotta grazie alle misure, gli importatori disporranno di maggiori opportunità commerciali di vendita di pneumatici per autobus e autocarri provenienti da altri paesi.
- (292) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, l'Associazione dei Fabbricanti Ricostruttori ha affermato che l'approvvigionamento è garantito. Secondo l'associazione non vi sono carenze di prodotto in quanto i dati commerciali indicano che i fabbricanti stanno riorientando l'approvvigionamento dalla Repubblica popolare cinese verso altri paesi, come la Corea del Sud. La parte ha affermato che dopo l'annuncio dei dazi provvisori la domanda locale è aumentata tra il 5 e il 10 %.
- (293) La Commissione ha concluso che le misure non sarebbero nell'interesse degli importatori che si affidano prevalentemente all'importazione di pneumatici cinesi molto economici. È tuttavia improbabile che gli importatori con un portafoglio più ampio siano gravemente colpiti dal ripristino della concorrenza leale.

6.3. Interesse dei fornitori

- (294) In assenza di osservazioni al riguardo, la Commissione ha confermato il risultato di cui al considerando 242 del regolamento provvisorio secondo il quale le misure sono nell'interesse dei produttori di battistrada.



6.4. Altri interessi

- (295) In assenza di osservazioni contrarie trasmesse entro il termine stabilito per la loro presentazione in merito al documento finale di divulgazione delle informazioni ⁽⁶¹⁾, la Commissione ha confermato i suoi risultati di cui ai considerando da 243 a 249 del regolamento provvisorio, secondo i quali le misure sono nell'interesse della politica dell'Unione volta a conseguire la riduzione dei rifiuti e la gestione sostenibile delle materie prime. Inoltre, dato che nel settore della ricostruzione operano principalmente PMI, l'imposizione delle misure sarebbe altresì conforme all'importante obiettivo della Commissione di sostenere le PMI.

6.5. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione

- (296) Di conseguenza la Commissione ha confermato la sua conclusione di cui ai considerando da 234 a 249 del regolamento provvisorio. Non vi sono motivi validi a norma dell'articolo 21 del regolamento di base per sostenere che imporre misure non sarebbe nell'interesse dell'Unione.

7. VALUTAZIONE DELL'ISTITUZIONE RETROATTIVA DELLE MISURE

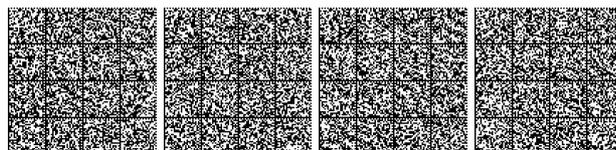
- (297) Come indicato al considerando 4, le importazioni del prodotto in esame sono state soggette a registrazione a decorrere dal 3 febbraio 2018 fino alla data di entrata in vigore delle misure provvisorie l'8 maggio 2018, in vista della possibile riscossione retroattiva di dazi sulle importazioni registrate.
- (298) Nella fase definitiva dell'inchiesta sono stati valutati i dati raccolti nel contesto della registrazione. La Commissione ha valutato se i criteri di cui all'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento di base fossero soddisfatti per la riscossione retroattiva di dazi definitivi.
- (299) I dati disponibili al momento della registrazione avevano dimostrato che si era registrato un considerevole aumento delle importazioni a livello di codice NC. Tuttavia, dati più recenti dimostrano che non si è verificato alcun ulteriore aumento sostanziale delle importazioni rispetto al livello delle stesse constatato durante il periodo dell'inchiesta. Di conseguenza tale condizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, lettera d), del regolamento di base non è soddisfatta.
- (300) Pertanto la Commissione ha concluso che la riscossione retroattiva dei dazi definitivi non era giustificata nel caso di specie.

8. MISURE ANTIDUMPING DEFINITIVE

8.1. Livello di eliminazione del pregiudizio (margine di pregiudizio)

- (301) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, diverse parti interessate hanno affermato che vi era un ampio accordo sulla segmentazione del mercato dell'Unione in tre livelli e che il regolamento provvisorio conteneva ampie analisi e forniva dati per segmento. Tuttavia l'approccio utilizzato nella fase provvisoria di un profitto di riferimento per tutti i livelli ha avuto l'effetto di proteggere eccessivamente i produttori dell'Unione dalle importazioni oggetto di dumping di pneumatici di livello 3, che non hanno potuto conseguire il profitto di riferimento stabilito per l'industria nel suo complesso. Di conseguenza la Commissione dovrebbe utilizzare la redditività di ciascun livello per calcolare il prezzo non pregiudizievole e il margine di pregiudizio ai fini di una corretta applicazione della regola del dazio inferiore.
- (302) La Commissione ha accolto tale argomentazione. Ha infatti ritenuto più appropriato stabilire profitti di riferimento per livello in questo caso specifico perché la forma delle misure è quella di un dazio fisso per pneumatico, il quale a sua volta si basa su un margine di pregiudizio derivato da un numero di controllo del prodotto per livello. Ha pertanto rivisto il profitto di riferimento fissandolo al 17,9 % per il livello 1, al 17,9 % per il livello 2 e al 6,1 % per il livello 3.
- (303) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che il 2014, usato come base per il profitto di riferimento, era stato un anno anomalo perché la redditività del livello 1 e quella del livello 2 si erano rivelate identiche, mentre nei due anni successivi avevano registrato valori diversi.
- (304) La Commissione ha ricordato che è tenuta a stabilire un profitto di riferimento individuando un anno durante il quale le condizioni siano quanto più possibile simili a condizioni normali di concorrenza non falsata da importazioni oggetto di dumping. Seguendo questo parametro, il 2014 rappresenta l'anno con i volumi e la quota di mercato di importazioni oggetto di dumping più bassi rispetto al 2015 o al 2016, che dovrebbero pertanto essere esclusi. Analogamente la Commissione non ha potuto fare riferimento ad anni precedenti al 2014 poiché non esistevano informazioni verificate per quegli anni. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

⁽⁶¹⁾ La *Lithuanian National Road Carriers' Association* ha inviato osservazioni ben oltre la scadenza fissata per presentare osservazioni sul documento di divulgazione finale delle informazioni, affermando che le importazioni cinesi rappresentano il 37 % del mercato lituano totale delle importazioni di pneumatici e che per tale motivo gli autotrasportatori lituani subiranno conseguenze negative sproporzionate rispetto alle altre società dell'Unione a causa della totale dipendenza del mercato lituano degli pneumatici dalle importazioni. La Commissione ha constatato che tali osservazioni sono state presentate oltre i termini stabiliti senza essere suffragate da elementi di prova. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.



- (305) Alcune parti interessate (il denunciante, gli specialisti di pneumatici finlandesi, l'Associazione italiana dei ricostruttori di pneumatici, Bipaver, VIPAL, l'Associazione Portoghese delle Industrie della Ricostruzione, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) hanno osservato che il profitto di riferimento del 6,1 % per il livello 3, utilizzato nella divulgazione finale delle informazioni, era troppo basso per far fronte al pregiudizio subito dai ricostruttori e che era giustificato un tasso di profitto del 10 % circa ottenuto prima dell'aumento delle importazioni.
- (306) La Commissione ha ricordato che il mercato dei pneumatici di livello 3 è caratterizzato dalla peculiare presenza di pneumatici ricostruiti e nuovi, che competono attivamente tra loro per la quota di mercato. Come stabilito in via preliminare al considerando 209 del regolamento provvisorio, livelli di perdite insostenibili nell'industria della ricostruzione hanno posto a rischio la sopravvivenza dell'intera attività di ricostruzione nell'Unione. Come ulteriormente stabilito in via preliminare al considerando 230 del regolamento provvisorio, tali perdite incidono anche sulla redditività che le società operanti nei livelli 1 e 2 possono conseguire. Tali risultati devono essere considerati in funzione del chiaro interesse dell'Unione all'esistenza di una forte industria della ricostruzione, come stabilito ai considerando da 243 a 249 del regolamento provvisorio e al considerando 232 del documento finale di divulgazione delle informazioni.
- (307) Alla luce di tutto ciò, la Commissione ha deciso di valutare l'argomentazione secondo la quale la redditività del 6,1 % raggiunta nel 2014 per il livello 3, come indicato nel documento di divulgazione finale delle informazioni, non garantirebbe adeguatamente la sopravvivenza dell'attività di ricostruzione nell'Unione.
- (308) Ha deciso pertanto di esaminare i livelli di redditività raggiunti dalle società attive in tale livello per l'anno 2014, sulla base dei dati ricevuti nelle risposte al questionario verificate. Per le società di grandi dimensioni incluse nel campione e attive nel livello 3 del settore della ricostruzione, la redditività per il 2014 era pari al - 6,04 %. Per le PMI incluse nel campione questa cifra era pari al 2,71 %. I suddetti importi mostrano che nel 2014 le importazioni cinesi incidevano già sull'industria della ricostruzione, che costituisce una parte significativa dell'industria dell'Unione.
- (309) La Commissione ha di conseguenza cercato di determinare il profitto di riferimento che i produttori dell'Unione del livello 3 dovrebbero ottenere in condizioni di concorrenza normali, prestando la dovuta attenzione ai ricostruttori. Per tale valutazione ha anche consultato le informazioni disponibili nel fascicolo. Nella denuncia il profitto di riferimento per i produttori di livello 3 del prodotto in esame era fissato al 9,2 %, che secondo i denunciatori garantirebbe il buon funzionamento delle attività di tutti i produttori operanti nel livello 3 (compresi i ricostruttori del prodotto in esame). Tale cifra era altresì coerente con le osservazioni formulate dai ricostruttori del prodotto in esame in risposta al documento di divulgazione finale delle informazioni, che hanno affermato che la Commissione dovrebbe considerare livelli di redditività del 9 % circa per i produttori di livello 3. La loro argomentazione si concentrava soprattutto sulle cifre del 2014, che indicavano già una situazione di pregiudizio per l'industria della ricostruzione nell'Unione. Analogamente, la Commissione ha preso in considerazione i dati presentati dai ricostruttori dell'Unione inclusi nel campione per gli anni 2006 e 2007, che secondo i ricostruttori dell'Unione rappresentavano gli ultimi anni durante i quali si erano verificate condizioni di concorrenza normali. In quegli anni la redditività dei ricostruttori dell'Unione è stata del 9,4 %.
- (310) La Commissione ha confrontato tali cifre con le cifre aggregate della redditività del livello 3 dei produttori dell'Unione inclusi nel campione per il 2014. Senza rispecchiare la ponderazione dei risultati delle PMI nell'intera industria dell'Unione, la redditività del livello 3 in quell'anno era pari al 9,2 %. Tale cifra non ponderata era più adeguata rispetto a quella precedentemente ponderata, che era pari al 6,1 %. Le PMI di livello 3 erano già state gravemente colpite dalle importazioni cinesi nel 2014, al punto che le cifre ponderate per tale anno non riflettono pienamente le condizioni di concorrenza normali nell'industria della ricostruzione.
- (311) Di conseguenza la Commissione ha ritenuto più opportuno calcolare il profitto di riferimento nell'anno 2014 in modo tale da ridurre l'incidenza pregiudizievole delle importazioni cinesi già osservata in quell'anno anche per l'industria della ricostruzione dell'Unione. Alla luce delle informazioni di cui sopra, la Commissione ha deciso di fissare il profitto di riferimento per i produttori di livello 3 del prodotto in esame al 9,2 %. Tale cifra rispecchia il prezzo minimo non pregiudizievole che i produttori dell'Unione di livello 3 devono raggiungere in condizioni di concorrenza normali, tenendo in debito conto le esigenze dell'industria della ricostruzione.
- (312) Come indicato al considerando 16, la Commissione ha divulgato quest'ulteriore risultato e ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni.
- (313) Heuver ha affermato che la Commissione non è in grado di distinguere tra pneumatici ricostruiti e pneumatici nuovi, dato che li ha costantemente considerati prodotti identici in considerazione della loro intercambiabilità. L'intera analisi del pregiudizio e del nesso di causalità è stata inoltre effettuata senza alcuna distinzione.



- (314) Tale parte ha sostenuto che la Commissione non ha presentato una base valida per discostarsi dal periodo in esame della presente inchiesta e che nel 2014 le importazioni cinesi incidevano già sull'intera industria dell'Unione. Tale parte ha inoltre affermato che il fatto che essa non abbia raggiunto tale livello di profitto di riferimento quando le importazioni dalla RPC non causavano pregiudizio all'industria dell'Unione (2008-2014) indica chiaramente che vi sono altre cause di pregiudizio.
- (315) Hämmerling ha anche affermato che il termine di tre giorni concesso per presentare osservazioni alle modifiche sostanziali apportate al documento e alle conclusioni finali della Commissione era troppo breve e costituiva una violazione dei suoi diritti di difesa.
- (316) Xingyuan Group ha affermato che il profitto di riferimento del 9,2 % era inadeguato poiché non era stato verificato. Gli anni 2006 e 2007 erano troppo distanti dalla situazione attuale e non vi erano elementi di prova del pregiudizio subito nel 2014 dall'industria dell'Unione. Tale parte ha anche affermato che l'obiettivo del profitto di riferimento non era garantire la sopravvivenza dell'industria, bensì eliminare gli effetti del dumping pregiudizievole. Ha inoltre affermato che l'uso della redditività non ponderata era inadeguato.
- (317) Aeolus Group ha affermato che la Commissione non ha condotto un'analisi del nesso di causalità tra le importazioni cinesi e i risultati dell'industria della ricostruzione dell'Unione. Tale parte ha inoltre affermato che il margine di profitto deve essere limitato al margine di profitto che l'industria dell'Unione potrebbe ragionevolmente attendersi in condizioni di concorrenza normali. Ha affermato che la Commissione non deve distinguere tra pneumatici nuovi e pneumatici ricostruiti nel valutare il profitto di riferimento adeguato per il livello 3. Infine ha sostenuto che la Commissione non aveva giustificato la sua decisione di stabilire al 9,2 % il profitto di riferimento per il livello 3.
- (318) La CCCMC e la CRIA hanno affermato che stabilire il profitto di riferimento al 9,2 % per il livello 3 non rifletteva le condizioni di concorrenza normali e che gli anni 2006 e 2007 non rappresentavano parametri di riferimento adeguati per l'identificazione del pregiudizio. Poiché aveva prestato un'attenzione eccessiva ai ricostruttori del livello 3, la Commissione aveva anche compromesso l'analisi del pregiudizio per l'industria dell'Unione nel suo complesso.
- (319) Prometeon ha affermato che il calcolo rivisto del margine di pregiudizio rafforza la conclusione secondo la quale il presunto pregiudizio è marginale. La perdita totale attribuibile al livello 3 sarebbe di 54 milioni di EUR circa, vale a dire il 91 % del pregiudizio totale subito dall'industria dell'Unione, mentre gli pneumatici di livello 1 e 2 non sono colpiti. Ha anche ribadito che sarebbe opportuno usare un altro tipo di misura.
- (320) La Commissione ha respinto tali argomentazioni per i motivi descritti di seguito.
- (321) In primo luogo, il profitto di riferimento per il livello 3 pari al 9,2 % si basa sulla redditività reale ottenuta dai produttori dell'Unione di livello 3 inclusi nel campione nel 2014, prima della ponderazione delle società per livelli. A tal fine non è inappropriato il fatto di non ponderare le cifre al fine di ridurre l'incidenza dei risultati delle PMI che avevano già risentito del livello considerevole delle importazioni cinesi.
- (322) In secondo luogo, il riferimento della Commissione agli anni 2006-2007 non altera tale valutazione. Ha piuttosto confermato i risultati basati sulle cifre non ponderate per il 2014 come valore di riferimento attendibile. Nessuna delle parti interessate ha sostenuto che le condizioni di concorrenza negli anni 2006-2007 fossero falsate. I ricostruttori inclusi nel campione hanno presentato rendiconti finanziari a sostegno dell'affermazione che la loro redditività normale si attestava mediamente tra il 9 e il 10 % negli anni 2006-2007.
- (323) In terzo luogo, anche il profitto di riferimento per il livello 3 rilevato in base alle cifre non ponderate per il 2014 era conforme al livello del profitto di riferimento suggerito nella denuncia. Già in fase di apertura l'industria dell'Unione aveva pertanto considerato tale cifra (vale a dire il 9,2 %) adeguata come profitto di riferimento, ben prima che la Commissione avviasse il processo di ponderazione.
- (324) La Commissione ha pertanto respinto tali argomentazioni e confermato la propria scelta di un profitto di riferimento fissato al 9,2 % per gli pneumatici di livello 3.
- (325) Infine, conformemente all'articolo 20, paragrafo 5, del regolamento di base, le parti dovrebbero disporre di un termine di 10 giorni per formulare osservazioni in merito alla divulgazione finale delle informazioni. In questo caso la Commissione ha concesso due settimane complete a tale scopo. Può essere fissato un termine più breve quando debbano essere divulgate ulteriori informazioni finali. Contrariamente a quanto sostenuto da Hämmerling, la divulgazione finale aggiuntiva delle informazioni non era né complessa né fondamentale. Riguardava invece un aspetto specifico, vale a dire il profitto di riferimento, illustrato in un documento di due pagine. Stando così le cose, la concessione di tre giorni per le osservazioni era sufficiente per consentire a tutte le parti di esercitare i loro diritti di difesa.



8.2. Misure antidumping definitive

- (326) È opportuno istituire misure antidumping definitive sulle importazioni del prodotto in esame originario della RPC, in conformità alla regola del dazio inferiore di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di base. La Commissione ha confrontato i margini di pregiudizio e i margini di dumping. L'importo dei dazi dovrebbe essere stabilito al livello corrispondente al valore più basso tra il margine di dumping e il margine di pregiudizio.
- (327) Pertanto le aliquote definitive del dazio antidumping, espresse in percentuale del prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio doganale non corrisposto, dovrebbero essere le seguenti:

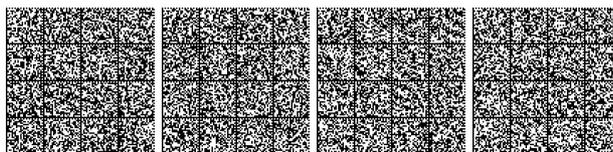
Tabella 11

Aliquote del dazio antidumping definitivo

Società	Margine di dumping (%)	Margine di pregiudizio (%)	Dazio antidumping definitivo (%)
Xingyuan Group	106,7	55,07	55,07
Giti Group	56,8	29,56	29,56
Aeolus Group e Pirelli	85	37,29	37,29
Hankook Group	60,1	23,41	23,41
Altre società che hanno collaborato	71,5	32,39	32,39
Tutte le altre società	106,7	55,07	55,07

- (328) Le aliquote individuali del dazio antidumping specificate nel presente regolamento sono state stabilite sulla base dei risultati della presente inchiesta. Esse rispecchiano quindi la situazione constatata durante l'inchiesta per le società in questione. Tali aliquote individuali del dazio antidumping (a differenza del dazio per paese, applicabile a «tutte le altre società») si applicano quindi esclusivamente alle importazioni del prodotto in esame originario del paese interessato e fabbricato dalle persone giuridiche indicate. Le importazioni del prodotto in esame fabbricato da qualunque altra società non espressamente menzionata nel dispositivo del presente regolamento, comprese le persone giuridiche collegate a quelle espressamente menzionate, dovrebbero essere assoggettate all'aliquota del dazio applicabile a «tutte le altre società». Esse non dovrebbero essere assoggettate ad alcuna delle aliquote individuali del dazio antidumping.
- (329) Una società può chiedere l'applicazione di tali aliquote individuali del dazio antidumping in caso di successiva modifica della propria denominazione. La richiesta deve essere trasmessa alla Commissione e deve contenere tutte le informazioni pertinenti che consentano di dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio a essa applicabile. Se la modifica di denominazione non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio a essa applicabile, un avviso relativo alla modifica della denominazione sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (330) Al fine di ridurre al minimo i rischi di elusione dovuti alle forti differenze nelle aliquote del dazio, occorrono misure speciali per garantire l'applicazione dei dazi antidumping a titolo individuale. Le società soggette a dazi antidumping individuali sono tenute a presentare una fattura commerciale valida alle autorità doganali degli Stati membri. Tale fattura deve essere conforme ai requisiti indicati all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento. Le importazioni non accompagnate dalla fattura sono soggette al dazio antidumping applicabile a «tutte le altre società».
- (331) Per garantire la corretta applicazione dei dazi antidumping, il dazio antidumping per tutte le altre società dovrebbe applicarsi non solo ai produttori esportatori che non hanno collaborato alla presente inchiesta, ma altresì ai produttori che non hanno esportato nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta.
- (332) Alla luce della recente giurisprudenza della Corte di giustizia ⁽⁶²⁾, è opportuno stabilire il tasso degli interessi di mora da pagare in caso di rimborso di dazi definitivi, in quanto le pertinenti disposizioni in vigore relative ai dazi doganali non prevedono tale tasso di interesse, e l'applicazione di norme nazionali comporterebbe indebite distorsioni tra gli operatori economici a seconda dello Stato membro scelto per lo sdoganamento.

⁽⁶²⁾ Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 18 gennaio 2017, *Wortmann/Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, punti da 35 a 39.



- (333) Come indicato al considerando 263 del regolamento provvisorio, vi è il rischio che gli operatori usino le importazioni di ruote munite di pneumatici cinesi per eludere le misure. La Commissione ha pertanto ritenuto opportuno monitorare le importazioni di ruote e ruote di rimorchi e semirimorchi munite di pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con indice di carico superiore a 121 al fine di ridurre al minimo i rischi.
- (334) Hämmerling ha affermato che il regolamento di base non fornisce alla Commissione una base giuridica per classificare le merci ai fini doganali, e che pertanto l'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento provvisorio è illegale. Come indicato al considerando 263 del regolamento provvisorio, secondo le note esplicative del sistema armonizzato relative alle voci 8708 e 8716, le ruote e le ruote di rimorchi e semirimorchi munite di pneumatici vanno classificate alle voci 8708 e 8716. Il citato considerando illustrava l'intenzione della Commissione di monitorare le importazioni di pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con indice di carico superiore a 121, montati su una ruota e correttamente classificati secondo la normativa doganale nel capitolo 87 della nomenclatura combinata ⁽⁶³⁾. Per precisare che la Commissione non intendeva classificare beni a fini doganali in forza del regolamento di base, bensì monitorare le importazioni, la formulazione dell'articolo corrispondente del presente regolamento, vale a dire l'articolo 1, paragrafo 4, è stata redatta di conseguenza.

8.3. Forma delle misure

- (335) Aeolus Group ha affermato che la misura antidumping dovrebbe assumere la forma di un dazio ad valorem. Stando al suo parere, un dazio fisso violerebbe l'articolo 7, paragrafo 2, e l'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento di base, che impongono che l'istituzione del dazio antidumping provvisorio e definitivo non superi il margine adeguato per eliminare il pregiudizio causato all'industria dell'Unione. Di conseguenza la soluzione più adeguata sarebbe l'attuazione da parte della Commissione di dazi ad valorem diversi basati sulla segmentazione del mercato, ossia sui livelli 1, 2 e 3. Aeolus Group ha affermato che ciò sarebbe in linea con le considerazioni della Commissione concernenti l'importanza di evitare misure sproporzionate per pneumatici di alta qualità e la necessità di eliminare il pregiudizio causato all'industria dell'Unione per pneumatici aventi caratteristiche fisiche diverse, creando così un mercato molto più sano.
- (336) Come indicato al considerando 302, la Commissione ha rivisto il margine di pregiudizio e ha stabilito un profitto di riferimento per ciascun livello. Secondo la Commissione il dazio fisso risultante ha pertanto eliminato correttamente il pregiudizio causato all'industria dell'Unione, ed è stato applicato proporzionalmente ai diversi livelli.
- (337) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che i dazi fissi sono inadeguati, in particolare per il livello 3, e hanno proposto alla Commissione di valutare l'opportunità di istituire dazi *ad valorem* o, in alternativa, dazi fissi per prodotti di alta qualità e dazi *ad valorem* per prodotti di bassa qualità. Alcune parti hanno inoltre affermato che la Commissione dovrebbe prendere in considerazione la dimensione degli pneumatici in quanto il prezzo dello pneumatico rispecchia la differenza di dimensioni. Anche la CRIA e la CCCMC hanno affermato che un dazio *ad valorem* sarebbe più adeguato.
- (338) Giti Group e Prometeon hanno affermato che il dazio dovrebbe assumere la forma di dazio variabile, in base al quale gli pneumatici al di sopra di un determinato prezzo minimo all'importazione («PMI») o di un PMI per livello non sono oggetto di dazi. Giti Group ha inoltre affermato che i produttori che non hanno collaborato dovrebbero rimanere soggetti al dazio *ad valorem* residuo, al fine di escludere i livelli 1 e 2 dal campo di applicazione delle misure definitive.
- (339) Come indicato al considerando 302, la Commissione ha rivisto il margine di pregiudizio e ha stabilito un profitto di riferimento per ciascun livello. Secondo la Commissione il dazio fisso risultante ha pertanto eliminato correttamente il pregiudizio causato all'industria dell'Unione, ed è stato applicato proporzionalmente ai diversi livelli.
- (340) Per quanto riguarda l'argomentazione che un PMI per tutti i livelli o un PMI per livello sarebbero più adeguati per eliminare il pregiudizio causato dalle importazioni oggetto di dumping, la Commissione ritiene quanto segue:
- non vi è una definizione accettabile delle differenze di qualità derivanti dalle sole caratteristiche fisiche; le differenze per livello sono anche dovute al marchio, alla percezione del cliente e alla ricostruibilità. Non è pertanto possibile stabilire un limite chiaro, che possa servire come riferimento per le dogane.
 - La distribuzione degli pneumatici importati principalmente attraverso società collegate e importatori indipendenti ma aventi relazioni commerciali molto strette e di lunga data è estremamente complessa. Monitorare una rete così ampia di attività è praticamente impossibile.

⁽⁶³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1925 della Commissione, del 12 ottobre 2017, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 282 del 31.10.2017, pag. 1).



— Abitualmente gli importatori importano anche altri pneumatici che non sono oggetto di inchiesta (come gli pneumatici per autovetture). Ciò comporta un elevato rischio di accordi di compensazione con ripercussioni anche sul piano finanziario.

- (341) Per quanto riguarda le affermazioni secondo le quali le misure dovrebbero assumere la forma di dazi *ad valorem*, la Commissione ha ribadito che un dazio *ad valorem* costituirebbe un incentivo a continuare a importare la fascia più bassa della gamma di prodotti, come spiegato ai considerando 270 e 271 del regolamento provvisorio. Per quanto riguarda le dimensioni, la Commissione ha constatato che i pneumatici di piccole dimensioni rappresentavano il 15 % circa del volume delle esportazioni dei produttori cinesi inclusi nel campione e che gli importatori importano generalmente tutte le dimensioni. La Commissione ha pertanto concluso che tale considerazione non prevaleva sui vantaggi derivanti dall'istituzione di un dazio fisso.
- (342) La Commissione ha dunque mantenuto i dazi fissi come forma per le misure definitive.
- (343) Xingyuan Group ha affermato che il prezzo all'importazione utilizzato come base per calcolare il dazio fisso conteneva erroneamente costi successivi all'importazione. La Commissione ha accolto tale argomentazione e ha rettificato i calcoli di conseguenza.

8.4. Riscossione definitiva dei dazi provvisori

- (344) Visti i margini di dumping constatati e il livello di pregiudizio causato all'industria dell'Unione, è opportuno riscuotere definitivamente gli importi depositati a titolo di dazio antidumping provvisorio istituito dal regolamento provvisorio. Gli importi depositati dovrebbero essere svincolati nella parte eccedente l'aliquota del dazio definitivo stabilito a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento.
- (345) La Commissione è stata informata che la società Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (codice addizionale TARIC C333) ha cambiato la propria denominazione in Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. a partire dal 13 agosto 2018. Le misure applicate in via provvisoria a Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. devono pertanto essere applicate a Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.
- (346) Il comitato istituito a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036 non ha espresso un parere,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, attualmente classificati con i codici NC 4011 20 90 ed ex 4012 12 00 (codice TARIC 4012 12 00 10) e originari della Repubblica popolare cinese.

2. I dazi antidumping definitivi applicabili in EUR per unità del prodotto descritto al paragrafo 1 e fabbricato dalle società sotto elencate sono i seguenti:

Società	Dazio antidumping definitivo (in EUR per unità)	Codice addizionale TARIC
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato	49,31	
Tutte le altre società	61,76	C999



3. L'applicazione delle aliquote individuali del dazio specificate per le società elencate al paragrafo 2 o nell'allegato è subordinata alla presentazione alle autorità doganali degli Stati membri di una fattura commerciale valida, su cui figuri una dichiarazione datata e firmata da un responsabile del soggetto giuridico che emette tale fattura, identificato dal nome e dalla funzione, formulata come segue: «Il sottoscritto certifica che l'(unità) di (prodotto in esame) venduta all'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura è stata fabbricata da (denominazione e indirizzo della società) (codice addizionale TARIC) nella Repubblica popolare cinese. Il sottoscritto dichiara che le informazioni contenute nella presente fattura sono complete ed esatte». In caso di mancata presentazione di tale fattura, si applica il dazio applicabile a tutte le altre società.

4. La Commissione monitora le importazioni di ruote e ruote di rimorchi e semirimorchi munite di pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con indice di carico superiore a 121, classificate ai codici TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 e 8716 90 90 80.

5. Salvo indicazione contraria, si applicano le vigenti norme pertinenti in materia di dazi doganali. Il tasso degli interessi di mora da versare in caso di rimborso che dia diritto al pagamento di interessi di mora è quello applicato dalla Banca centrale europea alle sue principali operazioni di rifinanziamento, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, in vigore il primo giorno di calendario del mese di scadenza, maggiorato di tre punti e mezzo percentuali.

6. Qualora le merci siano state danneggiate prima dell'immissione in libera pratica e, di conseguenza, il prezzo effettivamente pagato o pagabile sia calcolato proporzionalmente ai fini della determinazione del valore in dogana a norma dell'articolo 131 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, l'importo del dazio antidumping di cui al paragrafo 2 è ridotto di una percentuale corrispondente alla riduzione proporzionale del prezzo effettivamente pagato o pagabile.

Articolo 2

Qualora un nuovo produttore esportatore della Repubblica popolare cinese fornisca alla Commissione elementi di prova sufficienti a dimostrare che:

- non ha esportato nell'Unione il prodotto descritto all'articolo 1, paragrafo 1, durante il periodo compreso tra il 1° luglio 2016 e il 30 giugno 2017;
- non è collegato a nessuno degli esportatori o produttori della Repubblica popolare cinese soggetti alle misure antidumping istituite dal presente regolamento;
- ha effettivamente esportato nell'Unione il prodotto in esame dopo il periodo dell'inchiesta su cui si basano le misure, o ha assunto un obbligo contrattuale irrevocabile di esportarne un quantitativo rilevante nell'Unione,

la Commissione può modificare l'articolo 1, paragrafo 2, aggiungendo il nuovo produttore esportatore all'elenco delle società che hanno collaborato non incluse nel campione e quindi soggette a un dazio medio ponderato non superiore a 49,31 EUR per unità.

Articolo 3

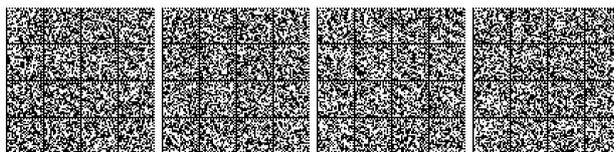
Gli importi depositati a titolo di dazi antidumping provvisori in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2018/683 della Commissione sono riscossi in via definitiva. Gli importi depositati sono svincolati nella parte eccedente l'importo definitivo espresso in EUR per unità dei dazi antidumping di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 4

Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 della Commissione è abrogato.

Articolo 5

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



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

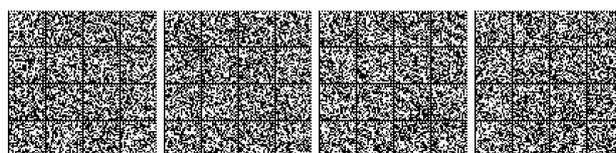
Fatto a Bruxelles, il 18 ottobre 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

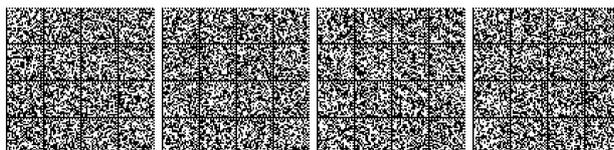
—



ALLEGATO

Produttori esportatori cinesi che hanno collaborato, non inseriti nel campione:

Nome della società	Codice aggiuntivo TARIC
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd.	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd.	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.	C349
Qingdao GRT Rubber Co., Ltd.	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd.	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd.	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd.	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd.	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd.	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.	C364



Nome della società	Codice addizionale TARIC
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd.	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd.	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd.	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.; Shandong Santai Rubber Co., Ltd.	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd.	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd.; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd.	C371
Shengtai Group Co., Ltd.	C372
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.	C374
Triangle Tyre Co., Ltd.	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379

18CE2293



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1580 DELLA COMMISSIONE
del 19 ottobre 2018

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2197 che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda le valute strettamente correlate conformemente al regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 354, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) al fine di garantire che le coppie di valute di cui all'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2197 della Commissione ⁽²⁾ continuino a riflettere la correlazione effettiva tra le rispettive valute, occorre aggiornare l'elenco delle valute strettamente correlate.
- (2) Il 31 marzo 2017 è la data limite per il computo delle serie di dati di tre e cinque anni necessarie per valutare le coppie di valute dell'elenco conformemente al regolamento (UE) n. 575/2013.
- (3) Il presente regolamento si basa sui progetti di norme tecniche di attuazione che l'Autorità bancaria europea (ABE) ha presentato alla Commissione.
- (4) Dato che le modifiche da apportare al regolamento di esecuzione (UE) 2015/2197 non comportano cambiamenti significativi sotto il profilo sostanziale, conformemente all'articolo 15, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE) n. 1093/2010 ⁽³⁾ l'ABE non ha condotto una consultazione pubblica aperta, ritenendola sproporzionata rispetto alla portata e all'impatto dei progetti di norme tecniche di attuazione di cui trattasi.
- (5) È quindi opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2197.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2197 è sostituito dal testo che figura nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

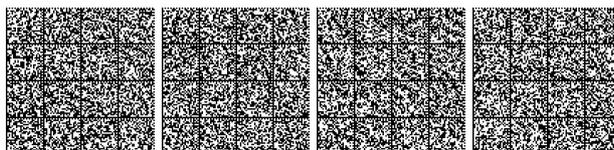
Entrata in vigore

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

⁽¹⁾ GUL 176 del 27.6.2013, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2197 della Commissione, del 27 novembre 2015, che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda le valute strettamente correlate conformemente al regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 313 del 28.11.2015, pag. 30).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 1093/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, che istituisce l'Autorità europea di vigilanza (Autorità bancaria europea), modifica la decisione n. 716/2009/CE e abroga la decisione 2009/78/CE della Commissione (GUL 331 del 15.12.2010, pag. 12).



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

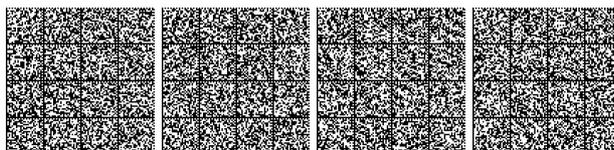
Fatto a Bruxelles, il 19 ottobre 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

—



ALLEGATO

Elenco delle valute strettamente correlate

Parte 1 — Elenco delle valute strettamente correlate con l'euro (EUR)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), kuna croata (HRK), fiorino ungherese (HUF), dirham marocchino (MAD), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD)

Parte 2 — Elenco delle valute strettamente correlate con il dirham degli Emirati arabi (AED)

yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), lira libanese (LBP), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

Parte 3 — Elenco delle valute strettamente correlate con il lek albanese (ALL)

marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), dirham marocchino (MAD), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD), euro (EUR)

Parte 4 — Elenco delle valute strettamente correlate con il marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM)

lek albanese (ALL), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), fiorino ungherese (HUF), dirham marocchino (MAD), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD), euro (EUR)

Parte 5 — Elenco delle valute strettamente correlate con il lev bulgaro (BGN)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), corona ceca (CZK), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), fiorino ungherese (HUF), dirham marocchino (MAD), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD), euro (EUR)

Parte 6 — Elenco delle valute strettamente correlate con lo yuan cinese (CNY)

dirham degli Emirati arabi (AED), dollaro di Hong Kong (HKD), lira libanese (LBP), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

Parte 7 — Elenco delle valute strettamente correlate con la corona ceca (CZK)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), dirham marocchino (MAD), denar dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (MKD), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD), euro (EUR)

Parte 8 — Elenco delle valute strettamente correlate con la corona danese (DKK)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), kuna croata (HRK), fiorino ungherese (HUF), dirham marocchino (MAD), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD)

Parte 9 — Elenco delle valute strettamente correlate con il dollaro di Hong Kong (HKD)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), lira libanese (LBP), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

Parte 10 — Elenco delle valute strettamente correlate con la kuna croata (HRK)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), corona danese (DKK), fiorino ungherese (HUF), dirham marocchino (MAD), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD), euro (EUR)

Parte 11 — Elenco delle valute strettamente correlate con il fiorino ungherese (HUF)

marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), dirham marocchino (MAD), zloty polacco (PLN), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD), euro (EUR)

Parte 12 — Elenco delle valute strettamente correlate con il nuovo shekel israeliano (ILS)

dirham marocchino (MAD), baht thailandese (THB)

Parte 13 — Elenco delle valute strettamente correlate con la rupia indiana (INR)

baht thailandese (THB)



Parte 14 — Elenco delle valute strettamente correlate con il won sudcoreano (KRW)

dollaro di Singapore (SGD)

Parte 15 — Elenco delle valute strettamente correlate con la lira libanese (LBP)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

Parte 16 — Elenco delle valute strettamente correlate con il dirham marocchino (MAD)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), fiorino ungherese (HUF), nuovo shekel israeliano (ILS), leu romeno (RON), dinaro serbo (RSD), dollaro di Singapore (SGD), euro (EUR)

Parte 17 — Elenco delle valute strettamente correlate con il denar dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia (MKD)

corona ceca (CZK)

Parte 18 — Elenco delle valute strettamente correlate con la pataca di Macao (MOP)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), lira libanese (LBP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

Parte 19 — Elenco delle valute strettamente correlate con il peso filippino (PHP)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), lira libanese (LBP), pataca di Macao (MOP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

Parte 20 — Elenco delle valute strettamente correlate con lo zloty polacco (PLN)

fiorino ungherese (HUF)

Parte 21 — Elenco delle valute strettamente correlate con il leu romeno (RON)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), fiorino ungherese (HUF), dirham marocchino (MAD), dinaro serbo (RSD), euro (EUR)

Parte 22 — Elenco delle valute strettamente correlate con il dinaro serbo (RSD)

lek albanese (ALL), marco convertibile della Bosnia-Erzegovina (BAM), lev bulgaro (BGN), corona ceca (CZK), corona danese (DKK), kuna croata (HRK), fiorino ungherese (HUF), dirham marocchino (MAD), leu romeno (RON), euro (EUR)

Parte 23 — Elenco delle valute strettamente correlate con il dollaro di Singapore (SGD)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), won sudcoreano (KRW), lira libanese (LBP), dirham marocchino (MAD), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

Parte 24 — Elenco delle valute strettamente correlate con il baht thailandese (THB)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), nuovo shekel israeliano (ILS), rupia indiana (INR), lira libanese (LBP), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), dollaro di Taiwan (TWD), dollaro USA (USD)

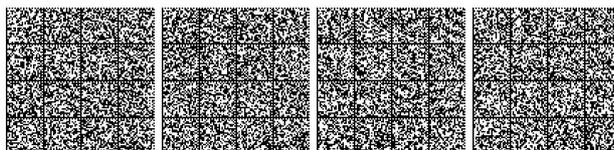
Parte 25 — Elenco delle valute strettamente correlate con il dollaro di Taiwan (TWD)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), lira libanese (LBP), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro USA (USD)

Parte 26 — Elenco delle valute strettamente correlate con il dollaro USA (USD)

dirham degli Emirati arabi (AED), yuan cinese (CNY), dollaro di Hong Kong (HKD), lira libanese (LBP), pataca di Macao (MOP), peso filippino (PHP), dollaro di Singapore (SGD), baht thailandese (THB), dollaro di Taiwan (TWD)

18CE2294



DIRETTIVA DI ESECUZIONE (UE) 2018/1581 DELLA COMMISSIONE**del 19 ottobre 2018****recante modifica della direttiva 2009/119/CE del Consiglio per quanto riguarda i metodi di calcolo degli obblighi di stoccaggio**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2009/119/CE del Consiglio, del 14 settembre 2009, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità all'articolo 22 della direttiva 2009/119/CE, la Commissione ha effettuato un riesame del suo funzionamento e della sua attuazione («valutazione intermedia») che ha evidenziato la necessità d'introdurre una serie di modifiche tecniche della direttiva al fine di agevolarne l'attuazione ⁽²⁾.
- (2) Il posticipo di tre mesi dell'inizio del nuovo obbligo annuale di stoccaggio a norma della direttiva 2009/119/CE dovrebbe dare agli Stati membri più tempo per completare le procedure amministrative interne e agevolare la conformità alle norme entro il termine stabilito e, possibilmente, a costi inferiori.
- (3) Il regolamento (CE) n. 1099/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ è un punto di riferimento per definire le «scorte di petrolio» e per individuare i diversi prodotti petroliferi pertinenti per il calcolo dell'obbligo di stoccaggio, del livello di scorte di sicurezza e specifiche detenute e a fini di comunicazione. Il regolamento (CE) n. 1099/2008 è stato modificato in varie occasioni. Di conseguenza i riferimenti a disposizioni specifiche del regolamento (CE) n. 1099/2008 presenti nella direttiva 2009/119/CE sono divenuti obsoleti e devono essere adeguati in modo che si riferiscano alle appropriate disposizioni del regolamento.
- (4) L'applicazione di due diverse formule per calcolare le quantità di nafta non pertinenti per il calcolo dell'obbligo di stoccaggio, a seconda che la resa di nafta dell'anno precedente fosse inferiore o superiore al 7 %, ha determinato in pratica fluttuazioni negli obblighi di stoccaggio per alcuni Stati membri che possono causare un notevole onere finanziario e l'assenza di conformità, senza che ciò trovi giustificazione negli obiettivi della direttiva. Eliminando la soglia del 7 % e offrendo le stesse possibilità a tutti gli Stati membri si dovrebbero eliminare disuguaglianze e fluttuazioni ingiustificate.
- (5) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ⁽⁴⁾, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento.
- (6) Le disposizioni della presente direttiva sono conformi al parere del comitato istituito ai sensi dell'articolo 23 della direttiva 2009/119/CE,

⁽¹⁾ GUL 265 del 9.10.2009, pag. 9.

⁽²⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, valutazione intermedia della direttiva 2009/119/CE del Consiglio che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi (SWD (2017) 439 final).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1099/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, relativo alle statistiche dell'energia (GUL 304 del 14.11.2008, pag. 1).

⁽⁴⁾ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.



HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2009/119/CE è così modificata:

1) all'articolo 2, la lettera i) è sostituita dalla seguente:

«i) «scorte petrolifere», scorte di prodotti energetici di cui all'allegato A, capitolo 3.4, del regolamento (CE) n. 1099/2008;»;

2) all'articolo 3, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Tuttavia, in deroga al paragrafo 2, le medie giornaliere delle importazioni nette e del consumo interno di cui al citato paragrafo sono determinate, per quanto riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno di ciascun anno civile, sulla base dei quantitativi importati o consumati nel corso del penultimo anno civile precedente l'anno civile in questione.»;

3) all'articolo 6, paragrafo 1, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

«L'inventario contiene, in particolare, le informazioni necessarie per individuare il deposito, la raffineria o l'impianto di stoccaggio in cui si trovano le scorte in questione, nonché i quantitativi, il proprietario e la natura delle stesse, con riferimento alle categorie di cui all'allegato A, capitolo 3.4, del regolamento (CE) n. 1099/2008.»;

4) all'articolo 9, paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«2. Le scorte specifiche possono essere costituite soltanto da una o più categorie di prodotti di seguito elencate, definite nell'allegato A, capitolo 3.4, del regolamento (CE) n. 1099/2008;»;

5) all'articolo 9, paragrafo 3, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Gli equivalenti in petrolio greggio di cui al primo e secondo comma sono calcolati moltiplicando per il fattore 1,2 la somma delle «consegne interne lorde osservate» aggregate, definite nell'allegato C, punto 3.2.2.11, del regolamento (CE) n. 1099/2008 per i prodotti compresi nelle categorie utilizzate o interessate. Nel calcolo non si tiene conto dei bunkeraggi marittimi internazionali.»;

6) all'allegato II, il secondo capoverso è sostituito dal seguente:

«Il consumo interno è stabilito sommando le «consegne interne lorde osservate» aggregate, definite nell'allegato C, punto 3.2.2.11, del regolamento (CE) n. 1099/2008, soltanto dei prodotti seguenti: benzina per motori, benzina avio, jet fuel del tipo benzina (jet fuel del tipo nafta o JP4), jet fuel del tipo cherosene, altro cherosene, gasolio (olio combustibile distillato), olio combustibile (a basso e ad alto tenore di zolfo), quali definiti nell'allegato A, capitolo 3.4, del regolamento (CE) n. 1099/2008.»;

7) all'allegato III, sesto capoverso, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) includere tutte le altre scorte di prodotti petroliferi identificati nell'allegato A, capitolo 3.4, del regolamento (CE) n. 1099/2008 e stabilirne l'equivalente in petrolio greggio moltiplicando i quantitativi per il fattore 1,065; o».

8) il testo dell'allegato I è sostituito dal testo figurante nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 19 ottobre 2019, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri applicano dette disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.



Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 19 ottobre 2018

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

«ALLEGATO I

METODO DI CALCOLO DELL'EQUIVALENTE IN PETROLIO GREGGIO DELLE IMPORTAZIONI DI PRODOTTI PETROLIFERI

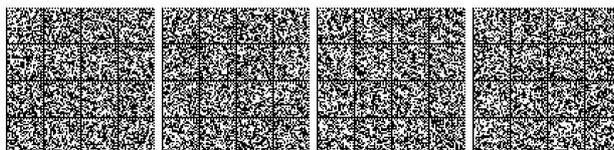
Per il calcolo dell'equivalente in petrolio greggio delle importazioni di prodotti petroliferi, di cui all'articolo 3, gli Stati membri si avvalgono del seguente metodo.

- 1) La somma delle importazioni nette di petrolio greggio, liquidi da gas naturale (LNG), prodotti base di raffineria e altri idrocarburi, quali definiti nell'allegato A, capitolo 3.4, del regolamento (CE) n. 1099/2008 (*), è calcolata e adattata per tener conto di eventuali variazioni delle scorte. Dal totale risultante per la resa di nafta è dedotta una tra le tre cifre seguenti:
 - 4 %;
 - il tasso medio di resa della nafta;
 - il consumo netto effettivo di nafta.
- 2) La somma delle importazioni nette di tutti gli altri prodotti petroliferi di cui all'allegato A, capitolo 3.4, del regolamento (CE) n. 1099/2008, ad eccezione della nafta, è calcolata e adattata per tener conto delle variazioni delle scorte ed è moltiplicata per un fattore di 1,065.

La somma delle cifre risultanti dai punti 1 e 2 rappresenta l'equivalente in petrolio greggio.

Nel calcolo non si tiene conto dei bunkeraggi marittimi internazionali.

(*) Modificato dal regolamento (UE) 2017/2010 della Commissione, del 9 novembre 2017.»



DECISIONE (UE) 2018/1582 DEL CONSIGLIO

del 15 ottobre 2018

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato misto istituito dall'accordo quadro globale di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra, riguardo all'adozione del regolamento interno del comitato misto, all'istituzione di sottocomitati e di gruppi di lavoro specializzati e all'adozione del loro mandato

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 207 e 209, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo quadro globale di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra ⁽¹⁾ («accordo»), è entrato in vigore il 1º ottobre 2016.
- (2) L'articolo 52, paragrafo 1, dell'accordo istituisce un comitato misto, tra i cui compiti rientra garantire il buon funzionamento e la corretta attuazione dell'accordo.
- (3) A norma dell'articolo 52, paragrafo 5, dell'accordo, il comitato misto adotta il proprio regolamento interno e, a norma dell'articolo 52, paragrafo 3, istituisce sottocomitati e gruppi di lavoro specializzati.
- (4) Al fine di garantire l'efficace attuazione dell'accordo, è opportuno adottare quanto prima il regolamento interno del comitato misto.
- (5) La posizione dell'Unione in sede di comitato misto riguardo all'adozione del regolamento interno del comitato misto e all'istituzione di sottocomitati e di gruppi di lavoro specializzati e all'adozione del loro mandato dovrebbe pertanto basarsi sui progetti di decisione del comitato misto acclusi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella prima riunione del comitato misto istituito a norma dell'articolo 52 dell'accordo quadro tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra, riguardo all'adozione del regolamento interno del comitato misto e all'istituzione di sottocomitati e di gruppi di lavoro specializzati e all'adozione del loro mandato è basata sui progetti di decisione del comitato misto acclusi alla presente decisione.

(1) GUL 329 del 3.12.2016, pag. 8.



Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Lussemburgo, il 15 ottobre 2018

Per il Consiglio

La presidente

F. MOGHERINI

*ALLEGATO 1***DECISIONE N. 1/... DEL COMITATO MISTO UE-VIETNAM****del ...****recante adozione del suo regolamento interno**

IL COMITATO MISTO UE-VIETNAM,

visto l'accordo quadro globale di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra («l'accordo»), in particolare l'articolo 52,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo è entrato in vigore il 1° ottobre 2016.
- (2) Per contribuire all'efficace attuazione dell'accordo dovrebbe essere adottato il regolamento interno del comitato misto,

DECIDE:

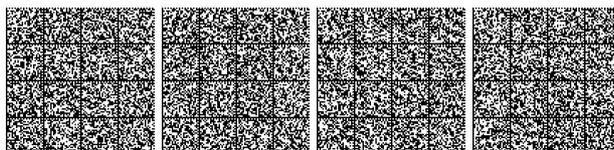
Articolo unico

È adottato il regolamento interno del comitato misto, che figura nell'allegato A.

Fatto a ..., xxxx.

Per il comitato misto UE-Vietnam

Il presidente



ALLEGATO A

Regolamento interno del comitato misto*Articolo 1***Compiti e composizione**

1. Il comitato misto adempie ai compiti di cui all'articolo 52 dell'accordo quadro globale di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra («l'accordo»).
2. Il comitato misto è composto da rappresentanti delle due parti al massimo livello possibile.

*Articolo 2***Riunioni**

1. Il comitato misto si riunisce di norma una volta l'anno. Le riunioni del comitato misto sono convocate dal presidente. Le riunioni si tengono alternativamente ad Hanoi e a Bruxelles, in una data fissata di comune accordo. Su richiesta di una delle parti possono essere tenute, di comune accordo, sessioni speciali del comitato misto.
2. Ove le parti siano d'accordo, le riunioni del comitato misto possono essere tenute in via eccezionale mediante videoconferenza o teleconferenza.
3. Le riunioni del comitato misto si svolgono a porte chiuse, a meno che il presidente, d'intesa con le parti, non decida di indire una riunione pubblica.

*Articolo 3***Presidenza**

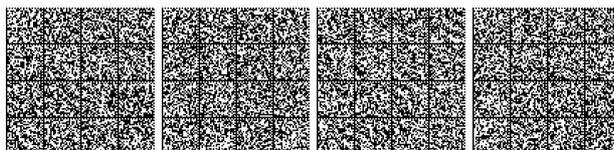
1. Il comitato misto è presieduto a turno, per un anno civile, dalla parte che ospita la riunione nel corso dell'anno civile in questione. L'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza e il vice primo ministro/ministro degli Affari esteri della Repubblica socialista del Vietnam presiedono il comitato misto di cui all'articolo 52 dell'accordo. Una parte può delegare ad un alto funzionario l'autorità di presiedere tutte le riunioni del comitato misto o parte di esse.
2. La parte che ospita la prima riunione del comitato misto assume la presidenza a partire dalla data di tale riunione fino al 31 dicembre dello stesso anno.

*Articolo 4***Partecipanti**

1. Prima di ogni riunione ciascuna parte comunica al presidente la composizione prevista della propria delegazione.
2. Il presidente, ove opportuno e d'intesa con le parti, può invitare esperti o rappresentanti di altri organismi a partecipare alla riunione in veste di osservatori o per fornire informazioni su un determinato argomento.

*Articolo 5***Segretariato**

Un rappresentante del Servizio europeo per l'azione esterna e un rappresentante del governo della Repubblica socialista del Vietnam svolgono congiuntamente le funzioni di segretari del comitato misto. Tutte le comunicazioni del presidente o a lui destinate sono inoltrate ai segretari. La corrispondenza destinata al presidente o da lui inviata può essere trasmessa in qualunque forma scritta, compresa la posta elettronica.



*Articolo 6***Ordine del giorno delle riunioni**

1. Il presidente stabilisce l'ordine del giorno provvisorio di ciascuna riunione. L'ordine del giorno provvisorio è trasmesso alle parti, in qualunque forma scritta e unitamente ai documenti pertinenti, almeno 30 giorni prima dell'inizio della riunione. Il presidente può, d'intesa con le parti, fissare un termine diverso per una determinata riunione.
2. Ciascuna parte può chiedere al presidente, in qualunque forma scritta, di iscrivere un punto all'ordine del giorno. L'ordine del giorno provvisorio comprende tutti i punti per i quali il presidente abbia ricevuto tale richiesta al più tardi 21 giorni prima della data della riunione.
3. L'ordine del giorno è adottato dal comitato misto all'inizio di ciascuna riunione. L'iscrizione all'ordine del giorno di punti che non figurano nell'ordine del giorno provvisorio è possibile previa approvazione delle parti.
4. Nel corso della riunione del comitato misto entrambe le parti possono scambiarsi informazioni in merito al dialogo sui diritti umani Vietnam-UE.

*Articolo 7***Verbali**

1. Dopo ogni riunione, il presidente riassume le conclusioni raggiunte dal comitato misto. I due segretari redigono congiuntamente un progetto di verbale sulla base di dette conclusioni entro 30 giorni dalla data della riunione.
2. Le parti approvano il progetto entro 60 giorni dalla data della riunione o entro una data concordata dalle parti. Dopo l'approvazione del progetto di verbale, il presidente firma due esemplari originali dello stesso. Ciascuna parte riceve un originale.

*Articolo 8***Decisioni e raccomandazioni**

1. Previo accordo delle parti, il comitato misto può adottare decisioni e formulare raccomandazioni solo nell'ambito delle sue funzioni e dei suoi compiti, secondo quanto previsto dall'articolo 52 dell'accordo.
2. Le decisioni o le raccomandazioni del comitato misto recano rispettivamente la denominazione «decisione» o «raccomandazione», seguita da un numero progressivo, dalla data di adozione e da una descrizione dell'oggetto. Ciascuna decisione indica la data della sua entrata in vigore.
3. Il comitato misto può decidere di adottare decisioni o raccomandazioni mediante procedura scritta. In tal caso, le parti concordano un termine per la durata della procedura. Se, allo scadere di tale termine, nessuna parte si è opposta alla proposta di decisione o di raccomandazione, il presidente del comitato misto dichiara la decisione o la raccomandazione adottata di comune accordo.
4. Le decisioni e le raccomandazioni adottate dal comitato misto si presentano in due copie autentiche firmate dal presidente del comitato misto.
5. Ciascuna parte può pubblicare le decisioni e le raccomandazioni del comitato misto nella rispettiva pubblicazione ufficiale.

*Articolo 9***Spese**

1. Ciascuna parte si fa carico delle spese sostenute per la partecipazione alle riunioni del comitato misto, per quanto riguarda sia i costi del personale e le spese di viaggio e soggiorno, sia le spese postali e per le telecomunicazioni.
2. Ciascuna parte si fa carico delle spese sostenute per l'interpretazione durante le riunioni e la traduzione.
3. La parte che ospita la riunione si fa carico delle spese relative all'organizzazione delle riunioni e alla riproduzione dei documenti.



Articolo 10

Sottocomitati e gruppi di lavoro specializzati

1. A norma dell'articolo 52, paragrafo 3, dell'accordo, il comitato misto può istituire sottocomitati e gruppi di lavoro specializzati che lo assistano nello svolgimento dei suoi compiti. I sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati riferiscono al comitato misto dopo ogni riunione.
2. Il comitato misto può decidere di abolire i sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati esistenti, di definirne o modificarne il mandato o di istituire ulteriori sottocomitati e gruppi di lavoro specializzati che lo assistano nello svolgimento dei suoi compiti.
3. I sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati non hanno alcun potere decisionale.

ALLEGATO 2

DECISIONE N. 2/... DEL COMITATO MISTO UE-VIETNAM

del ...

che istituisce quattro sottocomitati e gruppi di lavoro specializzati e ne adotta il mandato

IL COMITATO MISTO UE-VIETNAM,

visto l'accordo quadro globale di cooperazione e partenariato tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra («l'accordo»), in particolare l'articolo 52, paragrafo 3, e l'articolo [10] del regolamento interno del comitato misto,

considerando quanto segue:

- (1) Per consentire discussioni a livello di esperti in settori fondamentali che rientrano nell'ambito di applicazione dell'accordo, è opportuno istituire sottocomitati e gruppi di lavoro specializzati. Le parti possono, su richiesta, concordare di modificare l'elenco dei sottocomitati o dei gruppi di lavoro specializzati e/o i loro ambiti di competenza.
- (2) A norma dell'articolo [8] del suo regolamento interno, il comitato misto può decidere di adottare decisioni mediante procedura scritta, **[qualora la procedura scritta sia utilizzata nel caso in questione]**.
- (3) È opportuno adottare la presente decisione affinché i sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati siano rapidamente operativi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

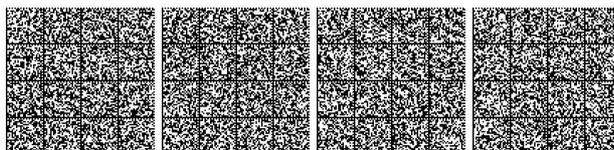
Articolo unico

Sono istituiti i sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati elencati nell'allegato A. Il mandato dei sottocomitati e dei gruppi di lavoro specializzati è definito conformemente all'allegato B.

Fatto a ...,

Per il comitato misto UE-Vietnam

Il presidente

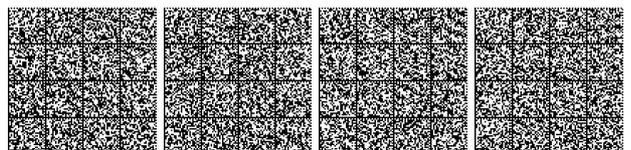


ALLEGATO A

Comitato misto UE-Vietnam
Sottocomitati e gruppi di lavoro specializzati

- 1) Sottocomitato per [le questioni politiche];
- 2) Sottocomitato per [il commercio e gli investimenti];
- 3) Sottocomitato per [lo sviluppo sostenibile];
- 4) Sottocomitato per [il buon governo, lo Stato di diritto e i diritti umani].

—



ALLEGATO B

Mandato

dei sottocomitati e dei gruppi di lavoro specializzati istituiti a norma dell'accordo quadro globale di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica socialista del Vietnam, dall'altra

Articolo 1

1. Ciascun sottocomitato e gruppo di lavoro specializzato può, in occasione delle rispettive riunioni, discutere dell'attuazione dell'accordo nel settore di sua competenza. Il sottocomitato per il buon governo, lo Stato di diritto e i diritti umani può approfondire la cooperazione in materia di Stato di diritto e di buon governo e scambiare informazioni sulla cooperazione nel settore dei diritti umani secondo l'ordine del giorno concordato, ma non affronta le questioni discusse nel quadro del dialogo sui diritti umani Vietnam-UE.
2. I sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati possono discutere anche di argomenti o progetti specifici connessi al settore pertinente della cooperazione bilaterale.

Articolo 2

I sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati operano sotto l'autorità del comitato misto. Essi riferiscono e trasmettono i loro verbali e le loro conclusioni al presidente del comitato misto entro 30 giorni di calendario da ciascuna riunione.

Articolo 3

1. I sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati sono composti di rappresentanti delle due parti.
2. Previo accordo delle parti, i sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati possono invitare esperti alle loro riunioni per consultarli su punti specifici all'ordine del giorno, se del caso.

Articolo 4

I sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati sono copresieduti/presieduti alternativamente dalla parte che esercita la presidenza del comitato misto.

Articolo 5

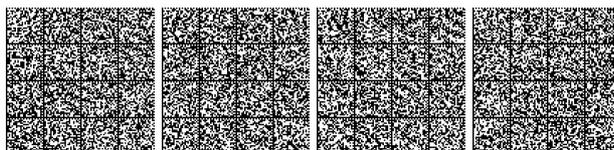
Un rappresentante dell'Unione europea e un rappresentante del governo della Repubblica socialista del Vietnam svolgono congiuntamente le funzioni di segretari dei sottocomitati e dei gruppi di lavoro specializzati.

Articolo 6

1. I sottocomitati e i gruppi di lavoro specializzati si riuniscono d'intesa tra le parti ogniqualvolta le circostanze lo richiedano, su richiesta scritta di una delle parti e almeno una volta l'anno. Ogni riunione si svolge alla data e nel luogo concordati dalle parti.
2. Quando una parte chiede una riunione di un sottocomitato o di un gruppo di lavoro specializzato, il segretario dell'altra parte risponde entro 20 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Nei casi di particolare urgenza, previo accordo delle parti, le riunioni dei sottocomitati e dei gruppi di lavoro specializzati possono essere convocate entro tempi più brevi.
3. Le riunioni dei sottocomitati e dei gruppi di lavoro specializzati sono indette congiuntamente dai due segretari.
4. Prima di ogni riunione ciascuna parte comunica al presidente la composizione prevista della propria delegazione.

Articolo 7

1. Ciascuna parte può chiedere al presidente di iscrivere un punto all'ordine del giorno di una riunione di un sottocomitato o di un gruppo di lavoro specializzato. I punti da iscrivere all'ordine del giorno sono comunicati ai segretari almeno 20 giorni lavorativi prima della data della riunione in questione. L'eventuale documentazione giustificativa è trasmessa ai segretari almeno 20 giorni lavorativi prima della riunione.



2. I segretari comunicano il progetto di ordine del giorno alle parti al più tardi 10 giorni lavorativi prima della riunione. L'ordine del giorno è finalizzato con l'accordo di entrambe le parti. In circostanze eccezionali, previo accordo delle parti, è possibile aggiungere punti all'ordine del giorno con un breve preavviso.

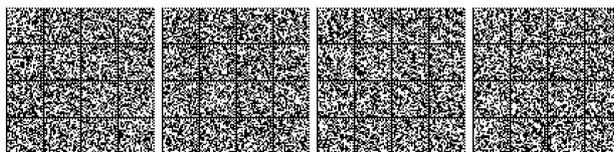
Articolo 8

1. I segretari redigono congiuntamente un progetto di verbale di ciascuna riunione.
2. Le riunioni dei sottocomitati e dei gruppi di lavoro specializzati non sono pubbliche, salvo decisione contraria.

Articolo 9

1. Ciascuna parte si fa carico delle spese sostenute per la partecipazione alle riunioni dei sottocomitati e dei gruppi di lavoro specializzati, per quanto riguarda sia i costi del personale e le spese di viaggio e soggiorno, sia le spese postali e per le telecomunicazioni.
2. Ciascuna parte si fa carico delle spese sostenute per l'interpretazione durante le riunioni e la traduzione.
3. La parte che ospita la riunione si fa carico delle spese relative all'organizzazione delle riunioni e alla riproduzione dei documenti.

18CE2296



DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2018/1583 DELLA COMMISSIONE

del 18 ottobre 2018

che modifica gli allegati I e II della decisione 2006/766/CE per quanto riguarda l'importazione dal Perù e dal Myanmar di molluschi bivalvi e di prodotti della pesca destinati al consumo umano

[notificata con il numero C(2018) 6778]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 854/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce norme specifiche per l'organizzazione di controlli ufficiali sui prodotti di origine animale destinati al consumo umano ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

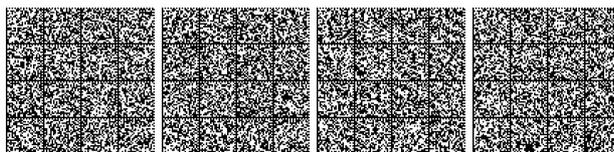
- (1) Il regolamento (CE) n. 854/2004 dispone che i prodotti di origine animale possono essere importati unicamente da un paese terzo, o da una parte di un paese terzo, che figura in un elenco compilato conformemente al suddetto regolamento.
- (2) Il regolamento (CE) n. 854/2004 stabilisce inoltre che, nel compilare o aggiornare gli elenchi, occorre tener conto dei controlli dell'Unione eseguiti nei paesi terzi e delle garanzie fornite dalle autorità competenti dei paesi terzi per quanto concerne la conformità o l'equivalenza alla normativa dell'Unione in materia di mangimi e alimenti e alle norme sulla salute degli animali di cui al regolamento (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, in particolare l'articolo 48, paragrafo 3.
- (3) La decisione 2006/766/CE della Commissione ⁽³⁾ elenca i paesi terzi che soddisfano i criteri di cui al regolamento (CE) n. 854/2004 e che sono quindi in grado di garantire che tali prodotti rispettano le condizioni sanitarie stabilite dalla normativa dell'Unione al fine di tutelare la salute dei consumatori, e di conseguenza possono essere esportati nell'Unione. L'allegato I di tale decisione contiene pertanto l'elenco dei paesi terzi da cui sono autorizzate le importazioni di molluschi bivalvi, echinodermi, tunicati e gasteropodi marini destinati al consumo umano, mentre l'allegato II reca l'elenco dei paesi terzi e dei territori da cui sono autorizzate le importazioni di prodotti della pesca destinati al consumo umano diversi da quelli contemplati dall'allegato I. Gli elenchi di cui agli allegati I e II della decisione 2006/766/CE indicano anche le restrizioni riguardanti dette importazioni da determinati paesi terzi.
- (4) Il Perù figura nell'elenco di cui all'allegato I della decisione 2006/766/CE con l'indicazione che possono essere importati nell'Unione da tale paese terzo «unicamente molluschi bivalvi, echinodermi, tunicati e gasteropodi marini congelati o trasformati». Tuttavia, in seguito alla comparsa di un focolaio di epatite A associato al consumo di molluschi bivalvi importati dal Perù e contaminati con tale virus, la Commissione ha adottato la decisione 2008/866/CE ⁽⁴⁾ che sospende le importazioni dal Perù per quanto riguarda detti prodotti.
- (5) Alle autorità peruviane competenti era stato chiesto di fornire garanzie soddisfacenti per assicurare che fosse stato supplito alle carenze riscontrate nel sistema di monitoraggio per il rilevamento del virus nei molluschi bivalvi vivi. Il periodo di applicazione della decisione 2008/866/CE è stato prorogato più volte e giungerà a scadenza il 30 novembre 2018.
- (6) L'ultimo audit dell'Unione in Perù, finalizzato a valutare il sistema di controllo applicato alla produzione di molluschi bivalvi destinati all'esportazione nell'Unione ha avuto luogo dal 25 settembre al 5 ottobre 2017. In base alle conclusioni di tale audit e alle garanzie fornite dalle autorità peruviane, i pettinidi eviscerati d'acquacoltura sono gli unici molluschi bivalvi per cui sia possibile ritenere che le autorità peruviane possano offrire garanzie sufficienti del rispetto delle prescrizioni dell'UE in materia di importazioni. L'autorizzazione delle

⁽¹⁾ GUL 139 del 30.4.2004, pag. 206.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo ai controlli ufficiali intesi a verificare la conformità alla normativa in materia di mangimi e di alimenti e alle norme sulla salute e sul benessere degli animali (GU L 165 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione 2006/766/CE della Commissione, del 6 novembre 2006, che stabilisce gli elenchi dei paesi terzi e dei territori da cui sono autorizzate le importazioni di molluschi bivalvi, echinodermi, tunicati, gasteropodi marini e prodotti della pesca (GU L 320 del 18.11.2006, pag. 53).

⁽⁴⁾ Decisione 2008/866/CE della Commissione, del 12 novembre 2008, relativa a misure di emergenza che sospendono le importazioni dal Perù di determinati molluschi bivalvi destinati al consumo umano (GU L 307 del 18.11.2008, pag. 9).



importazioni di molluschi bivalvi da tale paese dovrebbe pertanto essere limitata ai pettinidi eviscerati d'acquacoltura. È quindi opportuno che la voce relativa al Perù nell'elenco di cui all'allegato I della decisione 2006/766/CE comprenda tale restrizione.

- (7) Il Myanmar figura nell'elenco di cui all'allegato II della decisione 2006/766/CE con l'indicazione che possono essere importati nell'Unione da tale paese terzo «unicamente prodotti della pesca selvatici catturati e congelati».
- (8) Le autorità competenti del Myanmar hanno chiesto alla Commissione di revocare la restrizione contenuta nell'attuale elenco e di autorizzare le importazioni nell'Unione di prodotti d'acquacoltura e della pesca. Nel novembre 2016 e nel marzo 2018 hanno avuto luogo due controlli dell'Unione al fine di valutare se il sistema di controllo ufficiale istituito dalle autorità del Myanmar possa garantire che in tale paese le condizioni di produzione dei prodotti d'acquacoltura e della pesca destinati all'esportazione nell'Unione siano in linea con le prescrizioni stabilite nella normativa dell'Unione e, in particolare, con gli attestati sanitari contenuti nel modello di certificato sanitario di cui all'allegato VI, appendice IV, del regolamento (CE) n. 2074/2005 della Commissione ⁽¹⁾.
- (9) Tenuto conto dell'esito favorevole di tali controlli, dell'inserimento del Myanmar nell'allegato della decisione 2011/163/UE della Commissione ⁽²⁾ e delle garanzie fornite dalle autorità competenti del Myanmar, le importazioni di prodotti della pesca destinati al consumo umano, compresi quelli d'acquacoltura, dovrebbero essere consentite senza restrizione alcuna.
- (10) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la decisione 2006/766/CE.
- (11) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione 2006/766/CE è così modificata:

- a) nell'allegato I, la voce relativa al Perù è sostituita dalla seguente:

«PE	PERÙ	Unicamente <i>Pectinidae</i> (pettinidi) eviscerati d'acquacoltura»;
-----	------	--

- b) nell'allegato II, la voce relativa al Myanmar è sostituita dalla seguente:

«MM	MYANMAR».	
-----	-----------	--

Articolo 2

La presente decisione entrerà in vigore il 1° dicembre 2018.

Articolo 3

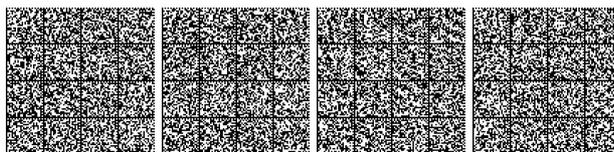
Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 18 ottobre 2018

Per la Commissione
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro della Commissione

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 2074/2005 della Commissione, del 5 dicembre 2005, recante modalità di attuazione relative a taluni prodotti di cui al regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio e all'organizzazione di controlli ufficiali a norma dei regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio (CE) n. 854/2004 e (CE) n. 882/2004, deroga al regolamento (CE) n. 852/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio e modifica dei regolamenti (CE) n. 853/2004 e (CE) n. 854/2004 (GU L 338 del 22.12.2005, pag. 27).

⁽²⁾ Decisione 2011/163/UE della Commissione, del 16 marzo 2011, relativa all'approvazione dei piani presentati da paesi terzi a norma dell'articolo 29 della direttiva 96/23/CE del Consiglio (GU L 70 del 17.3.2011, pag. 40).



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1584 DELLA COMMISSIONE

del 22 ottobre 2018

che modifica il regolamento (CE) n. 889/2008 recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici, per quanto riguarda la produzione biologica, l'etichettatura e i controlli

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio, del 28 giugno 2007, relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici e che abroga il regolamento (CEE) n. 2092/91 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 22, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

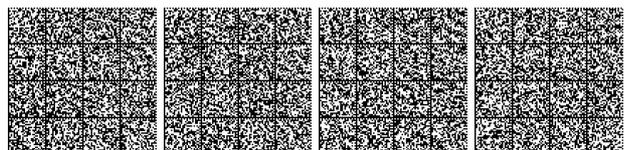
- (1) L'articolo 25 *terdecies*, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 889/2008 ⁽²⁾ della Commissione consente di integrare i mangimi naturali nella fase di ingrasso di gamberi peneidi e di gamberetti di acqua dolce (*Macrobrachium* sp.) di cui alla sezione 7 dell'allegato XIII *bis* del regolamento. L'integrazione dei mangimi, in particolare del fabbisogno di colesterolo, è essenziale per lo sviluppo di tali gamberi e gamberetti nelle prime fasi di vita negli incubatoi e nei vivai. È pertanto necessario estendere l'integrazione dei mangimi con colesterolo a tali gamberi e gamberetti anche nelle prime fasi di vita.
- (2) Ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 1, lettera f), del regolamento (CE) n. 889/2008, le sostanze minerali (anche oligoelementi), le vitamine, gli aminoacidi e altri micronutrienti possono essere utilizzati nella trasformazione di alimenti biologici unicamente se il loro impiego è previsto per legge negli alimenti in cui vengono incorporati. Secondo la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-137/13 ⁽³⁾, l'uso di tali sostanze nella trasformazione degli alimenti biologici è previsto per legge unicamente a condizione che una norma del diritto dell'Unione o una norma del diritto nazionale conforme a quest'ultimo imponga direttamente l'aggiunta della citata sostanza in un prodotto alimentare affinché quest'ultimo possa essere commercializzato in generale.
- (3) Il regolamento (UE) 2018/848 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ consente l'uso di sostanze minerali (anche oligoelementi), vitamine, aminoacidi o micronutrienti nelle formule biologiche per lattanti e di proseguimento, nonché negli alimenti biologici a base di cereali e per la prima infanzia, quando il loro impiego è autorizzato dalla pertinente legislazione dell'Unione. Per evitare una discrepanza tra l'attuale interpretazione dell'uso di tali sostanze negli alimenti destinati ai lattanti e ai bambini e garantire la coerenza con la legislazione di prossima entrata in vigore in materia di produzione biologica, è opportuno consentirne l'impiego nella produzione di alimenti destinati ai lattanti e ai bambini nella prima infanzia.

⁽¹⁾ GUL 189 del 20.7.2007, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 889/2008 della Commissione, del 5 settembre 2008, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici, per quanto riguarda la produzione biologica, l'etichettatura e i controlli (GUL 250 del 18.9.2008, pag. 1).

⁽³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 5 novembre 2015, C-137/13, ECLI:EU:C:2014:2335.

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) 2018/848 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici e che abroga il regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio (GUL 150 del 14.6.2018, pag. 1).



- (4) A norma dell'articolo 42 del regolamento (CE) n. 889/2008, a determinate condizioni e in mancanza di pollastrelle allevate con il metodo biologico, fino al 31 dicembre 2018 possono essere introdotte nelle unità di produzione biologiche pollastrelle destinate alla produzione di uova allevate con metodi non biologici, di età non superiore a 18 settimane.
- (5) La produzione sul mercato dell'Unione di pollastrelle destinate alla produzione di uova allevate con il metodo biologico non è sufficiente in termini qualitativi e quantitativi per soddisfare le esigenze degli allevatori di galline ovaiole. Al fine di concedere un lasso di tempo superiore per la produzione di pollastrelle destinate alla produzione di uova allevate con il metodo biologico e per stabilire norme dettagliate per la produzione di pollastrelle allevate con il metodo biologico, è opportuno prorogare fino al 31 dicembre 2020 il periodo di applicazione della norma eccezionale che consente l'utilizzo di pollastrelle destinate alla produzione di uova allevate con metodi non biologici, di età non superiore a 18 settimane.
- (6) L'articolo 43 del regolamento (CE) n. 889/2008 consente al massimo l'uso del 5 % di mangimi proteici non biologici per le specie suine e avicole nell'arco di 12 mesi per l'anno civile 2018.
- (7) L'offerta di proteine biologiche sul mercato dell'Unione non è sufficiente in termini qualitativi e quantitativi per soddisfare le esigenze nutrizionali dei suini e del pollame allevati in aziende biologiche. La produzione di colture proteiche biologiche è ancora in ritardo rispetto alla domanda. È pertanto opportuno prorogare al 31 dicembre 2020 il periodo in cui è consentito usare mangimi proteici non biologici per le specie suine e avicole in proporzioni limitate.
- (8) L'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 834/2007 prevede la comunicazione di informazioni su irregolarità o infrazioni che incidono sulla qualificazione di un prodotto come biologico. L'esperienza dimostra che occorre migliorare gli attuali strumenti di comunicazione delle informazioni nel caso in cui uno Stato membro rilevi irregolarità o infrazioni in relazione a un prodotto proveniente da tale Stato membro. Per migliorare l'efficienza e l'efficacia, tali comunicazioni dovrebbero avvenire tramite il sistema di cui all'articolo 94, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 889/2008.
- (9) Conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 834/2007, vari Stati membri hanno trasmesso agli altri Stati membri e alla Commissione fascicoli relativi a determinate sostanze ai fini della loro autorizzazione e inclusione negli allegati I, II e VIII bis del regolamento (CE) n. 889/2008. I fascicoli sono stati esaminati dal gruppo di esperti chiamati a fornire una consulenza tecnica sulla produzione biologica (EGTOP) e dalla Commissione.
- (10) Nelle raccomandazioni relative ai concimi ⁽¹⁾, l'EGTOP ha concluso, tra l'altro, che le sostanze «fanghi industriali provenienti da zuccherifici» derivanti da canna da zucchero e «xilitolo» sono conformi agli obiettivi e ai principi della produzione biologica. È pertanto opportuno inserire tali sostanze nell'allegato I del regolamento (CE) n. 889/2008.
- (11) Nelle raccomandazioni relative ai prodotti fitosanitari ⁽²⁾, l'EGTOP ha concluso, tra l'altro, che le sostanze «*Allium sativum*» (estratto d'aglio), «COS-OGA», «*Salix spp. cortex*» (estratto di corteccia di salice) e «idrogenocarbonato di sodio» sono conformi agli obiettivi e ai principi della produzione biologica. È pertanto opportuno inserire tali sostanze nell'allegato II del regolamento (CE) n. 889/2008.
- (12) Nelle raccomandazioni relative ai prodotti e alle sostanze utilizzati o aggiunti nei prodotti biologici durante alcune fasi del processo di produzione e come tipi di trattamento in conformità all'allegato I A del regolamento (CE) n. 606/2009 della Commissione ⁽³⁾ nel settore vitivinicolo ⁽⁴⁾, l'EGTOP ha concluso, tra l'altro che le sostanze «proteine di patate», «estratti proteici di lieviti» e «chitosano derivato da *Aspergillus niger*» per la chiarificazione (punto 10 dell'allegato I A del regolamento (CE) n. 606/2009), «lieviti inattivati, autolisati di lieviti e scorze di lieviti» per l'aggiunta (punto 15 di tale allegato), «mannoproteine di lieviti» e «chitosano derivato da *Aspergillus niger*» per l'utilizzo (punti 6, 35 e 44 di tale allegato) sono conformi agli obiettivi e ai principi della produzione biologica. È pertanto opportuno inserire tali sostanze nell'allegato VIII bis del regolamento (CE) n. 889/2008.
- (13) Nelle raccomandazioni relative ai prodotti per la pulizia e la disinfezione ⁽⁵⁾, l'EGTOP ha concluso, tra l'altro, che l'idrossido di sodio dovrebbe essere consentito nell'apicoltura biologica.
- (14) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 889/2008.

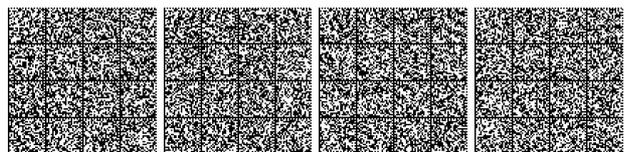
⁽¹⁾ Relazione finale sui concimi (II) https://ec.europa.eu/agriculture/organic/eu-policy/expert-advice/documents/final-reports_en (in inglese).

⁽²⁾ Relazione finale sulla protezione fitosanitaria (III) https://ec.europa.eu/agriculture/organic/eu-policy/expert-advice/documents/final-reports_en (in inglese).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 606/2009 della Commissione, del 10 luglio 2009, recante alcune modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 479/2008 del Consiglio per quanto riguarda le categorie di prodotti vitivinicoli, le pratiche enologiche e le relative restrizioni (GU L 193 del 24.7.2009, pag. 1).

⁽⁴⁾ Relazione finale sul vino https://ec.europa.eu/agriculture/organic/eu-policy/expert-advice/documents/final-reports_en (in inglese).

⁽⁵⁾ Relazione finale sulla pulizia e la disinfezione https://ec.europa.eu/agriculture/organic/sites/orgfarming/files/docs/body/final_report_egotop_on_cleaning_disinfection_en.pdf (in inglese).



- (15) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato di regolamentazione per la produzione biologica,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 889/2008 è così modificato:

- 1) all'articolo 25, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per la pulizia e la disinfezione dei telaini, degli alveari e dei favi, può essere utilizzato l'idrossido di sodio.

Per la protezione dei telaini, degli alveari e dei favi, in particolare dai parassiti, sono consentiti soltanto i rodenticidi (da utilizzare unicamente in trappole) e i prodotti elencati nell'allegato II.»;

- 2) all'articolo 25 *terdecies*, paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) la razione dei gamberi peneidi e di gamberetti di acqua dolce (*Macrobrachium* sp.) di cui alla sezione 7 dell'allegato XIII *bis* può contenere al massimo il 25 % di farina di pesce e il 10 % di olio di pesce derivanti dalla pesca sostenibile. Al fine di assicurare le esigenze nutritive quantitative di detti gamberi e gamberetti, per integrare la loro dieta può essere utilizzato colesterolo biologico. Nei casi in cui quest'ultimo non sia disponibile può essere utilizzato colesterolo non biologico derivante dalla lana, dai molluschi o da altre fonti. L'opzione di integrare la loro dieta con colesterolo si applica sia in fase di ingrasso che nelle prime fasi di vita in incubatoi e vivai.»;

- 3) all'articolo 27, paragrafo 1, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) le sostanze minerali (anche oligoelementi), le vitamine, gli aminoacidi e i micronutrienti, a condizione che:

i) il loro impiego negli alimenti per il consumo normale sia «direttamente previsto per legge», cioè direttamente previsto da disposizioni del diritto dell'Unione o da disposizioni del diritto nazionale compatibili con il diritto dell'Unione, con la conseguenza che gli alimenti non possano essere immessi sul mercato come alimenti per il consumo normale se tali sostanze minerali, vitamine, aminoacidi o micronutrienti non sono stati aggiunti; o

ii) per quanto concerne gli alimenti immessi sul mercato come alimenti dotati di caratteristiche o effetti particolari in relazione alla salute o all'alimentazione o in relazione alle esigenze di gruppi specifici di consumatori:

— nei prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) n. 609/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), il loro impiego sia autorizzato da detto regolamento e dagli atti adottati sulla base del suo articolo 11, paragrafo 1, per i prodotti in questione, oppure

— nei prodotti disciplinati dalla direttiva 2006/125/CE (**) della Commissione, il loro impiego sia autorizzato da detta direttiva, o

— nei prodotti disciplinati dalla direttiva 2006/141/CE (***) della Commissione, il loro impiego sia autorizzato da detta direttiva.

(*) Regolamento (UE) n. 609/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 giugno 2013, relativo agli alimenti destinati ai lattanti e ai bambini nella prima infanzia, agli alimenti a fini medici speciali e ai sostituti dell'intera razione alimentare giornaliera per il controllo del peso e che abroga la direttiva 92/52/CEE del Consiglio, le direttive 96/8/CE, 1999/21/CE, 2006/125/CE e 2006/141/CE della Commissione, la direttiva 2009/39/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 41/2009 e (CE) n. 953/2009 della Commissione (GU L 181 del 29.6.2013, pag. 35).

(**) Direttiva 2006/125/CE della Commissione, del 5 dicembre 2006, sugli alimenti a base di cereali e gli altri alimenti destinati ai lattanti e ai bambini (GU L 339 del 6.12.2006, pag. 16).

(***) Direttiva 2006/141/CE della Commissione, del 22 dicembre 2006, riguardante gli alimenti per lattanti e gli alimenti di proseguimento e recante modifica della direttiva 1999/21/CE (GU L 401 del 30.12.2006, pag. 1).»;

- 4) all'articolo 42, lettera b), la data «31 dicembre 2018» è sostituita dalla data «31 dicembre 2020»;

- 5) all'articolo 43, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«La percentuale massima di mangimi proteici non biologici autorizzata nell'arco di 12 mesi per tali specie è pari al 5 % per gli anni civili 2018, 2019 e 2020.»;



6) all'articolo 92 bis è aggiunto il seguente paragrafo 1 bis:

«1 bis. Qualora uno Stato membro rilevi irregolarità o infrazioni inerenti all'applicazione del presente regolamento, per un prodotto proveniente da tale Stato membro e che reca le indicazioni di cui al titolo IV del regolamento (CE) n. 834/2007 e al titolo III del presente regolamento o all'allegato XI del presente regolamento, e se tali irregolarità o infrazioni hanno implicazioni per uno o più altri Stati membri, ne informa quanto prima lo Stato membro o gli Stati membri interessati, gli altri Stati membri e la Commissione, tramite il sistema di cui all'articolo 94, paragrafo 1, del presente regolamento.»;

7) l'allegato I è sostituito dal testo che figura nell'allegato I del presente regolamento;

8) l'allegato II è sostituito dal testo che figura nell'allegato II del presente regolamento;

9) l'allegato VIII bis è sostituito dal testo che figura nell'allegato III del presente regolamento.

Articolo 2

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

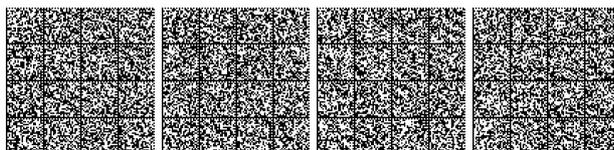
Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 22 ottobre 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER



ALLEGATO I

«ALLEGATO I

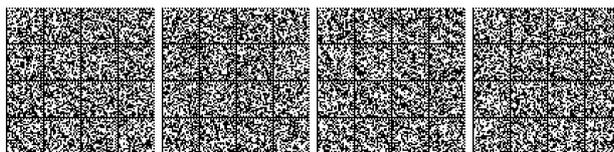
Concimi, ammendanti e nutrienti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e all'articolo 6 quinquies, paragrafo 2

Note:

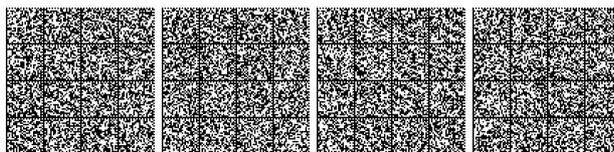
A: autorizzati a norma del regolamento (CEE) n. 2092/91 e prorogati dall'articolo 16, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 834/2007

B: autorizzati a norma del regolamento (CE) n. 834/2007

Autorizzazione	Denominazione Prodotti composti o contenenti unicamente le sostanze di seguito elencate:	Descrizione, requisiti di composizione, condizioni per l'uso
A	Letame	Prodotto costituito da un miscuglio di deiezioni animali e materiali vegetali (lettiera) Proibiti se provenienti da allevamenti industriali
A	Letame essiccato e pollina	Proibiti se provenienti da allevamenti industriali
A	Effluenti di allevamento compostati, compresi pollina e stallatico compostato	Proibiti se provenienti da allevamenti industriali
A	Effluenti di allevamento liquidi	Uso: previa fermentazione controllata e/o diluizione adeguata Proibiti se provenienti da allevamenti industriali
B	Miscela di rifiuti domestici compostata o fermentata	Prodotto ottenuto da rifiuti domestici separati alla fonte, sottoposti a compostaggio o a fermentazione anaerobica per la produzione di biogas. Solo rifiuti domestici vegetali e animali. Solo se prodotti all'interno di un sistema di raccolta chiuso e sorvegliato, ammesso dallo Stato membro. Concentrazioni massime in mg/kg di sostanza secca: cadmio: 0,7; rame: 70; nichel: 25; piombo: 45; zinco: 200; mercurio: 0,4; cromo (totale): 70; cromo (VI): non rilevabile
A	Torba	Impiego limitato all'orticoltura (colture orticole, floricole, arboricole, vivai)
A	Residui di fungaie	La composizione iniziale del substrato deve essere limitata ai prodotti del presente allegato
A	Deiezioni di vermi (Vermicompost) e di insetti	
A	Guano	
A	Miscela di materiali vegetali compostata o fermentata	Prodotto ottenuto da miscele di materiali vegetali sottoposte a compostaggio o a fermentazione anaerobica per la produzione di biogas
B	Digestato da biogas contenente sottoprodotti di origine animale codigestati con materiale di origine vegetale o animale elencato nel presente allegato	I sottoprodotti di origine animale (anche di animali selvatici) di categoria 3 e il contenuto del tubo digerente di categoria 2 [categorie 2 e 3 definite nel regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (*)] non devono provenire da allevamenti industriali.



Autorizzazione	Denominazione Prodotti composti o contenenti unicamente le sostanze di seguito elencate:	Descrizione, requisiti di composizione, condizioni per l'uso
		I processi devono essere conformi al regolamento (UE) n. 142/2011 della Commissione (?). Non applicabili alle parti commestibili della coltura
B	Prodotti o sottoprodotti di origine animale di seguito elencati: farina di sangue farina di zoccoli farina di corna farina di ossa, anche degelatinata farina di pesce farina di carne pennone lana pellami (1) peli e crini prodotti lattiero-caseari proteine idrolizzate (2)	(1) Concentrazione massima in mg/kg di sostanza secca di cromo (VI): non rilevabile (2) Non applicabili alle parti commestibili della coltura
A	Prodotti e sottoprodotti di origine vegetale per la fertilizzazione	Esempi: pannelli di semi oleosi, gusci di cacao, radichette di malto
B	Proteine idrolizzate di origine vegetale	
A	Alghe e prodotti a base di alghe	Se ottenuti direttamente mediante: i) processi fisici comprendenti disidratazione, congelamento e macinazione; ii) estrazione con acqua o soluzione acida e/o alcalina; iii) fermentazione
A	Segatura e trucioli di legno	Legname non trattato chimicamente dopo l'abbattimento
A	Cortecce compostate	Legname non trattato chimicamente dopo l'abbattimento
A	Cenere di legno	Proveniente da legname non trattato chimicamente dopo l'abbattimento
A	Fosfato naturale tenero	Prodotto definito al punto 7 dell'allegato IA.2. del regolamento (CE) n. 2003/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (?) relativo ai concimi Tenore di cadmio inferiore o pari a 90 mg/kg di P205
A	Fosfato alluminocalcico	Prodotto definito al punto 6 dell'allegato IA.2. del regolamento (CE) n. 2003/2003 Tenore di cadmio inferiore o pari a 90 mg/kg di P205 Impiego limitato ai terreni basici (pH > 7,5)
A	Scorie di defosforazione	Prodotto definito al punto 1 dell'allegato IA.2. del regolamento (CE) n. 2003/2003
A	Sale grezzo di potassio o kainite	Prodotto definito al punto 1 dell'allegato IA.3. del regolamento (CE) n. 2003/2003

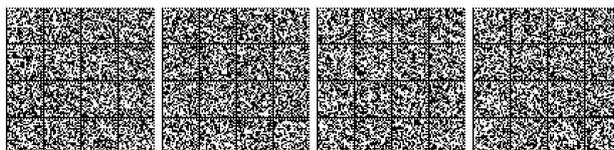


Autorizzazione	Denominazione Prodotti composti o contenenti unicamente le sostanze di seguito elencate:	Descrizione, requisiti di composizione, condizioni per l'uso
A	Solfato di potassio, che può contenere sale di magnesio	Prodotto ottenuto da sale grezzo di potassio mediante un processo di estrazione fisica e che può contenere anche sali di magnesio
A	Borlande ed estratti di borlande	Escluse le borlande estratte con sali ammoniacali
A	Carbonato di calcio (creta, marna, calcare macinato, litotamnio, maerl, creta fosfatica)	Solo di origine naturale
A	Carbonato di calcio e di magnesio	Solo di origine naturale (ad esempio: creta magnesiaca, magnesio macinato, calcare)
A	Solfato di magnesio (kieserite)	Solo di origine naturale
A	Soluzione di cloruro di calcio	Trattamento fogliare su melo, dopo che sia stata evidenziata una carenza di calcio
A	Solfato di calcio (gesso)	Prodotto definito al punto 1 dell'allegato ID del regolamento (CE) n. 2003/2003 Solo di origine naturale
A, B	Fanghi industriali provenienti da zuccherifici	Sottoprodotto della produzione di zucchero di barbabietola e di canna da zucchero
A	Fanghi industriali derivanti dalla produzione di sale mediante estrazione per dissoluzione	Sottoprodotto della produzione di sale mediante estrazione per dissoluzione da salamoie naturali presenti in zone montane
A	Zolfo elementare	Prodotto definito nell'allegato ID.3 del regolamento (CE) n. 2003/2003
A	Oligoelementi	Microelementi inorganici elencati nella parte E dell'allegato I del regolamento (CE) n. 2003/2003
A	Cloruro di sodio	Unicamente salemma
A	Farina di roccia e argille	
B	Leonardite (sedimenti organici grezzi ricchi di acidi umici)	Solo se ottenuta come sottoprodotto di attività estrattive
B	Xilitolo	Solo se ottenuto come sottoprodotto di attività estrattive (ad esempio sottoprodotto dell'estrazione di lignite)
B	Chitina (polisaccaride ottenuto dall'esoscheletro dei crostacei)	Solo se ottenuta da attività di pesca sostenibili, definite all'articolo 3, lettera e), del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio (*), o da acquacoltura biologica
B	Sedimento ricco di materie organiche formatosi dai corpi idrici di acqua dolce in ambiente anaerobico (ad esempio sapropel)	Solo sedimenti organici che sono sottoprodotti della gestione di corpi idrici di acqua dolce o estratti da zone precedentemente coperte da acqua dolce Laddove applicabile, l'estrazione eventuale va effettuata in modo da produrre un impatto minimo sul sistema acquatico Solo sedimenti derivati da fonti non contaminate da pesticidi, inquinanti organici persistenti e sostanze analoghe al petrolio



Autorizzazione	Denominazione Prodotti composti o contenenti unicamente le sostanze di seguito elencate:	Descrizione, requisiti di composizione, condizioni per l'uso
		Concentrazioni massime in mg/kg di sostanza secca: cadmio: 0,7; rame: 70; nichel: 25; piombo: 45; zinco: 200; mercurio: 0,4; cromo (totale): 70; cromo (VI): non rilevabile

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano e che abroga il regolamento (CE) n. 1774/2002 (regolamento sui sottoprodotti di origine animale) (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 1).
⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 142/2011 della Commissione, del 25 febbraio 2011, recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano, e della direttiva 97/78/CE del Consiglio per quanto riguarda taluni campioni e articoli non sottoposti a controlli veterinari alla frontiera (GU L 54 del 26.2.2011, pag. 1).
⁽³⁾ GU L 304 del 21.11.2003, pag. 1.
⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca (GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59).»



ALLEGATO II

«ALLEGATO II

Antiparassitari — prodotti fitosanitari di cui all'articolo 5, paragrafo 1

Tutte le sostanze elencate nel presente allegato devono rispettare almeno le condizioni di uso specificate nell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 ⁽¹⁾. Condizioni più restrittive per l'uso nella produzione biologica sono specificate nella seconda colonna di ciascuna tabella.

1. Sostanze di origine vegetale o animale

Denominazione	Descrizione, requisiti di composizione, condizioni per l'uso
<i>Allium sativum</i> (estratto d'aglio)	
Azadiractina estratta da <i>Azadirachta indica</i> (albero del neem)	
Sostanze di base (compresi: lecitine, saccarosio, fruttosio, aceto, siero di latte, chitosano cloridrato ⁽¹⁾ ed <i>Equisetum arvense</i> ecc.)	Solo le sostanze di base definite dall'articolo 23 del regolamento (CE) n. 1107/2009 ⁽²⁾ che sono alimenti definiti all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 178/2002 e sono di origine vegetale o animale Sostanze che non devono essere utilizzate come diserbanti, ma solo per il controllo di organismi nocivi e malattie.
Cera d'api	Solo come cicatrizzante/agente di protezione dei tagli di potatura
COS-OGA	
Proteine idrolizzate tranne la gelatina	
Laminarina	L'alga bruna è ottenuta da produzione biologica conformemente all'articolo 6 <i>quinquies</i> o raccolta in modo sostenibile conformemente all'articolo 6 <i>quater</i> .
Feromoni	Solo in trappole e distributori automatici.
Oli vegetali	Tutti gli usi autorizzati, salvo erbicida.
Piretrine estratte da <i>Chrysanthemum cinerariaefolium</i>	
Piretroidi (solo deltametrina o lambdacialotrina)	Solo in trappole con specifiche sostanze attrattive; solo contro <i>Bactrocera oleae</i> e <i>Ceratitis capitata</i> Wied
Quassia estratta da <i>Quassia amara</i>	Solo come insetticida, repellente
Repellenti olfattivi di origine animale o vegetale/grasso di pecora	Uso consentito solo sulle parti non commestibili della coltura e laddove il materiale vegetale non sia ingerito da ovini e caprini.
<i>Salix</i> spp. cortex (estratto di corteccia di salice)	

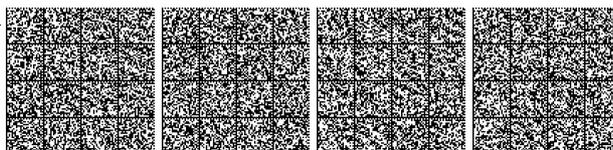
⁽¹⁾ Ottenuto da attività di pesca sostenibili o acquacoltura biologica.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 1).

2. Microrganismi o sostanze prodotte da microrganismi

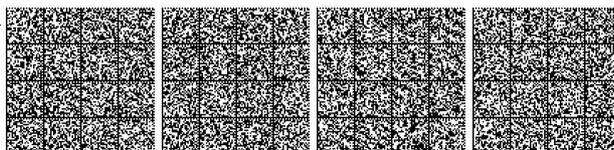
Denominazione	Descrizione, requisiti di composizione, condizioni per l'uso
Microrganismi	Non provenienti da OGM.
Spinosad	

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante disposizioni di attuazione del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco delle sostanze attive approvate (GU L 153 dell'11.6.2011, pag. 1).



3. Sostanze diverse da quelle di cui alle sezioni 1 e 2

Denominazione	Descrizione, requisiti di composizione, condizioni o limitazioni per l'uso
Silicato d'alluminio (caolino)	
Idrossido di calcio	Se utilizzato come fungicida, solo su alberi da frutta, compresi i vivai, per combattere la <i>Nectria galligena</i> .
Biossido di carbonio	
Composti del rame sotto forma di idrossido di rame, ossicloruro di rame, ossido di rame, poltiglia bordolese e solfato di rame tribasico	Massimo 6 kg di rame per ettaro l'anno. Per le colture perenni, in deroga al paragrafo precedente, gli Stati membri possono autorizzare il superamento, in un dato anno, del limite massimo di 6 kg di rame a condizione che la quantità media effettivamente applicata nell'arco dei cinque anni costituiti dall'anno considerato e dai quattro anni precedenti non superi i 6 kg.
Fosfato di diammonio	Solo come sostanza attrattiva nelle trappole
Etilene	È autorizzato solo in ambienti chiusi come fitoregolatore. Le autorizzazioni sono limitate agli utilizzatori professionali.
Acidi grassi	Tutti gli usi autorizzati, salvo erbicida.
Fosfato ferrico (ortofosfato di ferro (III))	Preparati da spargere in superficie tra le piante coltivate.
Kieselgur (terra diatomacea)	
Zolfo calcico (polisolfuro di calcio)	
Olio di paraffina	
Idrogenocarbonato di potassio e sodio (bicarbonato di potassio/sodio)	
Sabbia di quarzo	
Zolfo»	



ALLEGATO III

«ALLEGATO VIII bis

Prodotti e sostanze di cui è autorizzato l'utilizzo o l'aggiunta ai prodotti biologici del settore vitivinicolo a norma dell'articolo 29 quater

Tipo di trattamento a norma dell'allegato I A del regolamento (CE) n. 606/2009	Nome del prodotto o della sostanza	Condizioni e restrizioni specifiche nei limiti e alle condizioni di cui al regolamento (CE) n. 1234/2007 e al regolamento (CE) n. 606/2009
Punto 1: Utilizzo per arieggiamento o ossigenazione	— Aria — Ossigeno gassoso	
Punto 3: Centrifugazione e filtrazione	— Perlite — Cellulosa — Terra di diatomee	Uso esclusivamente come coadiuvante di filtrazione inerte
Punto 4: Utilizzo per creare un'atmosfera inerte e manipolare il prodotto al riparo dall'aria	— Azoto — Anidride carbonica — Argo	
Punti 5, 15 e 21: Utilizzo	— Lieviti ⁽¹⁾	
Punto 6: Utilizzo	— Fosfato diammonico — Cloridrato di tiamina — Lieviti inattivati, autolisati di lieviti e scorze di lieviti	
Punto 7: Utilizzo	— Anidride solforosa — Bisolfito di potassio o metabisolfito di potassio	a) Il tenore massimo di anidride solforosa non deve superare 100 mg/l per i vini rossi, come prescritto dall'allegato I B, parte A, punto 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 606/2009, se il tenore di zuccheri residui è inferiore a 2 g/l; b) il tenore massimo di anidride solforosa non deve superare 150 mg/l per i vini bianchi e rosati, come prescritto dall'allegato I B, parte A, punto 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 606/2009, se il tenore di zuccheri residui è inferiore a 2 g/l; c) per tutti gli altri vini, il tenore massimo di anidride solforosa fissato a norma dell'allegato I B del regolamento (CE) n. 606/2009 al 1° agosto 2010 è ridotto di 30 mg/l.
Punto 9: Utilizzo	— Carbone per uso enologico	
Punto 10: Chiarificazione	— Gelatina alimentare ⁽²⁾ — Proteine vegetali ottenute da frumento o piselli ⁽²⁾ — Colla di pesce ⁽²⁾ — Ovoalbumina ⁽²⁾ — Tannini ⁽²⁾ — Proteina di patate ⁽²⁾	



Tipo di trattamento a norma dell'allegato I A del regolamento (CE) n. 606/2009	Nome del prodotto o della sostanza	Condizioni e restrizioni specifiche nei limiti e alle condizioni di cui al regolamento (CE) n. 1234/2007 e al regolamento (CE) n. 606/2009
	<ul style="list-style-type: none"> — estratti proteici di lieviti ^(?) — Caseina — Chitosano derivato da <i>Aspergillus niger</i>, — Caseinato di potassio — Diossido di silicio — Bentonite — Enzimi pectolitici 	
Punto 12: Utilizzo per l'acidificazione	<ul style="list-style-type: none"> — Acido lattico — Acido L (+) tartarico 	
Punto 13: Utilizzo per la disacidificazione	<ul style="list-style-type: none"> — Acido L (+) tartarico — Carbonato di calcio — Tartrato neutro di potassio — Bicarbonato di potassio 	
Punto 14: Aggiunta	— Resina di pino di Aleppo	
Punto 17: Utilizzo	— Batteri lattici	
Punto 19: Aggiunta	— Acido L-ascorbico	
Punto 22: Utilizzo per gorgogliamento	— Azoto	
Punto 23: Aggiunta	— Biossido di carbonio	
Punto 24: Aggiunta per la stabilizzazione del vino	— Acido citrico	
Punto 25: Aggiunta	— Tannini ^(?)	
Punto 27: Aggiunta	— Acido metatartarico	
Punto 28: Utilizzo	— Gomma d'acacia (gomma arabica) ^(?)	
Punto 30: Utilizzo	— Bitartrato di potassio	
Punto 31: Utilizzo	— Citrato rameico	
Punto 31: Utilizzo	— Solfato di rame	
Punto 35: Utilizzo	— Mannoproteine di lieviti	
Punto 38: Utilizzo	— Pezzi di legno di quercia	
Punto 39: Utilizzo	— Alginato di potassio	
Punto 44: Utilizzo	— Chitosano derivato da <i>Aspergillus niger</i> ,	
Punto 51: Utilizzo	— Lieviti inattivati	
Tipo di trattamento a norma dell'allegato III, punto A. 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 606/2009	— Solfato di calcio	Solo per "vino generoso" o "vino generoso de licor"

⁽¹⁾ Per i singoli ceppi di lieviti: ottenuti da materie prime biologiche, se disponibili.

⁽²⁾ Ottenuto da materie prime biologiche, se disponibili.*



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1585 DELLA COMMISSIONE

del 22 ottobre 2018

recante deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa e la profondità minima per i ciancioli operanti nelle acque territoriali della Croazia

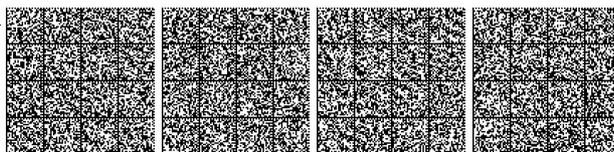
LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1967/2006 vieta l'uso di ciancioli entro una distanza di 300 metri dalla costa o all'interno dell'isobata di 50 metri quando tale profondità è raggiunta a una distanza inferiore dalla costa.
- (2) Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione può concedere una deroga al divieto stabilito all'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1967/2006 purché siano soddisfatte le condizioni indicate all'articolo 13, paragrafi 5 e 9.
- (3) Il 20 giugno 2016 la Commissione ha ricevuto dalla Croazia una richiesta di deroga all'articolo 13, paragrafo 3, del suddetto regolamento per il cianciolo tradizionale «ciparica» utilizzato per la pesca dei cefali (*Mugilidae*), il cianciolo tradizionale «palamidara» utilizzato per la pesca della palamita (*Sarda sarda*), del tombarello (*Auxis rochei*), del tonnetto alletterato (*Euthynnus alletteratus*) e della ricciola (*Seriola dumerili*), il cianciolo tradizionale «oližnica» utilizzato per la pesca del latterino (*Atherina boyeri*) e il cianciolo tradizionale «igličara» utilizzato per la pesca della aguglia (*Belone belone*) nelle proprie acque territoriali
- (4) La richiesta riguarda attività di pesca già autorizzate dalla Croazia e concerne i pescherecci e gli attrezzi aventi un'attività comprovata di oltre cinque anni in questo tipo di pesca e operanti nell'ambito del piano di gestione attuato dalla Croazia con decreto ministeriale ⁽²⁾ ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1967/2006 in data 30 marzo 2017 (nel prosieguo: «il piano di gestione della Croazia»).
- (5) Ad aprile, luglio e ottobre 2016 e a marzo 2017 il comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) ha esaminato la deroga chiesta dalla Croazia e il relativo piano di gestione a aprile, luglio e ottobre 2016, e a marzo 2017. Lo CSTEP ha evidenziato la necessità di chiarimenti relativi agli attrezzi da pesca utilizzati, alle catture accessorie, alla sorveglianza e ai dati scientifici. La Croazia ha fornito alla Commissione adeguati chiarimenti e ha rivisto di conseguenza il proprio piano di gestione, adottando misure aggiuntive in materia di controllo, gestione della flotta, raccolta dei dati e sorveglianza.
- (6) La deroga chiesta dalla Croazia è conforme alle condizioni stabilite all'articolo 13, paragrafi 5 e 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (7) In particolare, sussistono vincoli geografici specifici a motivo della struttura morfologica propria della Croazia, caratterizzata da un lungo litorale con numerose isole, e della distribuzione spaziale delle specie bersaglio, che sono esclusivamente presenti in determinati siti e zone della fascia costiera a profondità inferiori a 50 metri. Le zone di pesca hanno pertanto dimensioni limitate.
- (8) Questo tipo di pesca non può essere praticato con altri attrezzi, in quanto soltanto i ciancioli hanno le caratteristiche tecniche necessarie.
- (9) Inoltre, la pesca in questione non ha un impatto significativo sull'ambiente marino, poiché i ciancioli sono attrezzi molto selettivi, che non entrano in contatto con il fondo marino e non possono essere utilizzati su praterie di *Posidonia oceanica*.
- (10) La richiesta riguarda 52 pescherecci. La deroga chiesta dalla Croazia interessa quindi un numero limitato di pescherecci rispetto alla vasta zona di distribuzione della flotta operante con ciancioli, che corrisponde a meno dell'1 % dell'intera flotta croata e a 16 825,84 tonnellate di stazza lorda (GT).

⁽¹⁾ GUL 36 dell'8.2.2007, pag. 6.⁽²⁾ Pravilnik o obavljanju gospodarskog ribolova na moru okružujućim mrežama plivaricom palamidarom, plivaricom ciparicom, plivaricom lokardarom, plivaricom igličarom i plivaricom oližnicom, Narodne Novine, GU 30/2018, modificato da Pravilnik o izmjenama Pravilnika o obavljanju gospodarskog ribolova na moru okružujućim mrežama plivaricom palamidarom, plivaricom ciparicom, plivaricom lokardarom, plivaricom igličarom i plivaricom oližnicom, GU 49/2018 e da Pravilnik o izmjenama i dopuni Pravilnika o obavljanju gospodarskog ribolova na moru okružujućim mrežama plivaricom palamidarom, plivaricom ciparicom, plivaricom lokardarom, plivaricom igličarom i plivaricom oližnicom, GU 62/2018.

- (11) Tali pescherecci sono inclusi in un elenco comunicato alla Commissione conformemente alle disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (12) Il piano di gestione della Croazia stabilisce tutte le pertinenti definizioni relative alle attività di pesca interessate e garantisce che non vi sarà alcun ulteriore incremento dello sforzo di pesca in conformità all'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006, in quanto saranno rilasciate autorizzazioni di pesca solo a 52 pescherecci specifici autorizzati dalla Croazia. In proposito va osservato che, conformemente al piano di gestione della Croazia e al decreto ministeriale, l'utilizzo del cianciole «oližnica» è autorizzato soltanto nelle zone di pesca comprese tra Punta Lako e Punta Nera (*Crna Punta*), nonché nelle sottozone di pesca indicate come «E4» e «F2», mentre per tutti i ciancioli tradizionali («ciparica», «palamidara», «igličara» e «oližnica») le zone autorizzate non includono le zone identificate come parchi nazionali e habitat particolari, in cui la pesca è rigorosamente vietata, come la zona a sud-est di Punta San Pietro (*rta Sveti Petar*).
- (13) Le attività di pesca interessate sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1967/2006 che vieta la pesca al di sopra degli habitat in questione. In effetti, le reti vengono calate nella colonna d'acqua e non entrano in contatto con il fondo marino.
- (14) Le prescrizioni dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (CE) n. 1967/2006 non si applicano poiché riguardano le reti a strascico.
- (15) Per quanto riguarda l'obbligo di conformarsi all'articolo 9, paragrafo 3, che stabilisce la dimensione minima delle maglie, la Commissione osserva che, a norma dell'articolo 9, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1967/2006, tale deroga non è possibile per i ciancioli. La Commissione prende atto che la Croazia non ha autorizzato una deroga a tali disposizioni nel proprio piano di gestione.
- (16) Le attività di pesca in questione sono praticate a una distanza molto ridotta dalla costa e non interferiscono dunque con le attività di altre navi.
- (17) Il piano di gestione garantisce che le catture di specie incluse nell'allegato III del regolamento (CE) n. 1967/2006 siano minime, in quanto le specie bersaglio sono cefali (*Mugilidae*), palamita (*Sarda sarda*), tombarello (*Auxis rochei*), tonnetto alletterato (*Euthynnus alletteratus*), ricciola (*Seriola dumerili*), latterino (*Atherina boyeri*) e aguglia (*Belone belone*), che non figurano nell'allegato III del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (18) Le attività di pesca sono altamente selettive e non sono mirate alla cattura di cefalopodi.
- (19) Il piano di gestione include misure per la sorveglianza delle attività di pesca e soddisfa pertanto le condizioni fissate all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio ⁽¹⁾.
- (20) Il piano di gestione della Croazia include misure di sorveglianza delle attività di pesca, secondo il disposto dell'articolo 13, paragrafo 9, terzo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (21) È pertanto opportuno concedere la deroga richiesta.
- (22) È opportuno che la Croazia riferisca alla Commissione a scadenze regolari e in conformità al piano di sorveglianza previsto nel proprio piano di gestione.
- (23) La durata di validità della deroga sarà limitata, affinché sia possibile adottare tempestivamente misure di gestione correttive nel caso in cui la relazione della Commissione evidenzi un cattivo stato di conservazione dello stock sfruttato e consentire nel contempo di approfondire le conoscenze scientifiche onde elaborare un piano di gestione più efficiente.
- (24) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la pesca e l'acquacoltura,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

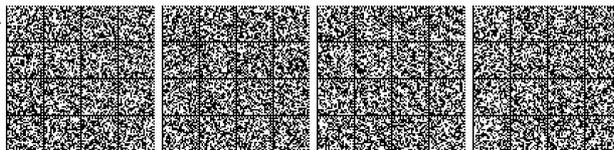
Articolo 1

Deroga

1. L'articolo 13, paragrafo 3, primo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006 non si applica nelle acque territoriali della Croazia per le seguenti attività di pesca:

- a) cefali (*Mugilidae*) pescati con il cianciole «ciparica»;
- b) palamita (*Sarda sarda*), tombarello (*Auxis rochei*), tonnetto alletterato (*Euthynnus alletteratus*) e ricciola (*Seriola dumerili*) pescati con il cianciole «palamidara»;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 847/96, (CE) n. 2371/2002, (CE) n. 811/2004, (CE) n. 768/2005, (CE) n. 2115/2005, (CE) n. 2166/2005, (CE) n. 388/2006, (CE) n. 509/2007, (CE) n. 676/2007, (CE) n. 1098/2007, (CE) n. 1300/2008, (CE) n. 1342/2008 e che abroga i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1627/94 e (CE) n. 1966/2006 (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1).



- c) latterino (*Atherina boyeri*) pescato con il cianciolo «oližnica»; e
 - d) aguglia (*Belone belone*) pescata con il cianciolo «igličara».
2. I ciancioli di cui al paragrafo 1 sono utilizzati da pescherecci:
- a) aventi un numero di registrazione stabilito dal piano di gestione della Croazia, adottato dalla Croazia conformemente all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1967/2006;
 - b) aventi un'attività comprovata di oltre cinque anni in questo tipo di pesca e per i quali sia escluso qualsiasi aumento futuro dello sforzo di pesca e
 - c) titolari di un'autorizzazione di pesca e operanti nell'ambito del piano di gestione della Croazia.

Articolo 2

Piano di sorveglianza e relazione

Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Croazia trasmette alla Commissione una relazione redatta conformemente al piano di sorveglianza stabilito nel proprio piano di gestione.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Esso si applica dal 26 ottobre 2018 al 26 ottobre 2021.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 ottobre 2018

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

18CE2299



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1586 DELLA COMMISSIONE
del 22 ottobre 2018

recante deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa, la profondità minima e il divieto di pesca al di sopra di habitat protetti per le sciabiche da spiaggia operanti nelle acque territoriali della Croazia

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 5, e l'articolo 13, paragrafi 5 e 10,

considerando quanto segue:

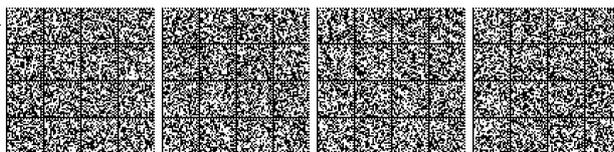
- (1) L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1967/2006 vieta la pesca con reti da traino, draghe, ciancioli, sciabiche da natante, sciabiche da spiaggia o reti analoghe sulle praterie, in particolare quelle di *Posidonia oceanica* o di altre fanerogame marine.
- (2) Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione può concedere una deroga al divieto stabilito all'articolo 4, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006 purché siano soddisfatte le condizioni indicate all'articolo 4, paragrafo 5.
- (3) L'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1967/2006 vieta l'uso di attrezzi trainati entro una distanza di 3 miglia nautiche dalla costa o all'interno dell'isobata di 50 metri quando tale profondità è raggiunta a una distanza inferiore dalla costa.
- (4) Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione può concedere una deroga al divieto stabilito all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1967/2006 purché siano soddisfatte le condizioni indicate all'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, e paragrafi 5 e 9.
- (5) Il 26 gennaio 2016 la Commissione ha ricevuto dalla Croazia una richiesta di deroga all'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, del suddetto regolamento per la sciabica da spiaggia a maglie larghe tradizionale «šabakun» utilizzata per la pesca della ricciola (*Seriola dumerili*), la sciabica da spiaggia tradizionale «oližnica» utilizzata per la pesca del latterino (*Atherina boyeri*) e le sciabiche da spiaggia tradizionali «girarica» e «migavica» utilizzate per la pesca degli zerri (*Spicara smaris*) nelle proprie acque territoriali.
- (6) Con la stessa richiesta, la Croazia ha chiesto una deroga all'articolo 4, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006 per le sciabiche da spiaggia tradizionali «girarica» e «migavica» usate per la pesca degli zerri (*Spicara smaris*).
- (7) La richiesta riguarda attività di pesca già autorizzate dalla Croazia e concerne i pescherecci aventi un'attività comprovata di oltre cinque anni in questo tipo di pesca e operanti nell'ambito del piano di gestione attuato dalla Croazia con decreto ministeriale ⁽²⁾ ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1967/2006 in data 30 marzo 2018 (nel prosieguo: «il piano di gestione della Croazia»).
- (8) Ad aprile e ottobre 2016 il comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) ha esaminato la deroga chiesta dalla Croazia e il relativo piano di gestione. Lo CSTEP ha evidenziato la necessità di chiarimenti relativi agli attrezzi da pesca utilizzati, alle catture accessorie, alla sorveglianza e ai dati scientifici. La Croazia ha fornito alla Commissione adeguati chiarimenti e ha rivisto di conseguenza il proprio piano di gestione, adottando misure aggiuntive in materia di controllo, gestione della flotta, raccolta dei dati e sorveglianza.
- (9) La deroga chiesta dalla Croazia è conforme alle condizioni stabilite all'articolo 4, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafi 5 e 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (10) In particolare, sussistono vincoli geografici specifici a motivo della struttura morfologica propria della Croazia, caratterizzata da un lungo litorale con numerose isole, e della distribuzione spaziale delle specie bersaglio, che sono esclusivamente presenti in determinati siti e zone della fascia costiera a profondità inferiori a 50 metri. Le zone di pesca hanno pertanto dimensioni limitate.

⁽¹⁾ GUL 36 dell'8.2.2007, pag. 6.

⁽²⁾ Pravilnik o obavljanju gospodarskog ribolova na moru obalnim mrežama potegačama, Narodne Novine, GU 30/2018, modificato da Pravilnik o izmjeni Pravilnika o obavljanju gospodarskog ribolova na moru obalnim mrežama potegačama, GU 49/2018.



- (11) Per quanto riguarda la pesca degli zerri, la richiesta riguarda la pesca esercitata da pescherecci di lunghezza fuori tutto inferiore o pari a 12 metri e potenza del motore inferiore o pari a 85 kW con reti trainate sul fondo, tradizionalmente intrapresa sulle praterie di Posidonia, conformemente all'articolo 4, paragrafo 5, primo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006. Inoltre l'attività di pesca degli zerri riguarda circa il 5 % della zona coperta da praterie di *Posidonia oceanica* all'interno dell'area oggetto del piano di gestione e meno del 5 % delle praterie nelle acque territoriali della Croazia, conformemente alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 5, primo comma, punti ii) e iii), del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (12) Questo tipo di pesca non può essere praticato con altri attrezzi, in quanto soltanto le sciabiche da spiaggia hanno le caratteristiche tecniche necessarie.
- (13) Inoltre, la pesca in questione non ha un impatto significativo sull'ambiente marino, poiché le sciabiche da spiaggia sono attrezzi molto selettivi, che non entrano in contatto con il fondo marino e non possono essere utilizzati su praterie di *Posidonia oceanica*.
- (14) La richiesta riguarda 87 pescherecci. La deroga chiesta dalla Croazia interessa quindi un numero limitato di pescherecci rispetto alla vasta zona di distribuzione della flotta operante con questi tipi di attrezzi, che corrisponde all'1 % della flotta croata e al 2 % della stazza lorda (GT).
- (15) Tali pescherecci sono inclusi in un elenco comunicato alla Commissione conformemente alle disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (16) Il piano di gestione della Croazia stabilisce tutte le pertinenti definizioni relative alle attività di pesca interessate e garantisce che non vi sarà alcun ulteriore incremento dello sforzo di pesca in conformità all'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006, in quanto saranno rilasciate autorizzazioni di pesca solo a 87 pescherecci specifici autorizzati dalla Croazia. A tale riguardo si osserva che, conformemente al piano di gestione della Croazia e al decreto ministeriale, non sono previste zone di pesca per le sciabiche da spiaggia «migavica», «girarica» e «šabakun» nelle zone di pesca indicate come «A», mentre è consentito l'uso della sciabica da spiaggia «oližnica» esclusivamente nelle sottozone di pesca indicate come «E4» e «F2». L'uso delle sciabiche da spiaggia è vietato nelle zone identificate come parchi nazionali e habitat particolari.
- (17) Le attività di pesca interessate sono conformi ai requisiti dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1967/2006. In effetti, le reti vengono calate nella colonna d'acqua e non entrano in contatto con il fondo marino.
- (18) Le prescrizioni dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (CE) n. 1967/2006 non si applicano poiché riguardano le reti a strascico.
- (19) Per quanto riguarda l'obbligo di conformarsi all'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1967/2006, che stabilisce la dimensione minima delle maglie per la sciabica da spiaggia tradizionale «oližnica» utilizzata per la pesca del latterino (*Atherina boyeri*), la Commissione osserva che, conformemente all'articolo 9, paragrafo 7, di tale regolamento, la Croazia ha autorizzato una deroga all'articolo 9, paragrafo 3, del medesimo regolamento nel proprio piano di gestione, in quanto l'attività di pesca interessata è altamente selettiva, presenta effetti trascurabili sull'ambiente marino e non è interessata dalle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 5.
- (20) La Commissione osserva che la Croazia non ha autorizzato nel proprio piano di gestione una deroga ai requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1967/2006 per quanto riguarda l'uso della sciabica da spiaggia a maglie larghe tradizionale «šabakun» utilizzata per la pesca della ricciola (*Seriola dumerili*), e delle sciabiche da spiaggia tradizionali «girarica» e «migavica» utilizzate per la pesca degli zerri (*Spicara smaris*).
- (21) Le attività di pesca in questione sono praticate a una distanza molto ridotta dalla costa e non interferiscono dunque con le attività di altre navi.
- (22) Il piano di gestione garantisce che le catture di specie incluse nell'allegato III del regolamento (CE) n. 1967/2006 siano minime, in quanto le specie bersaglio - ricciola (*Seriola dumerili*), latterino (*Atherina boyeri*) e zerri (*Spicara smaris*) - non figurano nell'allegato III del regolamento (CE) n. 1967/2006 e le attività di pesca sono altamente selettive.
- (23) Le attività di pesca sono altamente selettive e non sono mirate alla cattura di cefalopodi.



- (24) Il piano di gestione comprende misure per la sorveglianza delle attività di pesca, secondo quanto stabilito all'articolo 4, paragrafo 5, quinto comma, e all'articolo 13, paragrafo 9, terzo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006 e soddisfa pertanto le condizioni di cui all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio ⁽¹⁾.
- (25) È quindi opportuno autorizzare le deroghe richieste.
- (26) È opportuno che la Croazia riferisca alla Commissione a scadenze regolari e in conformità al piano di sorveglianza previsto nel proprio piano di gestione.
- (27) La durata di validità della deroga sarà limitata, affinché sia possibile adottare tempestivamente misure di gestione correttive nel caso in cui la relazione della Commissione evidenzi un cattivo stato di conservazione dello stock sfruttato e consentire nel contempo di approfondire le conoscenze scientifiche onde elaborare un piano di gestione più efficiente.
- (28) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la pesca e l'acquacoltura,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Deroga

1. L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1967/2006 non si applica alla pesca degli zeri (*Spicara smaris*) praticata con sciabiche da spiaggia «girarica» e «migavica» nelle acque territoriali della Croazia.
2. L'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006 non si applica nelle acque territoriali della Croazia per le seguenti attività di pesca:
 - a) ricciola (*Seriola dumerili*) pescati con la sciabica da spiaggia a maglie larghe «šabakun»;
 - b) latterino (*Atherina boyeri*) pescato con la sciabica da spiaggia «oližnica»; e
 - c) zeri (*Spicara smaris*) pescati con le sciabiche da spiaggia da spiaggia «girarica» e «migavica».
3. Le sciabiche da spiaggia di cui ai paragrafi 1 e 2 sono utilizzate da pescherecci:
 - a) aventi un numero di registrazione stabilito dal piano di gestione della Croazia, adottato dalla Croazia conformemente all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1967/2006;
 - b) aventi un'attività comprovata di oltre cinque anni in questo tipo di pesca e per i quali sia escluso qualsiasi ulteriore aumento dello sforzo di pesca; e
 - c) titolari di un'autorizzazione di pesca e operanti nell'ambito del piano di gestione della Croazia.

Articolo 2

Piano di sorveglianza e relazione

Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Croazia trasmette alla Commissione una relazione redatta conformemente al piano di sorveglianza stabilito nel proprio piano di gestione.

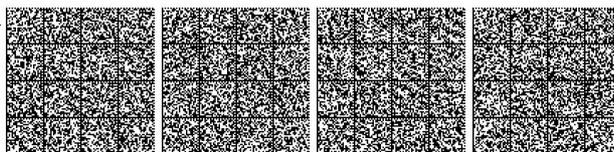
Articolo 3

Entrata in vigore

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

Esso si applica dal 26 ottobre 2018 al 26 ottobre 2021.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 847/96, (CE) n. 2371/2002, (CE) n. 811/2004, (CE) n. 768/2005, (CE) n. 2115/2005, (CE) n. 2166/2005, (CE) n. 388/2006, (CE) n. 509/2007, (CE) n. 676/2007, (CE) n. 1098/2007, (CE) n. 1300/2008, (CE) n. 1342/2008 e che abroga i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1627/94 e (CE) n. 1966/2006 (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1).



Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli Stati membri conformemente ai trattati.

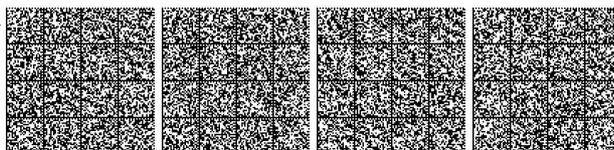
Fatto a Bruxelles, il 22 ottobre 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

18CE2300



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1587 DELLA COMMISSIONE**del 22 ottobre 2018****che revoca la designazione dell'Istituto Superiore di Sanità, Roma, Italia, quale laboratorio europeo di riferimento per i residui di cui all'allegato I, categoria B, punto 3 c), della direttiva 96/23/CE del Consiglio****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2017, relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 999/2001, (CE) n. 396/2005, (CE) n. 1069/2009, (CE) n. 1107/2009, (UE) n. 1151/2012, (UE) n. 652/2014, (UE) 2016/429 e (UE) 2016/2031 del Parlamento europeo e del Consiglio, dei regolamenti (CE) n. 1/2005 e (CE) n. 1099/2009 del Consiglio e delle direttive 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE e 2008/120/CE del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 854/2004 e (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE e 97/78/CE del Consiglio e la decisione 92/438/CEE del Consiglio (regolamento sui controlli ufficiali) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 93, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

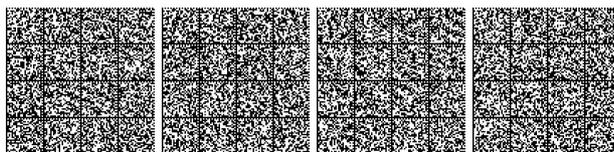
- (1) L'Istituto Superiore di Sanità di Roma figura nell'allegato VII, parte I, punto 12 d), del regolamento (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ quale laboratorio di riferimento dell'Unione europea («laboratorio di riferimento dell'UE») designato per i residui di cui all'allegato I, categoria B, punto 3 c), della direttiva 96/23/CE del Consiglio ⁽³⁾.
- (2) Il regolamento (UE) 2017/625 abroga il regolamento (CE) n. 882/2004 e stabilisce nuove norme in materia di controlli ufficiali, anche per quanto riguarda la decisione di istituire laboratori di riferimento dell'UE e la loro designazione. L'articolo 92, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2017/625 prevede che la Commissione riesamini regolarmente il mandato e il funzionamento dei laboratori di riferimento dell'UE.
- (3) Poiché è stato ritenuto opportuno riunire le attività del laboratorio di riferimento dell'UE per gli elementi chimici e i composti azotati negli alimenti di origine vegetale e animale in un unico laboratorio di riferimento dell'UE, mediante il regolamento (UE) 2018/192 della Commissione ⁽⁴⁾ il National Food Institute, Technical University of Denmark, di Copenaghen, Danimarca è stato designato quale laboratorio di riferimento dell'UE per i metalli e i composti azotati nei mangimi e negli alimenti. Poiché le attività di tale laboratorio di riferimento dell'UE si sovrappongono con quelle del laboratorio di riferimento dell'UE per i residui di cui all'allegato I, categoria B, punto 3 c), della direttiva 96/23/CE, al momento due laboratori di riferimento dell'UE sono responsabili dell'analisi degli elementi chimici negli alimenti di origine animale. È pertanto opportuno revocare la designazione dell'Istituto Superiore di Sanità di Roma quale laboratorio di riferimento dell'UE per i residui di cui all'allegato I, categoria B, punto 3 c), della direttiva 96/23/CE. L'allegato VII, parte I, del regolamento (CE) n. 882/2004 dovrebbe essere modificato di conseguenza.
- (4) Poiché la Commissione ha approvato il programma di lavoro dell'Istituto Superiore di Sanità di Roma per il periodo dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2018 ed è stata concessa una sovvenzione per tali attività, il presente regolamento dovrebbe diventare applicabile a decorrere dal termine di tale periodo di attività.
- (5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

⁽¹⁾ GUL 95 del 7.4.2017, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo ai controlli ufficiali intesi a verificare la conformità alla normativa in materia di mangimi e di alimenti e alle norme sulla salute e sul benessere degli animali (GU L 165 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽³⁾ Direttiva 96/23/CE del Consiglio, del 29 aprile 1996, concernente le misure di controllo su talune sostanze e sui loro residui negli animali vivi e nei loro prodotti e che abroga le direttive 85/358/CEE e 86/469/CEE e le decisioni 89/187/CEE e 91/664/CEE (GU L 125 del 23.5.1996, pag. 10).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) 2018/192 della Commissione, dell'8 febbraio 2018, che modifica l'allegato VII del regolamento (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i laboratori di riferimento dell'UE nel settore dei contaminanti nei mangimi e negli alimenti (GUL 36 del 9.2.2018, pag. 15).



HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È revocata la designazione dell'Istituto Superiore di Sanità di Roma quale laboratorio di riferimento dell'UE per i residui di cui all'allegato I, categoria B, punto 3 c), della direttiva 96/23/CE.

Nell'allegato VII, parte I, del regolamento (CE) n. 882/2004, il punto 12 d) è soppresso.

Articolo 2

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

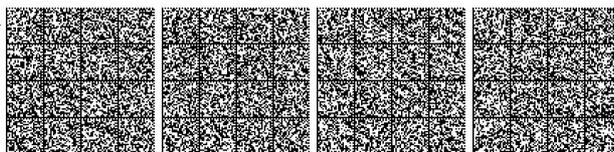
Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2019.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 ottobre 2018

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

18CE2301



DECISIONE (UE, Euratom) 2018/1588 DEL CONSIGLIO

del 15 ottobre 2018

relativa alla nomina di un membro del Comitato economico e sociale europeo, conformemente alla proposta del Regno di Svezia

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 302,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 106 bis,

vista la proposta del governo svedese,

visto il parere della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il 18 settembre 2015 e il 1° ottobre 2015 il Consiglio ha adottato le decisioni (UE, Euratom) 2015/1600 ⁽¹⁾ e (UE, Euratom) 2015/1790 ⁽²⁾, relative alla nomina di membri del Comitato economico e sociale europeo per il periodo dal 21 settembre 2015 al 20 settembre 2020.
- (2) Un seggio di membro del Comitato economico e sociale europeo è divenuto vacante a seguito della scadenza del mandato del sig. Erik SVENSSON,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*Il sig. Christian ARDHE, *EU Affairs advisor, Heimdal European Affairs*, è nominato membro del Comitato economico e sociale europeo per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 20 settembre 2020.*Articolo 2*

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

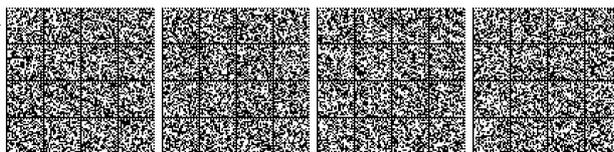
Fatto a Lussemburgo, il 15 ottobre 2018

*Per il Consiglio**La presidente*

E. KÖSTINGER

⁽¹⁾ Decisione (UE, Euratom) 2015/1600 del Consiglio, del 18 settembre 2015, relativa alla nomina di membri del Comitato economico e sociale europeo per il periodo dal 21 settembre 2015 al 20 settembre 2020 (G.U.L. 248 del 24.9.2015, pag. 53).

⁽²⁾ Decisione (UE, Euratom) 2015/1790 del Consiglio, del 1° ottobre 2015, relativa alla nomina di membri del Comitato economico e sociale europeo per il periodo dal 21 settembre 2015 al 20 settembre 2020 (G.U.L. 260 del 7.10.2015, pag. 23).



DECISIONE (UE) 2018/1589 DEL CONSIGLIO

del 15 ottobre 2018

relativa alla nomina di due supplenti del Comitato delle regioni, conformemente alla proposta della Repubblica di Estonia

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 305,

vista la proposta del governo estone,

considerando quanto segue:

- (1) Il 26 gennaio 2015, il 5 febbraio 2015 e il 23 giugno 2015 il Consiglio ha adottato le decisioni (UE) 2015/116 ⁽¹⁾, (UE) 2015/190 ⁽²⁾ e (UE) 2015/994 ⁽³⁾, relative alla nomina dei membri e dei supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2015 al 25 gennaio 2020. Il 4 settembre 2015, con decisione (UE) 2015/1510 del Consiglio ⁽⁴⁾, il sig. Mart VÕRKLAEV è stato sostituito dal sig. Juri GOTMANS in qualità di supplente.
- (2) Un seggio di supplente del Comitato delle regioni è divenuto vacante a seguito della scadenza del mandato del sig. Georg LINKOV.
- (3) Un seggio di supplente del Comitato delle regioni è divenuto vacante a seguito della scadenza del mandato sulla cui base il sig. Juri GOTMANS (*Mayor of Haanja Municipality*) è stato proposto,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È nominato supplente del Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2020:

- sig. Priit VÄRK, *Mayor of Paide*,
- sig. Juri GOTMANS, *Member of Võru Town Council* (modifica del mandato).

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 15 ottobre 2018

Per il Consiglio
La presidente
E. KÖSTINGER

⁽¹⁾ Decisione (UE) 2015/116 del Consiglio, del 26 gennaio 2015, relativa alla nomina dei membri titolari e dei membri supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2015 al 25 gennaio 2020 (GUL 20 del 27.1.2015, pag. 42).

⁽²⁾ Decisione (UE) 2015/190 del Consiglio, del 5 febbraio 2015, relativa alla nomina dei membri titolari e dei membri supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2015 al 25 gennaio 2020 (GUL 31 del 7.2.2015, pag. 25).

⁽³⁾ Decisione (UE) 2015/994 del Consiglio, del 23 giugno 2015, relativa alla nomina dei membri titolari e dei membri supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2015 al 25 gennaio 2020 (GUL 159 del 25.6.2015, pag. 70).

⁽⁴⁾ Decisione (UE) 2015/1510 del Consiglio, del 4 settembre 2015, relativa alla nomina di un membro titolare estone e di un membro supplente estone del Comitato delle regioni (GUL 236 del 10.9.2015, pag. 8).



DECISIONE (UE) 2018/1590 DELLA COMMISSIONE

del 19 ottobre 2018

che modifica le decisioni 2012/481/UE, 2014/391/UE, 2014/763/UE e 2014/893/UE per quanto riguarda il periodo di validità dei criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) a taluni prodotti, nonché dei relativi requisiti di valutazione e verifica

[notificata con il numero C(2018) 6805]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 66/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, relativo al marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

previa consultazione del comitato dell'Unione europea per il marchio di qualità ecologica,

considerando quanto segue:

- (1) La validità dei criteri ecologici per l'assegnazione del marchio Ecolabel UE alla carta stampata, e dei relativi requisiti di valutazione e verifica, di cui alla decisione 2012/481/UE della Commissione ⁽²⁾, scade il 31 dicembre 2018.
- (2) La validità dei criteri ecologici per l'assegnazione del marchio Ecolabel UE ai materassi da letto, e dei relativi requisiti di valutazione e verifica, di cui alla decisione 2014/391/UE della Commissione ⁽³⁾, scade il 23 giugno 2018.
- (3) La validità dei criteri ecologici per l'assegnazione del marchio Ecolabel UE ai prodotti igienici assorbenti, e dei relativi requisiti di valutazione e verifica, di cui alla decisione 2014/763/UE della Commissione ⁽⁴⁾, scade il 24 ottobre 2018.
- (4) La validità dei criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea ai prodotti cosmetici da sciacquare, e dei relativi requisiti di valutazione e verifica, di cui alla decisione 2014/893/UE ⁽⁵⁾ della Commissione, scade il 9 dicembre 2018.
- (5) In linea con le conclusioni del controllo dell'adeguatezza (REFIT) del marchio Ecolabel UE del 30 giugno 2017 ⁽⁶⁾, la Commissione, di concerto con il comitato dell'Unione europea per il marchio di qualità ecologica, ha valutato la rilevanza di ciascun gruppo di prodotti prima di proporle la proroga. Tale valutazione ha confermato l'adeguatezza degli attuali criteri ecologici e dei relativi requisiti di valutazione e verifica, fissati dalle decisioni 2012/481/UE, 2014/391/UE, 2014/763/UE e 2014/893/UE. Ha altresì dimostrato l'importanza di mantenere detti gruppi di prodotti nell'ambito di applicazione del marchio Ecolabel UE, pur accorpandoli in determinati casi ad altri gruppi di prodotti esistenti al fine di migliorare le sinergie tra i gruppi e aumentare la diffusione del marchio stesso. Nel corso della revisione è opportuno prestare la dovuta attenzione alla coerenza tra le politiche dell'UE, la legislazione e le prove scientifiche pertinenti.
- (6) I prodotti di carta stampata e di carta trasformata sono strettamente connessi. È inoltre in corso un processo di revisione per i prodotti di carta grafica, un substrato per la carta stampata. Per migliorare le sinergie e aumentare la diffusione del marchio Ecolabel UE fra tali gruppi di prodotti, è opportuno allineare il periodo di validità degli attuali criteri per i prodotti di carta stampata a quello per la carta trasformata, in vigore fino al 31 dicembre 2020.

⁽¹⁾ GUL 27 del 30.1.2010, pag. 1.

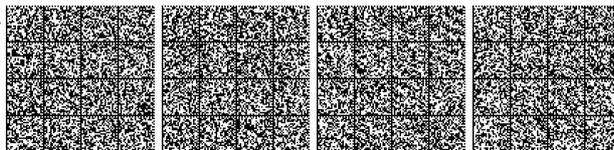
⁽²⁾ Decisione 2012/481/UE della Commissione, del 16 agosto 2012, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio Ecolabel UE di qualità ecologica alla carta stampata (GUL 223 del 21.8.2012, pag. 55).

⁽³⁾ Decisione 2014/391/UE della Commissione, del 23 giugno 2014, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica Ecolabel UE ai materassi da letto (GUL 184 del 25.6.2014, pag. 18).

⁽⁴⁾ Decisione 2014/763/UE della Commissione, del 24 ottobre 2014, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai prodotti igienici assorbenti (GUL 320 dell'6.11.2014, pag. 46).

⁽⁵⁾ Decisione 2014/893/UE della Commissione, del 9 dicembre 2014, che stabilisce i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai prodotti cosmetici da sciacquare (GUL 354 dell'11.12.2014, pag. 47).

⁽⁶⁾ Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa al riesame dell'attuazione del regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) e del regolamento (CE) n. 66/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, relativo all'Ecolabel UE [COM(2017) 355 final].



- (7) Al fine di aumentare la diffusione del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea per i materassi da letto, è opportuno contemplare la possibilità di unire tale gruppo di prodotti al gruppo di prodotti dei mobili. Come primo passo, è opportuno allineare il periodo di validità degli attuali criteri per i materassi da letto a quello per i mobili, in vigore fino al 28 luglio 2022.
- (8) Per quanto riguarda i prodotti igienici assorbenti, è opportuno prorogare gli attuali criteri del marchio Ecolabel UE relativi a tali prodotti fino al 31 dicembre 2022 allo scopo di garantire stabilità al mercato e ai titolari di licenza attuali e futuri, nell'ottica di una maggiore diffusione del marchio nell'industria.
- (9) È opportuno prorogare criteri del marchio Ecolabel UE per i prodotti cosmetici da sciacquare fino al 31 dicembre 2021 per consentire di concluderne la revisione.
- (10) È pertanto opportuno prorogare il periodo di validità di detti criteri e dei relativi requisiti di valutazione e verifica.
- (11) È opportuno modificare le decisioni 2012/481/UE, 2014/391/UE, 2014/763/UE e 2014/893/UE di conseguenza.
- (12) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 66/2010,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'articolo 4 della decisione 2012/481/UE è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

I criteri ecologici per il gruppo di prodotti “carta stampata” e i relativi requisiti di valutazione e verifica sono validi fino al 31 dicembre 2020.»

Articolo 2

L'articolo 4 della decisione 2014/391/UE è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

I criteri ecologici per il gruppo di prodotti “materassi da letto” e i relativi requisiti di valutazione e verifica sono validi fino al 28 luglio 2022.»

Articolo 3

L'articolo 4 della decisione 2014/763/UE è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

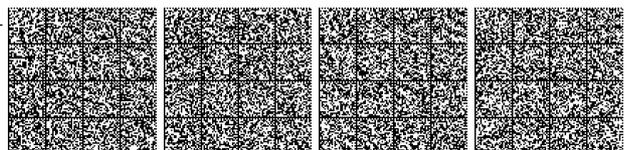
I criteri ecologici per il gruppo di prodotti “prodotti igienici assorbenti” e i relativi requisiti di valutazione e verifica sono validi fino al 31 dicembre 2022.»

Articolo 4

L'articolo 4 della decisione 2014/893/UE è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

I criteri ecologici per il gruppo di prodotti “prodotti cosmetici da sciacquare” e i relativi requisiti di valutazione e verifica sono validi fino al 31 dicembre 2021.»



Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 19 ottobre 2018

Per la Commissione
Karmenu VELLA
Membro della Commissione

18CE2304



Questo numero è riportato solo a titolo di esempio. Solo i testi originali UN/ECE hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UN/ECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

**Regolamento n. 139 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) —
Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture per quanto riguarda i sistemi di
assistenza alla frenata (BAS) [2018/1591]**

Comprendente tutti i testi validi fino a:

supplemento 1 della versione originale del regolamento - Data di entrata in vigore: 29 dicembre 2018

INDICE

REGOLAMENTO

1. Ambito di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Prescrizioni generali
6. Requisiti funzionali
7. Prescrizioni generali relative alle prove
8. Valutazione della presenza di un sistema di assistenza alla frenata di categoria «A»
9. Valutazione della presenza di un sistema di assistenza alla frenata di categoria «B»
10. Modifica del tipo di veicolo o di BAS ed estensione dell'omologazione
11. Conformità della produzione
12. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
13. Cessazione definitiva della produzione
14. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità di omologazione

ALLEGATI

1. Notifica
2. Esempi di marchi di omologazione
3. Metodo di determinazione di F_{ABS} e a_{ABS}
4. Elaborazione dei dati per il sistema di assistenza alla frenata



1. AMBITO DI APPLICAZIONE

- 1.1. Il presente regolamento si applica all'omologazione di veicoli delle categorie M₁ e N₁ ⁽¹⁾ per quanto riguarda il sistema di assistenza alla frenata.
- 1.2. Il presente regolamento non si applica a:
 - 1.2.1. Veicoli con velocità di progetto non superiore a 25 km/h;
 - 1.2.2. Veicoli adattati per conducenti invalidi.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

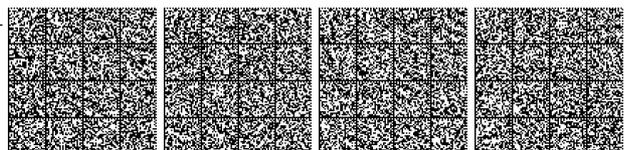
- 2.1. «omologazione di un veicolo», l'omologazione di un tipo di veicolo relativamente al sistema di assistenza alla frenata;
- 2.2. «tipo di veicolo», una categoria di veicoli che hanno in comune alcune caratteristiche essenziali, quali:
 - 2.2.1. la denominazione commerciale o il marchio del costruttore;
 - 2.2.2. caratteristiche che influiscono notevolmente sulle prestazioni del sistema di assistenza alla frenata (ad esempio progetto dell'impianto frenante);
 - 2.2.3. il progetto del sistema di assistenza alla frenata;
- 2.3. «massa massima», la massa massima tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore del veicolo (detta massa può essere superiore alla «massa massima ammissibile» stabilita dall'amministrazione nazionale);
- 2.4. «ripartizione della massa tra gli assi», la ripartizione tra gli assi dell'effetto della gravità sulla massa del veicolo e/o del suo contenuto;
- 2.5. «carico per ruota/asse», la reazione (forza) statica verticale della superficie stradale che viene esercitata nell'area di contatto sulla ruota o sulle ruote dell'asse;
- 2.6. «sistema di assistenza alla frenata (BAS)», una funzione del sistema di frenatura che rileva una situazione di frenata di emergenza da una caratteristica della sollecitazione del freno da parte del conducente e, in tali condizioni:
 - a) aiuta il conducente a raggiungere il livello massimo di frenatura; oppure
 - b) è sufficiente ad attivare il ciclo completo del sistema di frenatura antibloccaggio;
- 2.6.1. «sistema di assistenza alla frenata di categoria A», un sistema che rileva una situazione di frenata di emergenza principalmente ⁽²⁾ in base alla forza esercitata dal conducente sul pedale del freno;
- 2.6.2. «sistema di assistenza alla frenata di categoria B», un sistema che rileva una situazione di frenata di emergenza principalmente ⁽²⁾ in base alla velocità con cui il guidatore schiaccia il pedale del freno.

3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE

- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda il BAS deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un suo rappresentante.
- 3.2. Essa deve essere accompagnata dai seguenti documenti, in triplice copia, e dalle seguenti informazioni:
 - 3.2.1. Descrizione del tipo di veicolo relativamente agli elementi indicati al precedente punto 2.2. Devono essere specificati i numeri e/o i simboli che connotano il tipo di veicolo e il tipo di motore;
 - 3.2.2. Elenco dei componenti, debitamente identificati, che costituiscono il BAS;

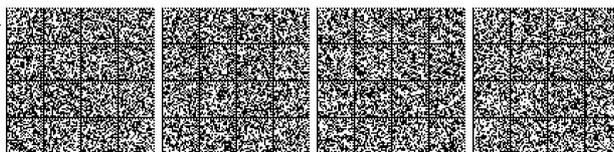
⁽¹⁾ Le categorie di veicoli M₁ e N₁ sono definite nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, punto 2 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

⁽²⁾ Come dichiarato dal costruttore del veicolo.

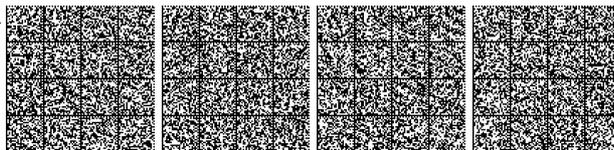


- 3.2.3. Schema del BAS montato e indicazione della posizione dei suoi componenti sul veicolo;
- 3.2.4. Disegni dettagliati di ogni componente, che consentano di localizzarlo e individuarlo senza difficoltà.
- 3.3. Al servizio tecnico che effettua le prove di omologazione deve essere presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.
4. OMOLOGAZIONE
- 4.1. Se il tipo di veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento è conforme alle prescrizioni di cui ai successivi punti 5 e 6, l'omologazione del tipo di veicolo in questione deve essere rilasciata.
- 4.2. Ad ogni tipo omologato deve essere assegnato un numero di omologazione, le cui prime due cifre devono indicare la serie di modifiche comprendente le più recenti modifiche tecniche rilevanti apportate al regolamento alla data di rilascio dell'omologazione. La stessa parte contraente non può assegnare il medesimo numero a un tipo di veicolo diverso per quanto riguarda il sistema di assistenza alla frenata.
- 4.3. Il rilascio o il rifiuto dell'omologazione di un tipo di veicolo a norma del presente regolamento deve essere comunicato alle parti contraenti che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento e di un riassunto dei dati contenuti nei documenti di cui ai precedenti punti da 3.2.1 a 3.2.4. I disegni forniti dal richiedente ai fini dell'omologazione devono essere di formato non superiore ad A4 (210 × 297 mm), o piegati in tale formato, e in scala adeguata.
- 4.4. Su ogni veicolo conforme a un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere apposto, in un punto ben visibile e facilmente accessibile indicato nella scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale costituito da:
- 4.4.1. Un cerchio all'interno del quale è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione ⁽¹⁾, e
- 4.4.2. Il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, a destra del cerchio di cui al precedente punto 4.4.1.
- 4.5. Se il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato a norma di uno o più altri regolamenti allegati all'accordo nel paese che ha rilasciato l'omologazione a norma del presente regolamento, non è necessario ripetere il simbolo di cui al punto 4.4.1; in questo caso i numeri del regolamento e dell'omologazione e i simboli supplementari relativi a tutti i regolamenti ai sensi dei quali l'omologazione è stata rilasciata nel paese che ha rilasciato l'omologazione in base al presente regolamento devono essere posti in colonne verticali a destra del simbolo di cui al punto 4.4.1.
- 4.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere apposto sulla targhetta dei dati del veicolo o in prossimità di essa.
- 4.8. Nell'allegato 2 del presente regolamento sono riportati alcuni esempi di marchi di omologazione.
5. PRESCRIZIONI GENERALI
- 5.1. I veicoli devono essere dotati di un sistema di assistenza alla frenata in possesso dei requisiti funzionali indicati al punto 6 del presente regolamento. La conformità a tali requisiti deve essere dimostrata dal soddisfacimento delle disposizioni di cui al punto 8 oppure 9 del presente regolamento nell'ambito delle prescrizioni relative alle prove di cui al punto 7 del presente regolamento. Oltre a quanto prescritto dal presente regolamento, i veicoli devono disporre anche dell'ABS, conformemente ai requisiti tecnici di cui al regolamento n. 13-H.
- 5.2. Il BAS deve essere progettato, costruito e montato in modo che, in condizioni normali di impiego e malgrado le vibrazioni cui può essere sottoposto, il veicolo possa soddisfare le prescrizioni del presente regolamento.
- 5.3. In particolare, il BAS deve essere progettato, costruito e montato in modo da resistere agli agenti di corrosione e di invecchiamento cui è esposto.

⁽¹⁾ I numeri distintivi delle parti contraenti l'accordo del 1958 sono riportati nell'allegato 3 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 4, allegato 3 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html



- 5.4. L'efficienza del BAS non deve essere compromessa da campi magnetici o elettrici. Ciò deve essere dimostrato ottemperando alle prescrizioni tecniche e rispettando le disposizioni transitorie del regolamento n. 10; al riguardo valgono:
- la serie di modifiche 03 per i veicoli che non dispongono di sistema di accoppiamento per la ricarica del sistema di accumulo dell'energia elettrica (batterie di trazione);
 - la serie di modifiche 04 per i veicoli dotati di sistema di accoppiamento per la ricarica del sistema di accumulo dell'energia elettrica (batterie di trazione).
- 5.5. La valutazione degli aspetti relativi alla sicurezza del BAS deve essere inserita nella valutazione generale della sicurezza dell'impianto frenante come prescritto dal regolamento n. 13-H relativamente alle disposizioni concernenti i sistemi complessi di controllo elettronico del veicolo. Questo requisito è considerato soddisfatto in caso di presentazione di un certificato a norma del regolamento 13-H che contempra il BAS che si intende far omologare.
- 5.6. Disposizioni relative al controllo tecnico periodico dei sistemi elettronici di assistenza alla frenata
- 5.6.1. Al momento dell'ispezione tecnica periodica deve essere possibile confermare lo stato di funzionamento corretto mediante osservazione visiva dei segnali di avvertimento successivi all'applicazione del segnale elettrico.
- 5.6.2. All'atto dell'omologazione devono essere descritte sommariamente, sotto vincolo di riservatezza, le soluzioni attuate per proteggere da semplici modifiche non autorizzate il funzionamento dei segnali di avvertimento. In alternativa, questa prescrizione relativa alla protezione si considera soddisfatta quando è disponibile un sistema secondario per controllare lo stato di funzionamento corretto.
6. REQUISITI FUNZIONALI
- 6.1. Caratteristiche generali di efficienza dei sistemi di assistenza alla frenata di categoria «A»
- Quando viene rilevata una situazione di emergenza, tramite una forza relativamente elevata esercitata sul pedale, la forza ulteriore da esercitare sul pedale per attivare il ciclo completo dell'ABS deve essere ridotta rispetto alla forza necessaria quando non è in funzione il BAS.
- Questo requisito si considera soddisfatto se è dimostrato il rispetto delle disposizioni di cui a punti da 8.1 a 8.3 del presente regolamento.
- 6.2. Caratteristiche generali di efficienza dei sistemi di assistenza alla frenata di categoria «B»
- Quando viene rilevata una situazione di emergenza, almeno tramite una pressione molto rapida esercitata sul pedale, il BAS deve aumentare la pressione per ottenere la forza di frenata massima possibile o per attivare il ciclo completo dell'ABS.
- Questo requisito si considera soddisfatto se è dimostrato il rispetto delle disposizioni di cui a punti da 9.1 a 9.3 del presente regolamento.
7. PRESCRIZIONI GENERALI RELATIVE ALLE PROVE
- 7.1. Variabili
- Nell'ambito delle prove descritte nel presente regolamento devono essere misurate le seguenti variabili:
- forza esercitata sul pedale del freno, F_p ;
 - velocità del veicolo, v_x ;
 - decelerazione del veicolo, a_x ;
 - temperatura del freno, T_d ;
 - pressione del freno (P), se del caso;
 - velocità del pedale del freno, v_p , misurata al centro della piastra del pedale o in un punto del meccanismo del pedale in cui lo spostamento è proporzionale allo spostamento al centro della piastra del pedale e permette una taratura semplice della misurazione.



7.2. Strumenti di misurazione

7.2.1. Le variabili di cui al punto 7.1 devono essere misurate per mezzo di opportuni trasduttori. Le prescrizioni relative ad accuratezza, intervalli di funzionamento, tecniche di filtraggio, elaborazione dei dati e altro sono definite nella norma ISO 15037-1: 2006.

7.2.2. La forza esercitata sul pedale e la temperatura del disco devono essere misurate con l'accuratezza sotto indicata:

Sistema a intervallo variabile	Intervallo di funzionamento normale dei trasduttori	Errori di registrazione massimi raccomandati
Forza esercitata sul pedale	Da 0 a 2 000 N	± 10 N
Temperatura del freno	Da 0 a 1 000 °C	± 5 °C
Pressione del freno (*)	Da 0 a 20 MPa (*)	± 100 kPa (*)

(*) Applicabile come indicato al punto 8.2.5.

7.2.3. Precisazioni circa l'elaborazione analogica e digitale dei dati delle procedure di prova dei sistemi di assistenza alla frenata sono contenute nell'allegato 4 del presente regolamento. La frequenza di campionamento per l'acquisizione dei dati deve essere di almeno 500 Hz.

7.2.4. Sono ammessi metodi di misurazione diversi da quelli indicati al punto 7.2.3, purché presentino un grado di accuratezza almeno equivalente.

7.3. Condizioni di prova

7.3.1. Condizione di carico del veicolo di prova: la prova deve essere effettuata su un veicolo a vuoto. Oltre al conducente, può prendere posto sul sedile anteriore una seconda persona, incaricata di annotare i risultati delle prove.

7.3.2. Le prove di frenatura devono essere effettuate su una superficie asciutta che fornisca una buona aderenza.

7.4. Metodo di prova

7.4.1. Le prove descritte ai punti 8 e 9 della presente sezione devono essere effettuate a partire da una velocità iniziale di 100 ± 2 km/h. Il veicolo deve essere condotto alla velocità di prova in linea retta.

7.4.2. La temperatura media dei freni di servizio sull'asse più caldo del veicolo, misurata all'interno delle guarnizioni dei freni o sulla superficie di frenatura del disco o del tamburo, deve attestarsi tra 65 e 100 °C prima di qualsiasi attivazione del freno.

7.4.3. Per le prove, il tempo di riferimento t_0 è definito come il momento in cui la forza esercitata sul pedale del freno raggiunge 20 N.

Nota: nel caso dei veicoli dotati di un sistema di frenatura assistito da una fonte di energia, la forza esercitata sul pedale necessaria dipende dal livello di energia presente nell'accumulatore. All'inizio della prova deve pertanto essere assicurato un livello di energia sufficiente.

8. VALUTAZIONE DELLA PRESENZA DI UN SISTEMA DI ASSISTENZA ALLA FRENATA DI CATEGORIA «A»

I dispositivi di assistenza alla frenata di categoria «A» devono soddisfare le prescrizioni relative alle prove di cui ai punti 8.1 e 8.2.

8.1. Prova 1: prova di riferimento per la determinazione di F_{ABS} e a_{ABS}

8.1.1. I valori di riferimento F_{ABS} e a_{ABS} devono essere determinati conformemente alla procedura descritta nell'allegato 3 del presente regolamento.

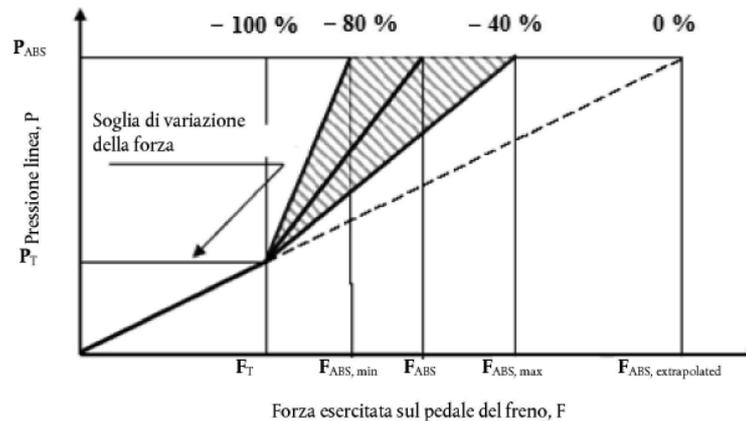


8.2.5.3. La figura 1b va interpretata come indicato al punto 8.2.4, ma utilizzando misurazioni della pressione del circuito per definire i parametri di cui al punto 8.2.5 del presente regolamento, dove:

$$F_{ABS, \text{extrapolated}} = \frac{F_T \cdot P_{ABS}}{P_T}$$

Figura 1b

Caratteristica della forza da esercitare sul pedale per ottenere la decelerazione massima con un sistema di assistenza alla frenata di categoria «A»



8.3. Valutazione dei dati

La presenza di un sistema di assistenza alla frenata di categoria «A» è dimostrata se

$$F_{ABS, \text{min}} \leq F_{ABS} \leq F_{ABS, \text{max}}$$

in cui:

$$F_{ABS, \text{max}} - F_T \leq (F_{ABS, \text{extrapolated}} - F_T) \cdot 0,6$$

e

$$F_{ABS, \text{min}} - F_T \geq (F_{ABS, \text{extrapolated}} - F_T) \cdot 0,2$$

9. VALUTAZIONE DELLA PRESENZA DI UN SISTEMA DI ASSISTENZA ALLA FRENATA DI CATEGORIA «B»

I dispositivi di assistenza alla frenata di categoria «B» devono soddisfare le prescrizioni relative alle prove di cui ai punti 9.1 e 9.2 della presente sezione.

9.1. Prova 1: prova di riferimento per la determinazione di F_{ABS} e a_{ABS}

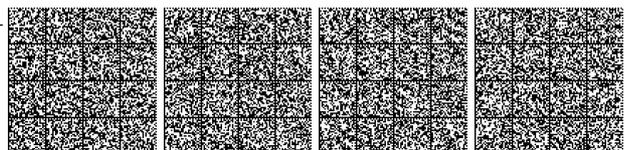
9.1.1. I valori di riferimento F_{ABS} e a_{ABS} devono essere determinati conformemente alla procedura descritta nell'allegato 3 del presente regolamento.

9.2. Prova 2: per l'attivazione del sistema di assistenza alla frenata

Il veicolo deve avanzare in linea retta alla velocità di prova indicata al punto 7.4 del presente regolamento. Il conducente deve azionare rapidamente il pedale del freno come indicato nella figura 2, simulando una frenata di emergenza in modo che il sistema di assistenza alla frenata si attivi e l'ABS esegua un ciclo completo.

Per l'attivazione del sistema di assistenza alla frenata, il pedale del freno deve essere azionato come indicato dal costruttore del veicolo. Il costruttore deve notificare al servizio tecnico, al momento della presentazione della domanda di omologazione, l'input richiesto del pedale del freno. Occorre dimostrare al servizio tecnico che il sistema di assistenza alla frenata si attiva nelle seguenti condizioni indicate dal costruttore, conformemente al punto 16.1.1 o 16.1.2 dell'allegato 1.

Dal momento in cui viene raggiunto $t = t_0 + 0,8$ s e finché la velocità del veicolo non è scesa a 15 km/h, la forza esercitata sul pedale del freno deve essere mantenuta in un intervallo compreso tra $F_{ABS, \text{upper}}$ e $F_{ABS, \text{lower}}$ dove $F_{ABS, \text{upper}}$ è $0,7 F_{ABS}$ e $F_{ABS, \text{lower}}$ è $0,5 F_{ABS}$.



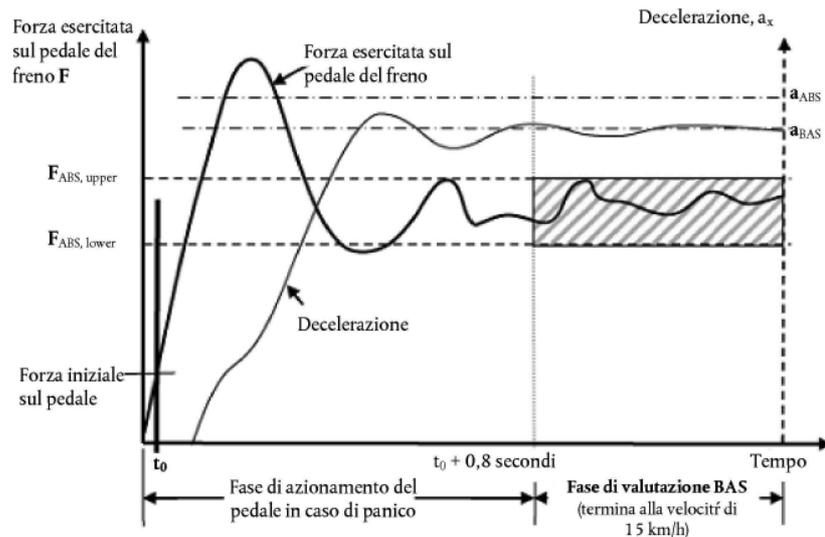
Le prescrizioni si considerano soddisfatte anche se, dal momento in cui viene raggiunto $t = t_0 + 0,8$ s, la forza esercitata sul pedale scende al di sotto di $F_{ABS, lower}$ purché sia rispettata la prescrizione di cui al punto 9.3.

9.3. Valutazione dei dati

La presenza di un sistema di assistenza alla frenata di categoria «B» è dimostrata quando una decelerazione media (a_{BAS}) di almeno $0,85 \cdot a_{ABS}$ è mantenuta dal momento in cui viene raggiunto $t = t_0 + 0,8$ s al momento in cui la velocità del veicolo scende a 15 km/h.

Figura 2

Esempio di prova 2 su un sistema di assistenza alla frenata di categoria «B»



10. MODIFICA DEL TIPO DI VEICOLO O DI BAS ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE

10.1. Ogni eventuale modifica del tipo di veicolo deve essere notificata all'autorità che ha rilasciato l'omologazione.

L'autorità di omologazione può quindi:

- decidere, dopo aver consultato il costruttore, che è necessario il rilascio di una nuova omologazione, oppure
- applicare la procedura di cui al punto 10.1.1 (revisione) ed eventualmente la procedura di cui al punto 10.1.2 (estensione).

10.1.1. Revisione

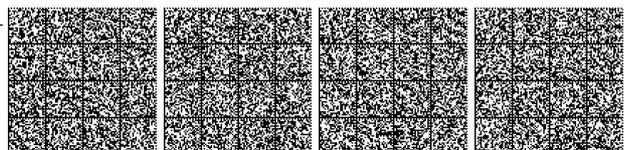
A seguito della modifica di alcuni dati registrati nelle schede informative, se l'autorità di omologazione ritiene improbabile che le modifiche apportate abbiano determinato effetti negativi di rilievo, e considera pertanto i comandi a pedale ancora in possesso dei requisiti prescritti, la modifica è considerata una «revisione».

In tale caso, l'autorità di omologazione deve pubblicare le pagine debitamente riviste delle schede informative, indicando chiaramente per ciascuna di esse la natura della modifica e la data di ripubblicazione. È considerata conforme a questa prescrizione una versione unificata e aggiornata delle schede informative, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche.

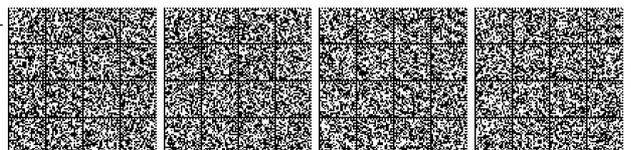
10.1.2. Estensione

La modifica viene definita «estensione» se, oltre alla modifica dei dati registrati nelle schede informative,

- sono necessarie ulteriori ispezioni o prove; oppure
- sono state modificate informazioni figuranti nella documentazione di notifica (esclusi gli allegati); oppure
- viene chiesta l'omologazione aggiornata a una serie successiva di modifiche dopo la sua entrata in vigore.



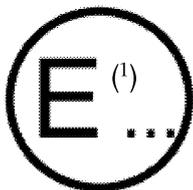
- 10.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, con indicazione delle modifiche apportate, devono essere comunicati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento secondo la procedura di cui al precedente punto 4.3. Gli indici delle schede informative e dei verbali di prova allegati alla scheda di notifica di cui all'allegato 1, inoltre, devono essere modificati di conseguenza per recare la data dell'ultima revisione o estensione.
- 10.3. L'autorità competente che ha rilasciato l'estensione dell'omologazione deve assegnare un numero di serie a ogni scheda di notifica redatta per tale estensione.
11. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- Le procedure di controllo della conformità della produzione devono essere conformi a quelle definite nell'accordo, appendice 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) nel rispetto delle seguenti prescrizioni:
- 11.1. i veicoli omologati in conformità al presente regolamento devono essere costruiti in modo da risultare conformi al tipo omologato rispettando le prescrizioni di cui ai precedenti punti 5 e 6;
- 11.2. l'autorità che ha rilasciato l'omologazione può verificare in qualsiasi momento i metodi di controllo della conformità applicati in ogni stabilimento di produzione. Tali verifiche hanno di norma cadenza biennale.
12. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 12.1. L'omologazione rilasciata ad un tipo di veicolo conformemente al presente regolamento può essere revocata se non sono rispettate le prescrizioni di cui al precedente punto 11.1.
- 12.2. Se una delle parti contraenti dell'accordo che applica il presente regolamento revoca un'omologazione precedentemente rilasciata, deve informarne immediatamente le altre parti contraenti che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello che figura all'allegato 1 del presente regolamento.
13. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE
- Se il titolare di un'omologazione cessa completamente la produzione di un tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento, deve informarne l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. Ricevuta la notifica, tale autorità informa le altre parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento con una scheda di notifica conforme al modello riportato all'allegato 1 del presente regolamento.
14. NOMI E INDIRIZZI DEI SERVIZI TECNICI INCARICATI DI ESEGUIRE LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE
- Le parti dell'accordo che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretario delle Nazioni Unite i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione nonché quelli delle autorità che rilasciano le omologazioni e alle quali devono essere inviate le schede attestanti il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca di omologazioni rilasciate in altri paesi.



ALLEGATO 1

NOTIFICA

[Formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]



emessa da: Nome dell'amministrazione
.....
.....
.....

- relativa a (2): rilascio dell'omologazione
estensione dell'omologazione
rifiuto dell'omologazione
revoca dell'omologazione
cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo per quanto concerne il sistema di assistenza alla frenata (BAS) ai sensi del regolamento n. 139.

Omologazione n. Estensione n.

- 1. Denominazione commerciale o marchio del veicolo
2. Tipo di veicolo
3. Nome e indirizzo del costruttore
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore
5. Massa del veicolo
5.1. Massa massima del veicolo
5.2. Massa minima del veicolo
6. Ripartizione della massa per asse (valore massimo)
8. Tipo di motore
9. Numero di rapporti e loro demoltiplicazione
10. Rapporto/i finale/i di trasmissione
11. Eventualmente, massa massima del rimorchio che può essere agganciato
11.1. Rimorchio non frenato
12. Dimensioni degli pneumatici
13. Velocità massima di progetto
14. Descrizione sommaria dell'impianto di frenatura
15. Massa del veicolo durante la prova:

Table with 2 columns: Asse n. 1, Asse n. 2, Totale and Carico (kg)

(1) Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. le disposizioni del regolamento relative all'omologazione).
(2) Cancellare la menzione inutile.



- 16.1. Categoria del sistema di assistenza alla frenata A/B ⁽²⁾
- 16.1.1. Per i sistemi di categoria A, definire la soglia di forza in corrispondenza della quale il rapporto tra la forza sul pedale e la pressione del freno aumenta ⁽²⁾.
- 16.1.2. Per i sistemi di categoria B, definire la velocità che deve raggiungere il pedale del freno al fine di attivare il dispositivo di assistenza alla frenata (ad esempio, velocità di corsa del pedale in mm/s in un determinato intervallo di tempo) ⁽²⁾.
17. (Riservato)
18. Il veicolo è dotato di ABS conformemente ai requisiti tecnici di cui al regolamento n. 13-H
Sì/No ⁽²⁾
19. Veicolo presentato all'omologazione in data:
20. Servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione
21. Data del verbale di prova rilasciato dal servizio tecnico
22. Numero del verbale di prova rilasciato dal servizio tecnico
23. Omologazione rilasciata/rifiutata/estesa/revocata ⁽²⁾
24. Posizione del marchio di omologazione sul veicolo
25. Luogo
26. Data
27. Firma
28. Alla presente notifica è allegato il riassunto di cui al punto 4.3 del presente regolamento

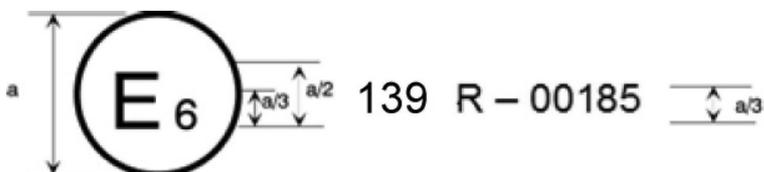


ALLEGATO 2

ESEMPI DI MARCHI DI OMOLOGAZIONE

MODELLO A

(cfr. punto 4.4 del presente regolamento)

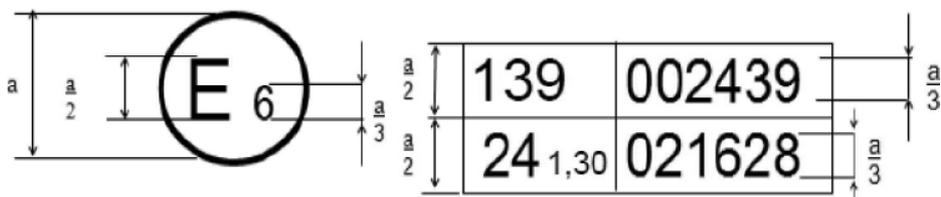


a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato in Belgio (E6) riguardo al sistema di assistenza alla frenata a norma del regolamento n. 139. Le prime due cifre indicano che l'omologazione è stata rilasciata conformemente alle disposizioni della versione originale del regolamento n. 139.

MODELLO B

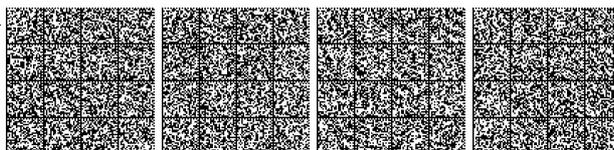
(cfr. punto 4.5 del presente regolamento)



a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato in Belgio (E6) a norma dei regolamenti n. 139 e n. 24 ⁽¹⁾. (Nel caso di quest'ultimo regolamento, il coefficiente di assorbimento corretto è 1,30 m-1). Le cifre del numero di omologazione indicano che, alle date di rilascio delle rispettive omologazioni, il regolamento n. 139 era nella sua versione originale e il regolamento n. 24 comprendeva la serie di modifiche 02.

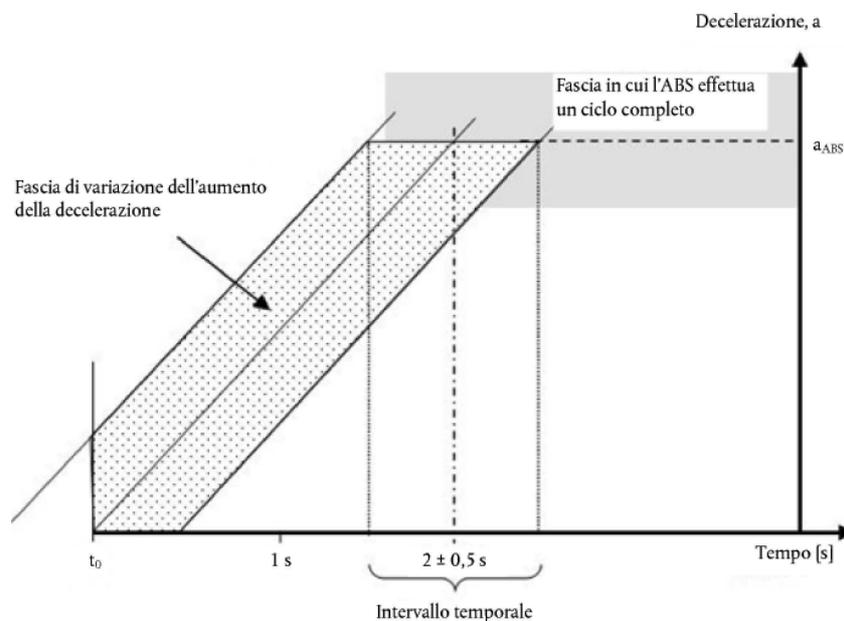
⁽¹⁾ Questo numero è riportato solo a titolo di esempio.



ALLEGATO 3

METODO DI DETERMINAZIONE DI F_{ABS} E a_{ABS}

- 1.1. La forza esercitata sul pedale del freno F_{ABS} è, per un dato veicolo, la forza minima che deve essere esercitata sul pedale del freno per ottenere la decelerazione massima indicante che il sistema ABS effettua un ciclo completo. a_{ABS} è, per un dato veicolo, la decelerazione durante la decelerazione ABS quale definita al punto 1.8.
- 1.2. Il pedale del freno deve essere azionato lentamente (senza attivazione del sistema di assistenza alla frenata nel caso dei sistemi di categoria B) in modo da ottenere un aumento costante della decelerazione fino a che il sistema ABS effettua un ciclo completo (cfr. la figura).
- 1.3. La decelerazione completa deve essere ottenuta nell'intervallo di $2,0 \pm 0,5$ s. La curva della decelerazione, registrata rispetto al tempo, deve situarsi in una fascia di $\pm 0,5$ s attorno alla linea mediana della fascia della curva della decelerazione. Nell'esempio della figura, l'origine si colloca nel momento t_0 che interseca l'ordinata a_{ABS} a 2 s. Una volta ottenuta la decelerazione completa, il pedale del freno deve essere azionato in modo che l'ABS continui a effettuare cicli completi. Il momento dell'attivazione completa dell'ABS è definito come l'istante in cui la forza esercitata sul pedale raggiunge il valore F_{ABS} . La misurazione deve avere luogo nella fascia di variazione dell'aumento della decelerazione (cfr. la figura).

Fascia di decelerazione per la determinazione di F_{ABS} e a_{ABS} 

- 1.4. Si devono eseguire cinque prove rispondenti alle prescrizioni di cui al punto 1.3. Per ciascuna di queste prove valide occorre rappresentare la decelerazione del veicolo come una funzione della forza esercitata sul pedale del freno quale registrata. Per i calcoli di cui ai seguenti punti devono essere presi in considerazione solo i dati registrati per velocità superiori a 15 km/h.
- 1.5. Per la determinazione di a_{ABS} e F_{ABS} è necessario applicare un filtro passa-basso di 2 Hz per la decelerazione del veicolo e per la forza esercitata sul pedale.
- 1.6. La media delle cinque curve di «decelerazione in funzione della forza esercitata sul pedale del freno» deve essere determinata calcolando la decelerazione media delle cinque curve di «decelerazione in funzione della forza esercitata sul pedale del freno» per incrementi di 1 N della forza esercitata sul pedale. La curva ottenuta rappresenta la decelerazione media in funzione della forza esercitata sul pedale del freno, detta nel presente allegato «curva maF».
- 1.7. Il valore massimo della decelerazione del veicolo, che è determinato in base alla «curva maF», è detto « a_{max} ».
- 1.8. Si calcola la media di tutti i valori della «curva maF» superiori al 90 % del valore della decelerazione « a_{max} ». Questo valore di «a» costituisce la decelerazione « a_{ABS} » cui si fa riferimento nel presente regolamento.
- 1.9. La forza minima (F_{ABS}) che è sufficiente esercitare sul pedale per ottenere la decelerazione a_{ABS} è definita come il valore di F corrispondente ad $a = a_{ABS}$ sulla curva maF.



ALLEGATO 4

ELABORAZIONE DEI DATI PER IL SISTEMA DI ASSISTENZA ALLA FRENATA

(cfr. il paragrafo 7.2.3 del presente regolamento)

1. ELABORAZIONE ANALOGICA

La larghezza di banda dell'insieme trasduttore/sistema di registrazione deve essere di almeno 30 Hz.

Per il necessario filtraggio dei segnali devono essere utilizzati filtri passa-basso di quarto ordine o di ordine superiore. La larghezza della banda passante (da 0 Hz alla frequenza f_0 a - 3 dB) deve essere di almeno 30 Hz. Gli errori di ampiezza devono essere inferiori a $\pm 0,5$ % nella gamma di frequenza da 0 Hz a 30 Hz. L'elaborazione di tutti i segnali analogici deve essere effettuata con filtri che presentino caratteristiche di fase sufficientemente simili da garantire che le differenze di ritardo dovute al filtraggio restino nei limiti di accuratezza prescritti per le misurazioni temporali.

Nota: durante il filtraggio analogico di un segnale contenente frequenze diverse possono verificarsi spostamenti di fase. È quindi preferibile utilizzare il metodo di elaborazione dei dati descritto al punto 2 del presente allegato.

2. ELABORAZIONE DIGITALE

2.1. Considerazioni generali

Nel preparare i segnali analogici occorre tenere conto dell'attenuazione dell'ampiezza del filtro e della frequenza di campionamento per evitare gli errori di aliasing e gli sfasamenti e i ritardi dovuti al filtro. Ai fini del campionamento e della digitalizzazione, occorre tenere conto dei seguenti fattori: amplificazione dei segnali del precampionamento per minimizzare gli errori di digitalizzazione; numero di bit per campione; numero di campioni per ciclo; amplificatori *sample and hold*; spaziatura temporale dei campioni. Per un filtraggio digitale ulteriore senza sfasamento occorre prendere in considerazione la scelta delle bande passanti e delle bande di reiezione e l'attenuazione e le ondulazioni autorizzate in ciascuna di esse nonché la correzione degli sfasamenti dovuti al filtro. Tutti questi fattori vanno presi in considerazione per ottenere un'accuratezza relativa complessiva dell'acquisizione dei dati di $\pm 0,5$ %.

2.2. Errori di aliasing

Per evitare errori di aliasing non correggibili, i segnali analogici devono essere opportunamente filtrati prima del campionamento e della digitalizzazione. L'ordine dei filtri utilizzati e la relativa banda passante devono essere scelti in funzione della planarità richiesta nella gamma di frequenze interessata e della frequenza di campionamento.

Le caratteristiche minime del filtro e la frequenza di campionamento devono essere tali che:

- nella gamma di frequenza da 0 Hz a $f_{\max} = 30$ Hz l'attenuazione sia inferiore alla risoluzione del sistema di acquisizione dei dati; nonché
- alla frequenza corrispondente alla metà della frequenza di campionamento (frequenza di Nyquist o frequenza passa-basso), le ampiezze di tutte le componenti frequenziali del segnale e del rumore siano ridotte a un valore inferiore alla risoluzione del sistema.

Per una risoluzione di 0,05 %, l'attenuazione del filtro deve essere inferiore a 0,05 % nella gamma di frequenza da 0 Hz a 30 Hz e superiore a 99,95 % a tutte le frequenze superiori alla metà della frequenza di campionamento.

Nota: l'attenuazione di un filtro Butterworth è data da:

$$A^2 = \frac{1}{1 + \left(\frac{f_{\max}}{f_0}\right)^{2n}} \quad \text{e} \quad A^2 = \frac{1}{1 + \left(\frac{f_N}{f_0}\right)^{2n}}$$

in cui:

n è l'ordine al filtro;

f_{\max} è la gamma di frequenze considerata (30 Hz);

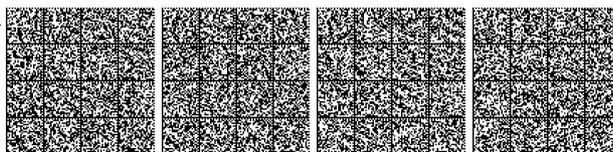
f_0 è la frequenza di taglio del filtro;

f_N è la frequenza di Nyquist o frequenza passa-basso.

Per i filtri di quarto ordine

per $A = 0,9995$: $f_0 = 2,37 \cdot f_{\max}$

per $A = 0,0005$: $f_s = 2 \cdot (6,69 \cdot f_0)$, dove f_s è la frequenza di campionamento = $2 \cdot f_N$.



2.3. Spostamenti di fase e ritardi per il filtraggio anti-aliasing

È da evitare un eccessivo filtraggio analogico. Tutti i filtri devono presentare caratteristiche di fase sufficientemente simili da garantire che le differenze di ritardo restino nei limiti di accuratezza prescritti per le misurazioni temporali. Gli spostamenti di fase sono particolarmente rilevanti quando le variabili misurate sono moltiplicate tra loro per formare nuove variabili, perché se le ampiezze sono moltiplicate, gli spostamenti di fase e i ritardi connessi si addizionano. Gli spostamenti e i ritardi di fase si riducono aumentando f_0 . Se si conoscono equazioni che descrivono i filtri di precampionamento, è pratico eliminare i loro spostamenti e ritardi di fase utilizzando semplici algoritmi nel dominio della frequenza.

Nota: nella gamma di frequenze in cui l'ampiezza del filtro resta piatta, lo spostamento di fase Φ di un filtro Butterworth può essere approssimato nel modo seguente:

$$\Phi = 81 \cdot (f/f_0) \text{ gradi per i filtri di secondo ordine;}$$

$$\Phi = 150 \cdot (f/f_0) \text{ gradi per i filtri di quarto ordine;}$$

$$\Phi = 294 \cdot (f/f_0) \text{ gradi per i filtri di ottavo ordine.}$$

$$\text{Il ritardo per tutti gli ordini di filtro è: } t = (\Phi/360) \cdot (1/f_0)$$

2.4. Campionamento e digitalizzazione dei dati

A 30 Hz l'ampiezza del segnale varia fino al 18 % per millisecondo. Per limitare allo 0,1 % gli errori dinamici causati dalla variazione dei segnali di ingresso analogici, il tempo di campionamento o digitalizzazione deve essere inferiore a 32 μ s. Tutte le coppie o serie di campioni di dati da confrontare devono essere rilevate contemporaneamente o in un lasso di tempo sufficientemente breve.

2.5. Requisiti del sistema

Il sistema di dati deve avere una risoluzione di almeno 12 bit ($\pm 0,05$ %) e un'accuratezza di $\pm 0,1$ % (2 lb). I filtri anti-aliasing devono essere di quarto ordine o di ordine superiore e la gamma di frequenze f_{\max} considerata deve andare da 0 Hz a 30 Hz.

Per i filtri di quarto ordine, la frequenza passa-banda f_0 (da 0 Hz alla frequenza f_0) deve essere superiore a $2,37 \cdot f_{\max}$ se gli errori di fase sono successivamente corretti nell'ambito dell'elaborazione digitale dei dati, altrimenti superiore a $5 \cdot f_{\max}$. Per i filtri di quarto ordine, la frequenza di campionamento dei dati f_s deve essere superiore a $13,4 \cdot f_0$.

18CE2305



Solo i testi originali UNECE hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UNECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

**Regolamento n. 140 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) —
Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture per quanto riguarda i sistemi
elettronici di controllo della stabilità (ESC) [2018/1592]**

Comprendente tutti i testi validi fino a:

supplemento 2 della versione originale del regolamento - Data di entrata in vigore: 29 dicembre 2018

INDICE

REGOLAMENTO

1. Ambito di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Prescrizioni generali
6. Prescrizioni funzionali
7. Prescrizioni prestazionali
8. Condizioni di prova
9. Procedura di prova
10. Modifiche del tipo di veicolo o del sistema ESC ed estensione dell'omologazione
11. Conformità della produzione
12. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
13. Cessazione definitiva della produzione
14. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità di omologazione

ALLEGATI

1. Notifica
2. Esempi di marchi di omologazione
3. Uso della simulazione della stabilità dinamica
4. Strumento di simulazione della stabilità dinamica e sua convalida
5. Verbale di prova dello strumento di simulazione della funzione di controllo della stabilità del veicolo

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

- 1.1. Il presente regolamento si applica all'omologazione dei veicoli delle categorie M₁ e N₁ ⁽¹⁾ in relazione al sistema elettronico di controllo della stabilità.
- 1.2. Il presente regolamento non si applica a:
 - 1.2.1. Veicoli con velocità di progetto non superiore a 25 km/h;
 - 1.2.2. Veicoli adattati per conducenti invalidi.

⁽¹⁾ Le categorie di veicoli M₁ e N₁ sono definite nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 4, punto 2 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

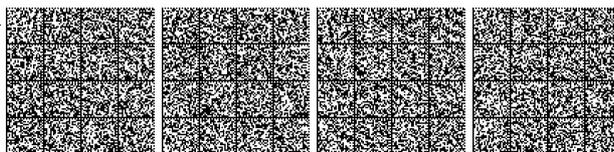


2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

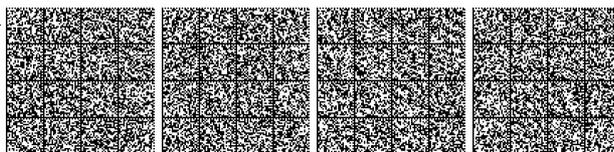
- 2.1. «omologazione di un veicolo»: l'omologazione di un tipo di veicolo relativamente al sistema elettronico di controllo della stabilità;
- 2.2. «tipo di veicolo»: una categoria di veicoli che hanno in comune alcune caratteristiche essenziali, quali:
- 2.2.1. la denominazione commerciale o il marchio del costruttore;
- 2.2.2. caratteristiche che hanno un notevole influsso sulle prestazioni del sistema elettronico di controllo della stabilità (ad esempio massa massima, baricentro, carreggiata, distanza tra gli assi, dimensioni degli pneumatici e tipologia dell'impianto frenante);
- 2.2.3. la tipologia del sistema elettronico di controllo della stabilità;
- 2.3. «massa massima»: la massa massima tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore del veicolo (detta massa può essere superiore alla «massa massima ammissibile» stabilita dall'amministrazione nazionale);
- 2.4. «ripartizione della massa tra gli assi»: la ripartizione tra gli assi dell'effetto della gravità sulla massa del veicolo e/o del suo contenuto;
- 2.5. «carico per ruota/asse»: la reazione (forza) statica verticale della superficie stradale che viene esercitata nell'area di contatto sulla ruota o sulle ruote dell'asse;
- 2.6. «angolo di sterzata di Ackermann»: angolo di sterzata la cui tangente corrisponde al passo diviso per il raggio della sterzata a una velocità molto bassa;
- 2.7. «sistema elettronico di controllo della stabilità (ESC)»: sistema che svolge tutte le seguenti funzioni e/o possiede tutte le seguenti caratteristiche:
- 2.7.1. stabilità direzionale del veicolo migliorata almeno con la capacità di controllare individualmente in automatico le coppie frenanti delle ruote di sinistra e di destra su ogni asse ⁽¹⁾ per provocare un movimento di imbardata di correzione in base alla valutazione del comportamento effettivo del veicolo rispetto alla determinazione del comportamento del veicolo richiesto dal conducente.
- 2.7.2. controllo computerizzato tramite l'utilizzo di un algoritmo a circuito chiuso per limitare il sovrasterzo e il sottosterzo in base alla valutazione del comportamento effettivo del veicolo rispetto alla determinazione del comportamento del veicolo richiesto dal conducente;
- 2.7.3. possibilità di determinare direttamente il valore del tasso di imbardata del veicolo e di stimare la sbandata laterale o la derivata della sbandata laterale rispetto al tempo;
- 2.7.4. possibilità di monitorare i comandi di guida impartiti dal conducente; nonché
- 2.7.5. utilizzo di un algoritmo per determinare la necessità e di un mezzo per modificare la coppia di propulsione, in base alla necessità, per aiutare il conducente a mantenere il controllo del veicolo;
- 2.8. «accelerazione laterale»: componente del vettore di accelerazione di un punto nel veicolo perpendicolare all'asse x del veicolo (longitudinale) e parallelo al piano della strada;
- 2.9. «sovrasterzo»: condizione in cui il tasso di imbardata del veicolo è maggiore del tasso di imbardata che si avrebbe alla velocità del veicolo risultante dall'angolo di sterzata di Ackermann;
- 2.10. «sbandata laterale o angolo di sbandata»: arcotangente del rapporto della velocità laterale rispetto alla velocità longitudinale del baricentro del veicolo;
- 2.11. «sottosterzo»: condizione in cui il tasso di imbardata del veicolo è minore del tasso di imbardata che si avrebbe alla velocità del veicolo risultante dall'angolo di sterzata di Ackerman;
- 2.12. «tasso di imbardata»: tasso di variazione dell'angolo di direzione del veicolo misurato in gradi/secondi di rotazione intorno a un asse verticale attraverso il baricentro del veicolo;

(¹) Un gruppo di assi deve essere considerato come un asse singolo e le ruote gemellate come un'unica ruota;



- 2.13. «coefficiente della forza frenante massima (PBC)»: misura dell'attrito tra lo pneumatico e la superficie della strada in base alla decelerazione massima di uno pneumatico che gira;
- 2.14. «spazio comune»: area in cui possono essere visualizzati più indicatori, spie, simboli di identificazione o altri messaggi, pur se non contemporaneamente;
- 2.15. «fattore di stabilità statica»: metà della larghezza dello scartamento delle ruote di un veicolo divisa per l'altezza del suo baricentro, valore espresso anche come $SSF = T/2H$, dove: T = scartamento delle ruote (per i veicoli con più di uno scartamento si calcola la media; per gli assi con ruote gemellate si usano le ruote esterne) e H = altezza del baricentro del veicolo.
3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE
- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda l'ESC deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un suo mandatario.
- 3.2. La domanda deve essere accompagnata dai seguenti documenti, in triplice copia, e dalle seguenti informazioni:
- 3.2.1. Descrizione del tipo di veicolo relativamente agli elementi indicati al precedente punto 2.2. Devono essere specificati i numeri e/o i simboli che connotano il tipo di veicolo e il tipo di motore;
- 3.2.2. Elenco dei componenti, debitamente identificati, che costituiscono il sistema ESC;
- 3.2.3. Schema del sistema ESC montato e indicazione della posizione dei suoi componenti sul veicolo;
- 3.2.4. Disegni dettagliati di ogni componente, che consentano di localizzarlo e individuarlo senza difficoltà.
- 3.3. Al servizio tecnico che effettua le prove di omologazione deve essere presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.
4. OMOLOGAZIONE
- 4.1. Se il tipo di veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento soddisfa le prescrizioni di cui ai successivi punti 5, 6 e 7, l'omologazione del tipo di veicolo in questione deve essere rilasciata.
- 4.2. Ad ogni tipo omologato deve essere assegnato un numero di omologazione, le cui prime due cifre devono indicare la serie di modifiche comprendente le più recenti modifiche tecniche rilevanti apportate al regolamento alla data di rilascio dell'omologazione. La stessa parte contraente non può assegnare il medesimo numero a un tipo di veicolo diverso per quanto riguarda il sistema elettronico di controllo della stabilità.
- 4.3. Il rilascio o il rifiuto dell'omologazione di un tipo di veicolo a norma del presente regolamento deve essere comunicato alle parti contraenti che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento e di un riassunto dei dati contenuti nei documenti di cui ai precedenti punti da 3.2.1 a 3.2.4. I disegni forniti dal richiedente ai fini dell'omologazione devono essere di formato non superiore ad A4 (210 × 297 mm), o piegati in tale formato, e in scala adeguata.
- 4.4. Su ogni veicolo conforme a un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere apposto, in un punto ben visibile e facilmente accessibile indicato nella scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale costituito da:
- 4.4.1. Un cerchio all'interno del quale è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione ⁽¹⁾, e
- 4.4.2. Il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, a destra del cerchio di cui al precedente punto 4.4.1.
- 4.5. Se il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato a norma di uno o più altri regolamenti allegati all'accordo nel paese che ha rilasciato l'omologazione a norma del presente regolamento, non è necessario ripetere il simbolo di cui al punto 4.4.1; in questo caso i numeri del regolamento e dell'omologazione e i simboli supplementari relativi a tutti i regolamenti ai sensi dei quali l'omologazione è stata rilasciata nel paese che ha rilasciato l'omologazione in base al presente regolamento devono essere posti in colonne verticali a destra del simbolo di cui al punto 4.4.1.

⁽¹⁾ I numeri distintivi delle parti contraenti l'accordo del 1958 sono riportati nell'allegato 3 della Risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 4, allegato 3 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html



- 4.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere apposto sulla targhetta dei dati del veicolo o in prossimità di essa.
- 4.8. Nell'allegato 1 del presente regolamento sono riportati alcuni esempi di marchi di omologazione.
5. PRESCRIZIONI GENERALI
- 5.1. Il sistema ESC montato sul veicolo deve soddisfare le prescrizioni funzionali di cui al punto 6 e le prescrizioni prestazionali di cui al punto 7, a norma delle procedure di prova di cui al punto 9 e delle condizioni di prova di cui al punto 8 del presente regolamento.
- 5.1.1. In alternativa alle prescrizioni del punto 5.1, i veicoli delle categorie M₁ e N₁ con massa in ordine di marcia superiore a 1 735 kg possono essere dotati di una funzione di controllo della stabilità del veicolo comprendente la funzione antiribaltamento e il controllo direzionale e conforme alle prescrizioni tecniche e alle prescrizioni provvisorie di cui all'allegato 21 del regolamento n. 13. Questi veicoli non devono necessariamente soddisfare le prescrizioni funzionali di cui al punto 6 e le prescrizioni prestazionali di cui al punto 7, a norma delle procedure di prova di cui al punto 9 e delle condizioni di prova di cui al punto 8 del presente regolamento.
- 5.2. L'ESC deve essere progettato, costruito e montato in modo che, in condizioni normali di impiego e malgrado le vibrazioni cui può essere sottoposto, il veicolo possa soddisfare le prescrizioni del presente regolamento.
- 5.3. In particolare, l'ESC deve essere progettato, costruito e montato in modo da resistere agli agenti di corrosione e di invecchiamento cui è esposto.
- 5.4. L'efficienza dell'ESC non deve essere compromessa da campi magnetici o elettrici. Ciò deve essere dimostrato ottemperando alle prescrizioni tecniche e rispettando le disposizioni transitorie del regolamento n. 10; al riguardo valgono:
- a) la serie di modifiche 03 per i veicoli che non dispongono di sistema di accoppiamento per la ricarica del sistema di accumulo dell'energia elettrica (batterie di trazione);
- b) la serie di modifiche 04 per i veicoli dotati di sistema di accoppiamento per la ricarica del sistema di accumulo dell'energia elettrica (batterie di trazione).
- 5.5. La valutazione degli aspetti relativi alla sicurezza dell'ESC, per quanto riguarda i suoi effetti diretti sull'impianto frenante, deve essere inserita nella valutazione generale della sicurezza dell'impianto frenante come prescritto dal regolamento n. 13-H relativamente alle disposizioni concernenti i sistemi complessi di controllo elettronico del veicolo. Questo requisito è considerato soddisfatto in caso di presentazione di un certificato a norma del regolamento 13-H che contempli il sistema ESC che si intende far omologare.
- 5.6. Disposizioni relative al controllo tecnico periodico dei sistemi ESC
- 5.6.1. Al momento dell'ispezione tecnica periodica deve essere possibile confermare lo stato di funzionamento corretto mediante osservazione visiva dei segnali di avvertimento successivi all'applicazione del segnale elettrico.
- 5.6.2. All'atto dell'omologazione devono essere descritte sommariamente, sotto vincolo di riservatezza, le soluzioni attuate per proteggere da semplici modifiche non autorizzate il funzionamento dei segnali di avvertimento. In alternativa, questa prescrizione relativa alla protezione si considera soddisfatta quando è disponibile un sistema secondario per controllare lo stato di funzionamento corretto.
6. PRESCRIZIONI FUNZIONALI
- Ogni veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento deve disporre di un sistema elettronico di controllo della stabilità (ESC) che:
- 6.1. sia in grado di applicare una coppia frenante singolarmente a tutte e quattro le ruote ⁽¹⁾ e sia dotato di un algoritmo di controllo che utilizza questa funzionalità.
- 6.2. sia operativo sull'intera gamma di velocità del veicolo durante tutte le fasi di guida, compresa l'accelerazione, la corsa a motore spento e la decelerazione (compresa la frenata), tranne:
- 6.2.1. quando il conducente ha disabilitato il controllo elettronico della stabilità;
- 6.2.2. quando la velocità del veicolo è inferiore a 20 km/h;

(¹) Un gruppo di assi deve essere considerato come un asse singolo e le ruote gemellate come un'unica ruota;



- 6.2.3. durante l'effettuazione dell'autodiagnosi iniziale all'avviamento del veicolo e i controlli di plausibilità, per non più di 2 minuti alle condizioni di guida di cui al punto 9.10.2;
- 6.2.4. quando il veicolo procede a marcia indietro;
- 6.3. sia in grado di attivarsi anche nel caso in cui sia attivato anche il sistema di frenatura antibloccaggio o il sistema di controllo della trazione.

7. PRESCRIZIONI PRESTAZIONALI

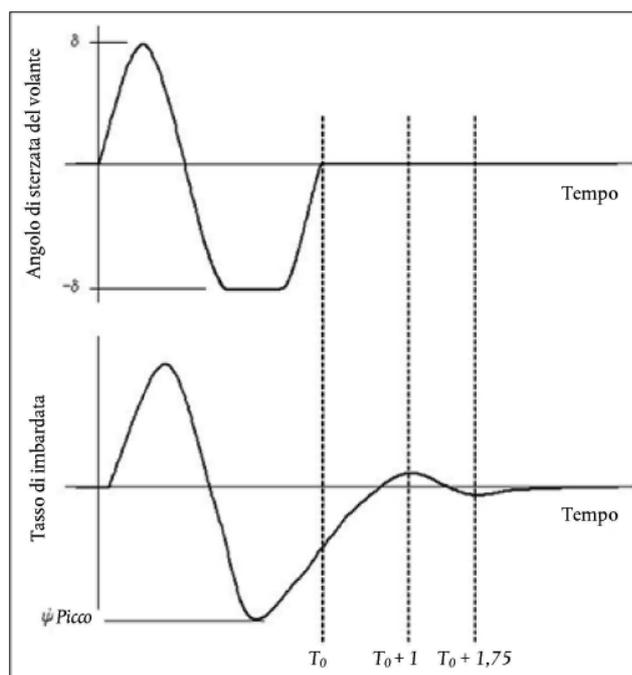
Per ciascuna prova eseguita a norma delle condizioni di prova di cui al punto 8 e della procedura di prova di cui al punto 9.9, il veicolo con il sistema ESC attivato deve soddisfare i criteri di stabilità direzionale indicati ai punti 7.1 e 7.2 e il criterio di capacità di risposta di cui al punto 7.3 durante ciascuna delle prove eseguite con un angolo di sterzata del volante ⁽¹⁾ comandato di 5 A o maggiore, ma limitato ai sensi del punto 9.9.4, dove A è l'angolo del volante calcolato al punto 9.6.1.

Qualora un veicolo sia stato fisicamente collaudato conformemente al punto 8, la conformità delle versioni o delle varianti di quello stesso tipo di veicolo può essere dimostrata tramite una simulazione al computer, che rispetti le condizioni di prova del punto 8 e la procedura di prova del punto 9.9. L'utilizzo del simulatore è illustrato nell'allegato 4 del presente regolamento.

- 7.1. Il tasso di imbardata misurato un secondo dopo il completamento del comando di sterzata sinusoidale con pausa (tempo $T_0 + 1$ nella figura 1) non deve superare il 35 % del primo valore di picco del tasso di imbardata registrato dopo che l'angolo di sterzata del volante ha cambiato segno (tra il primo e il secondo picco) ($\dot{\psi}_{Peak}$ nella figura 1) durante l'esecuzione della stessa prova.

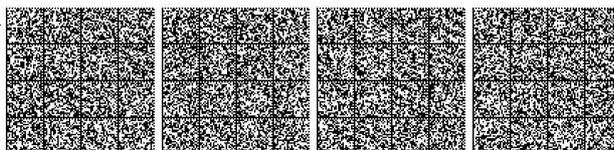
Figura 1

Posizione del volante e informazioni sulla velocità di imbardata utilizzate per valutare la stabilità laterale



- 7.2. Il tasso di imbardata misurato 1,75 secondi dopo il completamento del comando di sterzata sinusoidale con pausa non deve superare il 20 % del valore del primo picco del tasso di imbardata registrato dopo che l'angolo di sterzata del volante ha cambiato segno (tra il primo e il secondo picco) durante l'esecuzione della stessa prova.

⁽¹⁾ Per il presente regolamento si presuppone che lo sterzo del veicolo sia controllato tramite un volante. Anche i veicoli che utilizzano altri tipi di comando dello sterzo possono essere omologati in base al presente regolamento, a condizione che il costruttore sia in grado di dimostrare al servizio tecnico che le prescrizioni prestazionali del presente allegato possono essere soddisfatte tramite comandi di sterzata equivalenti ai comandi di sterzata di cui al punto 7 del presente regolamento.



7.3. Lo spostamento laterale del baricentro del veicolo rispetto al percorso iniziale in linea retta deve essere di almeno a 1,83 m per i veicoli con massa lorda non superiore a 3 500 kg e a 1,52 m per i veicoli con massa massima superiore a 3 500 kg se calcolata 1,07 secondi dopo l'inizio della sterzata. L'inizio della sterzata è definito al punto 9.11.6.

7.3.1. Il calcolo dello spostamento laterale viene eseguito utilizzando la doppia integrazione rispetto al tempo della misura dell'accelerazione laterale al baricentro del veicolo, come espresso dalla formula:

$$\text{spostamento laterale} = \int \int a_{y,c.g.} dt$$

Può essere consentito un metodo di misurazione alternativo per la prova dell'omologazione, a condizione che dimostri un livello di precisione equivalente almeno al metodo della doppia integrazione.

7.3.2. Il tempo $t = 0$ per l'operazione di integrazione è l'istante di inizio della sterzata, noto come BOS (dall'inglese *Beginning of Steer*). L'inizio della sterzata è definito al punto 9.11.6.

7.4. Rilevamento dei malfunzionamenti dell'ESC

Il veicolo deve essere munito di una spia luminosa che segnali al conducente il verificarsi di eventuali malfunzionamenti che influiscono sulla generazione o sulla trasmissione dei segnali di controllo o di risposta nel sistema elettronico di controllo della stabilità del veicolo.

7.4.1. La spia di malfunzionamento dell'ESC:

7.4.1.1. deve soddisfare le pertinenti prescrizioni tecniche del regolamento n. 121;

7.4.1.2. ad eccezione di quanto disposto al punto 7.4.1.3, la spia di malfunzionamento dell'ESC deve accendersi in caso di malfunzionamento e rimanere accesa in modo fisso alle condizioni specificate al punto 7.4, fintanto che perdura il malfunzionamento, ogni volta che il sistema di blocco dell'accensione viene messo in posizione «on» («di marcia»);

7.4.1.3. ad eccezione di quanto disposto al punto 7.4.2, ogni spia di malfunzionamento dell'ESC deve essere attivata per il controllo del funzionamento della lampada quando il sistema di blocco dell'accensione è in posizione «on» («di marcia») e il motore è spento, oppure quando il sistema di blocco dell'accensione è in una posizione compresa tra «on» («di marcia») e «start» (avviamento), indicata dal costruttore come posizione di controllo;

7.4.1.4. deve spegnersi al successivo ciclo di accensione, dopo che il malfunzionamento è stato risolto, conformemente al punto 9.10.4;

7.4.1.5. può essere utilizzata anche per indicare il malfunzionamento di sistemi/funzioni correlati, compresi il controllo della trazione, il controllo della stabilità per il traino, il controllo del freno d'angolo e altre funzioni analoghe che utilizzano un comando di regolazione e/o un controllo di coppia singolo per azionare e condividere i componenti in comune con l'ESC.

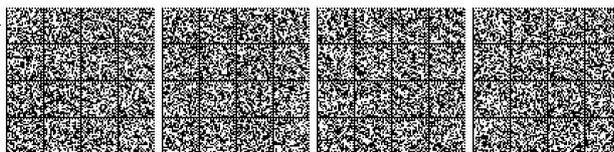
7.4.2. Non è necessario che la spia di malfunzionamento dell'ESC si attivi quando è in funzione il dispositivo di blocco dello starter.

7.4.3. La prescrizione di cui al punto 7.4.1.3 non si applica alle spie che appaiono visualizzate in uno spazio comune.

7.4.4. Il costruttore può utilizzare la spia di malfunzionamento dell'ESC in modalità lampeggiante per segnalare l'intervento dell'ESC e/o di sistemi ad esso correlati (di cui al punto 7.4.1.5) e l'intervento dell'ESC sull'angolo di sterzata di una o più ruote per stabilizzare il veicolo.

7.5. Comando «ESC Off» e altri comandi del sistema

Il costruttore può prevedere un comando «ESC Off» che si illumina quando si accendono i proiettori del veicolo e che abbia lo scopo di mettere il sistema ESC in una modalità in cui non soddisfa più le prescrizioni prestazionali di cui ai punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3. I costruttori possono anche prevedere comandi per altri sistemi che abbiano un effetto ausiliario sul funzionamento dell'ESC. Sono consentiti entrambi i tipi di comandi che mettono il sistema ESC in una modalità in cui non può più soddisfare le prescrizioni prestazionali di cui ai punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3, a condizione che il sistema soddisfi anche le prescrizioni di cui ai punti 7.5.1, 7.5.2 e 7.5.3.



- 7.5.1. Il sistema ESC del veicolo deve sempre ritornare alla modalità originale predefinita conforme alle prescrizioni di cui ai punti 6 e 7 all'avvio di ogni nuovo ciclo di accensione, indipendentemente dalla modalità selezionata in precedenza dal conducente. Tuttavia, il sistema ESC del veicolo non deve tornare a una modalità che soddisfi le prescrizioni di cui ai punti da 7 a 7.3 all'avvio di ogni nuovo ciclo di accensione se:
- 7.5.1.1. il veicolo è in una configurazione a quattro ruote motrici che ha l'effetto di bloccare gli ingranaggi conduttori sugli assi anteriore e posteriore insieme e di fornire una ulteriore demoltiplicazione tra il regime del motore e la velocità del veicolo di almeno 1,6, selezionata dal conducente per la guida a bassa velocità, fuoristrada; oppure
- 7.5.1.2. il veicolo è in una configurazione a quattro ruote motrici selezionata dal conducente, destinata al funzionamento a velocità superiori su strade con neve, sabbia o fango, che ha l'effetto di bloccare gli ingranaggi conduttori sugli assi anteriore e posteriore insieme, a condizione che in questa modalità il veicolo soddisfi le prescrizioni prestazionali per la stabilità indicate ai punti 7.1 e 7.2 alle condizioni di prova specificate al punto 8. Tuttavia, se il sistema dispone di più di una modalità ESC che soddisfa le prescrizioni di cui ai punti 7.1 e 7.2 nella configurazione di guida selezionata per il ciclo di accensione precedente, l'ESC deve tornare alla modalità ESC originale predefinita per tale configurazione di guida all'avvio di ogni nuovo ciclo di accensione.
- 7.5.2. Un comando il cui unico scopo è mettere il sistema ESC in una modalità in cui non soddisfi più le prescrizioni di efficienza di cui ai punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3. deve soddisfare le prescrizioni tecniche pertinenti di cui al regolamento n. 121.
- 7.5.3. Un comando per un sistema ESC il cui scopo è mettere il sistema ESC in diverse modalità, almeno una delle quali può non soddisfare più le prescrizioni di efficienza di cui ai punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3, deve soddisfare le prescrizioni tecniche pertinenti di cui al regolamento n. 121.
- In alternativa, nel caso in cui la modalità del sistema ESC sia controllata da un comando multifunzionale, il display del conducente deve indicare chiaramente al conducente la posizione del comando di questa modalità tramite il simbolo «off» per il sistema elettronico di controllo della stabilità come definito nel regolamento n. 121.
- 7.5.4. Non è necessario che un comando di un altro sistema che ha l'effetto ausiliario di mettere il sistema ESC in una modalità in cui non soddisfa più i requisiti prestazionali di cui ai punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3 sia identificato dal simbolo «ESC Off» di cui al punto 7.5.2.
- 7.6. Spia «ESC Off»
- Se il costruttore sceglie di installare un comando per disabilitare o ridurre le prestazioni del sistema ESC ai sensi del punto 7.5, è necessario che siano soddisfatte le prescrizioni relative alla spia di cui ai punti da 7.6.1 a 7.6.4, di modo che il conducente venga avvertito dello stato disabilitato o ridotto della funzionalità del sistema ESC. Questa prescrizione non si applica alla modalità selezionata dal conducente di cui al punto 7.5.1.2.
- 7.6.1. Il costruttore del veicolo deve prevedere una spia che indichi che il veicolo è stato messo in una modalità che lo rende non in grado di soddisfare le prescrizioni dei punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3, se tale modalità è disponibile.
- 7.6.2. La spia «ESC Off»:
- 7.6.2.1. deve soddisfare le pertinenti prescrizioni tecniche del regolamento n. 121;
- 7.6.2.2. deve rimanere accesa in modo fisso fintanto che l'ESC è nella modalità che non lo rende in grado di soddisfare le prescrizioni di cui ai punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3;
- 7.6.2.3. ad eccezione di quanto disposto ai punti 7.6.3 e 7.6.4, ogni spia «ESC Off» deve essere attivata per il controllo del funzionamento della lampada quando il sistema di blocco dell'accensione è in posizione «on» («di marcia») e il motore è spento, oppure quando il sistema di blocco dell'accensione è in una posizione compresa tra «on» («di marcia») e «start» (avviamento), indicata dal costruttore come posizione di controllo;
- 7.6.2.4. deve spegnersi dopo che il sistema ESC è tornato nella modalità originale predefinita dal costruttore.
- 7.6.3. Non è necessario che la spia «ESC Off» si attivi quando è in funzione il dispositivo di blocco dello starter.
- 7.6.4. La prescrizione di cui al punto 7.6.2.3 della presente sezione non si applica alle spie che appaiono visualizzate in uno spazio comune.
- 7.6.5. Il costruttore può utilizzare la spia «ESC Off» per indicare un livello di funzionamento dell'ESC diverso dalla modalità originale predefinita dal costruttore anche qualora il veicolo soddisfi i punti 7, 7.1, 7.2 e 7.3 della presente sezione a tale livello di funzionamento dell'ESC.



7.7. Documentazione tecnica del sistema ESC

Il fascicolo documentale deve comprendere, a conferma del fatto che il veicolo è dotato di un sistema ESC conforme alla definizione di «sistema ESC» di cui al punto 2.7 del presente regolamento, la documentazione del costruttore del veicolo indicata ai punti da 7.7.1 a 7.7.4.

7.7.1. Diagramma del sistema indicante tutto l'hardware del sistema ESC. Il diagramma deve identificare i componenti utilizzati per generare coppie frenanti su ogni ruota e determinare il tasso di imbardata del veicolo, la sbandata laterale stimata o la derivata della sbandata laterale e i comandi di sterzata del conducente.

7.7.2. Breve spiegazione scritta sufficiente a descrivere le caratteristiche di funzionamento di base del sistema ESC. Questa spiegazione deve comprendere una descrizione schematica della capacità del sistema di applicare coppie frenanti su ogni ruota e del modo in cui il sistema modifica la coppia di propulsione durante l'attivazione del sistema ESC e deve mostrare che il tasso di imbardata del veicolo viene determinato direttamente anche qualora non siano disponibili informazioni sulla velocità della ruota. La spiegazione deve inoltre specificare l'intervallo di velocità del veicolo e le fasi di guida (accelerazione, decelerazione, marcia per inerzia durante l'attivazione dell'ABS o del controllo della trazione) in cui il sistema ESC può attivarsi.

7.7.3. Diagramma logico. Tale diagramma è fornito a supporto della spiegazione di cui al punto 7.7.2.

7.7.4. Informazioni sul sottosterzo. Breve descrizione degli impulsi pertinenti al computer che controlla l'hardware del sistema ESC e del modo in cui sono utilizzati per limitare il sottosterzo del veicolo.

8. CONDIZIONI DI PROVA

8.1. Condizioni ambientali

8.1.1. La temperatura ambiente deve essere compresa fra 0 °C e 45 °C.

8.1.2. La velocità massima del vento non deve essere superiore a 10 m/s per i veicoli con SSF > 1,25 e a 5 m/s per i veicoli con SSF ≤ 1,25.

8.2. Superficie stradale su cui si effettuano le prove

8.2.1. Le prove devono essere eseguite su una superficie asciutta, uniforme, con una pavimentazione solida. Le superfici che presentano irregolarità e ondulazioni, come inclinazioni e ampie crepe, non sono adatte.

8.2.2. Se non diversamente specificato, la superficie adatta alla prova su strada deve avere un coefficiente della forza frenante massima (PBC) nominale ⁽¹⁾ di 0,9 misurato utilizzando:

8.2.2.1. lo pneumatico di prova di riferimento della norma E1136 dell'*American Society for Testing and Materials* (ASTM), secondo il metodo E1337-90 dell'ASTM, a una velocità di 40 mph; oppure

8.2.2.2. il metodo di prova k di cui all'allegato 6, appendice 2, del regolamento n. 13-H.

8.2.3. La superficie di prova deve avere una pendenza omogenea compresa tra lo 0 % e l'1 %.

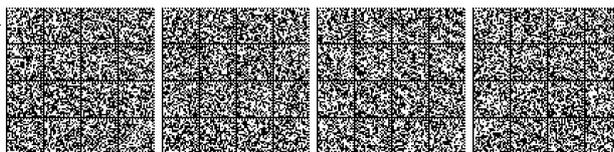
8.3. Condizioni del veicolo

8.3.1. Il sistema ESC deve essere abilitato per tutte le prove.

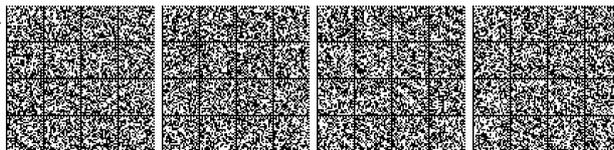
8.3.2. Massa del veicolo. Il veicolo deve essere caricato, con il serbatoio del carburante riempito fino ad almeno il 90 % della capacità e un carico interno totale di 168 kg comprensivi del conducente, di circa 59 kg di apparecchiatura di prova (dispositivo di sterzo automatico, sistema di acquisizione dei dati e alimentazione del dispositivo di sterzo) e della zavorra eventualmente necessaria qualora il peso complessivo dei conducenti e dell'apparecchiatura di prova fosse insufficiente. Se necessario, la zavorra deve essere posta sul pavimento dietro al sedile anteriore lato passeggero o nello spazio per i piedi del passeggero anteriore. Tutte le zavorre devono essere fissate in modo da impedire che si spostino durante le prove.

8.3.3. Pneumatici. Gli pneumatici devono essere gonfiati alla pressione di gonfiaggio a freddo prescritta dal costruttore del veicolo, ad esempio come specificato sulla targhetta del veicolo o sull'etichetta della pressione di gonfiaggio degli pneumatici. È possibile installare dei tubi per evitare la stallonatura degli pneumatici.

⁽¹⁾ Per valore «nominale» si intende il valore teorico da raggiungere.



- 8.3.4. Stabilizzatori. Per le prove è possibile utilizzare degli stabilizzatori, se ritenuti necessari per la sicurezza dei conducenti. In tale caso si applica quanto segue per i veicoli con fattore di stabilità statica (SSF) $\leq 1,25$.
- 8.3.4.1. I veicoli con massa in ordine di marcia inferiore a 1 588 kg devono essere dotati di stabilizzatori «leggeri», progettati con una massa massima di 27 kg e un momento di inerzia al rollio massimo di 27 kg · m².
- 8.3.4.2. I veicoli con massa in ordine di marcia compresa tra 1 588 kg e 2 722 kg devono essere dotati di stabilizzatori «standard», progettati con una massa massima di 32 kg e un momento di inerzia al rollio massimo di 35,9 kg · m².
- 8.3.4.3. I veicoli con massa in ordine di marcia pari o superiore a 2 722 kg devono essere dotati di stabilizzatori «pesanti», progettati con una massa massima di 39 kg e un momento di inerzia al rollio massimo di 40,7 kg · m².
- 8.3.5. Dispositivo di sterzo automatico. In base ai punti 9.5.2, 9.5.3, 9.6 e 9.9, per la sterzata deve essere utilizzato un robot programmato per eseguire il modello di sterzata desiderato. Il dispositivo di sterzo automatico deve essere in grado di fornire coppie sterzanti comprese tra 40 Nm e 60 Nm e di applicare queste coppie durante il funzionamento con una velocità del volante fino a 1 200 gradi al secondo.
9. PROCEDURE DI PROVA
- 9.1. Gonfiare gli pneumatici del veicolo alla pressione di gonfiaggio a freddo prescritta dal costruttore del veicolo, ad esempio come specificato sulla targhetta del veicolo o sull'etichetta della pressione di gonfiaggio degli pneumatici.
- 9.2. Controllo della lampadina della spia. Con il veicolo fermo e il sistema di blocco dell'accensione in posizione «off» o «bloccato», commutare l'accensione mettendola in posizione «on» («di marcia») o, nei casi opportuni, nella posizione adeguata per il controllo della lampadina. La spia di malfunzionamento dell'ESC deve accendersi a conferma del funzionamento della relativa lampadina, come indicato al punto 7.4.1.3, e se la dotazione è disponibile deve accendersi anche la spia «ESC Off» a conferma del funzionamento della relativa lampadina, come indicato al punto 7.6.2.3. Per le spie che appaiono visualizzate in uno spazio comune non è necessario il controllo della lampadina, come indicato ai punti 7.4.3 e 7.6.4.
- 9.3. Controllo del comando «ESC Off». Per i veicoli dotati di un comando «ESC Off», con il veicolo fermo e il sistema di blocco dell'accensione in posizione «off» o «bloccato» commutare il sistema di blocco dell'accensione mettendolo in posizione «on» («di marcia»). Attivare il comando «ESC Off» e verificare che la spia «ESC Off» sia accesa, come indicato al punto 7.6.2. Commutare il sistema di blocco dell'accensione mettendolo in posizione «off» o «bloccato». Commutare nuovamente il sistema di blocco dell'accensione mettendolo in posizione «on» («di marcia») e verificare che la spia «ESC Off» si sia spenta, a indicare che il sistema ESC è stato ripristinato, come specificato al punto 7.5.1.
- 9.4. Preparazione dei freni
- Preparare i freni del veicolo come descritto ai punti da 9.4.1 a 9.4.4.
- 9.4.1. Eseguire dieci arresti a partire da una velocità di 56 km/h, con una decelerazione media di circa 0,5 g.
- 9.4.2. Immediatamente dopo la serie di dieci arresti a 56 km/h, eseguire tre ulteriori arresti a partire da 72 km/h con una decelerazione maggiore.
- 9.4.3. Quando si eseguono gli arresti indicati al punto 9.4.2, applicare al pedale del freno una forza sufficiente ad attivare il sistema antibloccaggio (ABS) per la maggior parte di ciascun evento di frenatura.
- 9.4.4. In seguito al completamento dell'arresto finale indicato al punto 9.4.2, guidare il veicolo a una velocità di 72 km/h per cinque minuti per far raffreddare i freni.
- 9.5. Preparazione degli pneumatici
- Preparare gli pneumatici secondo la procedura indicata ai punti da 9.5.1 a 9.5.3 per eliminare i residui di sagomatura e raggiungere immediatamente la temperatura di funzionamento prima di iniziare le prove indicate ai punti 9.6 e 9.9.
- 9.5.1. Guidare il veicolo di prova intorno a un cerchio del diametro di 30 metri a una velocità che produca un'accelerazione laterale di circa 0,5-0,6 g per tre giri in senso orario seguiti da tre giri in senso antiorario.



9.5.2. Usando un modello di sterzata sinusoidale a una frequenza di 1 Hz, un'ampiezza di picco dell'angolo di sterzata del volante corrispondente a un picco di accelerazione laterale compreso tra 0,5 e 0,6 g e una velocità del veicolo di 56 km/h, guidare il veicolo per quattro passaggi eseguendo 10 cicli di sterzata sinusoidale ad ogni passaggio.

9.5.3. L'ampiezza dell'angolo di sterzata del volante del ciclo finale dell'ultimo passaggio deve essere doppia rispetto a quella degli altri cicli. Il tempo massimo consentito tra ogni giro e ogni passaggio è di cinque minuti.

9.6. Procedura di sterzata con incremento lento

Il veicolo viene sottoposto a due serie di esecuzioni della prova di sterzata con incremento lento, usando una velocità costante del veicolo di 80 ± 2 km/h e un modello di sterzata che aumenta di 13,5 gradi al secondo, fino a raggiungere un'accelerazione laterale di circa 0,5 g. Vengono eseguite tre ripetizioni per ogni serie di prove. Una serie utilizza la sterzata in senso antiorario e l'altra serie utilizza la sterzata in senso orario. Il tempo massimo consentito tra una prova e l'altra è di cinque minuti.

9.6.1. A partire dalle prove di sterzata con incremento lento viene determinata la quantità «A», che corrisponde all'angolo di sterzata del volante in gradi che produce un'accelerazione laterale stabile (corretta con i metodi specificati al punto 9.11.3) di 0,3 g per il veicolo di prova. Utilizzando la regressione lineare si calcola A, al grado 0,1 più vicino, da ognuna delle sei prove di sterzata a incremento lento. Dal valore assoluto dei sei valori A calcolati si ottiene la media e si arrotonda al grado 0,1 più vicino per produrre la quantità finale, A, utilizzata di seguito.

9.7. Dopo che è stata determinata la quantità A, senza sostituire gli pneumatici, viene eseguita nuovamente la procedura di preparazione degli pneumatici descritta al punto 9.5, immediatamente prima di eseguire la prova della sinusoide con pausa descritta al punto 9.9. L'avvio della prima serie di prove della sinusoide con pausa deve iniziare entro due ore dal termine delle prove di sterzata con incremento lento descritte al punto 9.6.

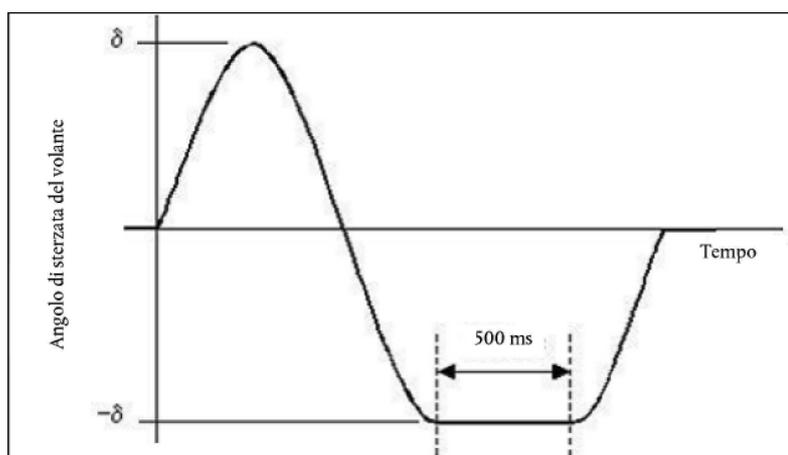
9.8. Controllare che il sistema ESC sia abilitato, accertandosi che le spie di malfunzionamento dell'ESC e «ESC Off» (se presente) non siano accese.

9.9. Prova della sinusoide con pausa dell'intervento e della reattività del sovrasterzo

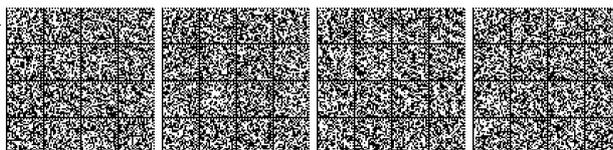
Il veicolo viene sottoposto a due serie di prove utilizzando il modello di sterzata di un'onda sinusoidale a una frequenza di 0,7 Hz con un ritardo di 500 ms che inizia alla seconda ampiezza del picco, come indicato nella figura 2 (le prove della sinusoide con pausa). Una serie utilizza la sterzata in senso antiorario per il primo mezzo ciclo e l'altra serie utilizza la sterzata in senso orario per il primo mezzo ciclo. Il veicolo viene lasciato raffreddare tra una prova e l'altra per un periodo che va da 1,5 a 5 minuti, a veicolo fermo.

Figura 2

Sinusoide con pausa



9.9.1. Il movimento di sterzata inizia con il veicolo a ruota libera in marcia alta a 80 ± 2 km/h.



- 9.9.2. L'ampiezza della sterzata per l'esecuzione iniziale di ogni serie è 1,5 A, dove A è l'angolo di sterzata del volante determinato al punto 9.6.1.
- 9.9.3. In ogni serie di prove l'ampiezza della sterzata viene aumentata di 0,5 A da una prova all'altra, a condizione che nessuna di queste prove produca un'ampiezza della sterzata maggiore di quella della prova finale, specificata al punto 9.9.4.
- 9.9.4. L'ampiezza della sterzata della prova finale in ogni serie è il valore maggiore tra 6,5 A e 270 gradi, a condizione che la grandezza calcolata di 6,5 A non sia superiore a 300 gradi. Se un incremento da 0,5 A fino a 6,5 A dà un risultato superiore a 300 gradi, l'ampiezza della sterzata della prova finale deve essere di 300 gradi.
- 9.9.5. Al termine delle due serie di prove si elaborano i dati del tasso di imbardata e dell'accelerazione laterale, come indicato al punto 9.11.
- 9.10. Rilevamento dei malfunzionamenti dell'ESC
- 9.10.1. Simulare uno o più malfunzionamenti dell'ESC scollegando la sorgente di alimentazione di un componente qualsiasi dell'ESC o di un collegamento elettronico qualsiasi tra i componenti dell'ESC (con il veicolo spento). Quando si simula un malfunzionamento dell'ESC, occorre fare attenzione a non scollegare i collegamenti elettrici delle lampadine della spia e/o dei comandi opzionali del sistema ESC.
- 9.10.2. Con il veicolo inizialmente fermo e il sistema di blocco dell'accensione nella posizione «off» o «bloccato», commutare il sistema di blocco dell'accensione mettendolo in posizione «start» e avviare il motore. Far procedere il veicolo fino a fargli raggiungere la velocità di 48 ± 8 km/h. Al più tardi 30 secondi dopo che il motore è stato avviato ed entro i successivi due minuti a questa velocità, eseguire almeno una manovra di curvatura leggera a sinistra e una a destra senza perdere la stabilità direzionale e azionare il freno una volta. Controllare che l'indicatore di malfunzionamento dell'ESC si accenda, conformemente al punto 7.4, entro il termine di queste manovre.
- 9.10.3. Arrestare il veicolo, commutare il sistema di blocco dell'accensione mettendolo in posizione «off» o «bloccato». Dopo cinque minuti, commutare il sistema di blocco dell'accensione del veicolo mettendolo in posizione «start» e avviare il motore. Controllare che l'indicatore di malfunzionamento dell'ESC si riaccenda per segnalare il malfunzionamento e rimanga acceso finché il motore è in funzione o l'errore non viene corretto.
- 9.10.4. Commutare il sistema di blocco dell'accensione mettendolo in posizione «off» o «bloccato». Ripristinare il funzionamento normale del sistema ESC, commutare il sistema di accensione mettendolo in posizione «start» e avviare il motore. Eseguire nuovamente la manovra descritta al punto 9.10.2 e controllare che la spia si spenga prima che finisca la manovra o subito dopo.
- 9.11. Elaborazione successiva dei dati – calcoli per gli indicatori prestazionali
- Le misurazioni e i calcoli del tasso di imbardata e dello spostamento laterale devono essere elaborati con le tecniche indicate ai punti da 9.11.1. a 9.11.8.
- 9.11.1. I dati grezzi sull'angolo di sterzata del volante sono filtrati con un filtro di Butterworth senza fase a 12 poli e una frequenza di taglio di 10 Hz. I dati filtrati sono quindi azzerati per eliminare lo sfasamento del sensore con dati statici precedenti alla prova.
- 9.11.2. I dati grezzi sul tasso di imbardata sono filtrati con un filtro di Butterworth senza fase a 12 poli e una frequenza di taglio di 6 Hz. I dati filtrati sono quindi azzerati per eliminare lo sfasamento del sensore con dati statici precedenti alla prova.
- 9.11.3. I dati grezzi sull'accelerazione laterale sono filtrati con un filtro di Butterworth senza fase a 12 poli e una frequenza di taglio di 6 Hz. I dati filtrati sono quindi azzerati per eliminare lo sfasamento del sensore con dati statici precedenti alla prova. I dati sull'accelerazione laterale al baricentro del veicolo sono determinati eliminando gli effetti prodotti dal rollio della scocca del veicolo e correggendoli per il posizionamento del sensore usando una trasformazione delle coordinate. Per la raccolta dei dati, l'accelerometro laterale deve essere posto il più possibile vicino alla posizione dei baricentri longitudinale e laterale del veicolo.
- 9.11.4. La velocità del volante è determinata differenziando i dati filtrati sull'angolo di sterzata del volante. I dati sulla velocità del volante sono quindi filtrati usando un filtro a media mobile di 0,1 secondi.



- 9.11.5. I canali di dati dell'accelerazione laterale, del tasso di imbardata e dell'angolo di sterzata del volante vengono azzerati tramite un «intervallo di azzeramento» definito. I metodi utilizzati per stabilire l'intervallo di azzeramento sono indicati ai punti 9.11.5.1 e 9.11.5.2.
- 9.11.5.1. Utilizzando i dati sulla velocità del volante calcolati con i metodi descritti al punto 9.11.4 si individua il primo istante in cui la velocità del volante supera 75 gradi/sec. A partire da questo punto, la velocità del volante deve rimanere superiore a 75 gradi/sec per almeno 200 ms. Se non viene soddisfatta la seconda condizione, viene individuato l'istante successivo in cui la velocità del volante supera 75 gradi/sec e viene applicato il controllo di validità dei 200 ms. Questo processo ripetuto continua finché non sono soddisfatte entrambe le condizioni.
- 9.11.5.2. L'«intervallo di azzeramento» è definito come il periodo di tempo di 1,0 secondi che precede l'istante in cui la velocità del volante supera 75 gradi/sec (ovvero, l'istante in cui la velocità del volante supera 75 gradi/sec definisce il termine dell'«intervallo di azzeramento»).
- 9.11.6. L'inizio della sterzata è definito come il primo momento in cui i dati filtrati e azzerati dell'angolo di sterzata del volante raggiungono - 5 gradi (quando l'impulso di sterzata iniziale è in senso antiorario) o + 5 gradi (quando l'impulso di sterzata iniziale è in senso orario) dopo un periodo che definisce la fine dell'«intervallo di azzeramento». Il valore del tempo corrispondente all'inizio della sterzata è interpolato.
- 9.11.7. Il completamento della sterzata (COS) è definito come il momento in cui l'angolo di sterzata del volante ritorna a zero al termine della manovra di sterzata della sinusoide con pausa. Il valore del tempo corrispondente all'angolo di sterzata del volante con grado zero è interpolato.
- 9.11.8. Il secondo picco del tasso di imbardata è definito come il primo picco del tasso di imbardata locale prodotto dall'inversione del volante. I tassi di imbardata a 1,0 e 1,75 secondi dopo il COS sono determinati per interpolazione.
- 9.11.9. Determinare la velocità laterale integrando i dati dell'accelerazione laterale corretti, filtrati e azzerati. Velocità laterale zero nel punto d'inizio della sterzata. Determinare lo spostamento laterale integrando la velocità laterale azzerata. Spostamento laterale zero nel punto d'inizio della sterzata. La misurazione dello spostamento laterale è effettuata a 1,07 secondi dopo il punto d'inizio della sterzata ed è determinata per interpolazione.
10. MODIFICHE DEL TIPO DI VEICOLO O DEL SISTEMA ESC ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE
- 10.1. Ogni eventuale modifica del tipo di veicolo deve essere notificata all'autorità che ha rilasciato l'omologazione.
- L'autorità di omologazione può quindi:
- a) decidere, dopo aver consultato il costruttore, che è necessario il rilascio di una nuova omologazione, oppure
 - b) applicare la procedura di cui al punto 10.1.1 (revisione) ed eventualmente la procedura di cui al punto 10.1.2 (estensione).
- 10.1.1. Revisione
- A seguito della modifica di alcuni dati registrati nelle schede informative, se l'autorità di omologazione ritiene improbabile che le modifiche apportate abbiano determinato effetti negativi di rilievo, e considera pertanto i comandi a pedale ancora in possesso dei requisiti prescritti, la modifica è considerata una «revisione».
- In tale caso, l'autorità di omologazione deve pubblicare le pagine debitamente riviste delle schede informative, indicando chiaramente per ciascuna di esse la natura della modifica e la data di ripubblicazione. È considerata conforme a questa prescrizione una versione unificata e aggiornata delle schede informative, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche.
- 10.1.2. Estensione
- La modifica viene definita «estensione» se, oltre alla modifica dei dati registrati nelle schede informative,
- a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove; oppure
 - b) sono state modificate informazioni figuranti nella documentazione di notifica (esclusi gli allegati); oppure
 - c) viene chiesta l'omologazione aggiornata a una serie successiva di modifiche dopo la sua entrata in vigore.



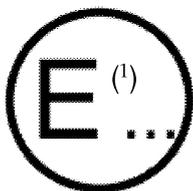
- 10.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, con indicazione delle avvenute modifiche, devono essere comunicati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento secondo la procedura di cui al punto 4.3. Gli indici delle schede informative e dei verbali di prova allegati alla scheda di notifica di cui all'allegato 1, inoltre, devono essere modificati di conseguenza per recare la data dell'ultima revisione o estensione.
- 10.3. L'autorità competente che ha rilasciato l'estensione dell'omologazione deve assegnare un numero di serie a ogni scheda di notifica redatta per tale estensione.
11. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- Le procedure di controllo della conformità della produzione devono essere conformi a quelle definite nell'accordo, appendice 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) nel rispetto delle seguenti prescrizioni:
- 11.1. i veicoli omologati in conformità al presente regolamento devono essere costruiti in modo da risultare conformi al tipo omologato rispettando le prescrizioni di cui ai precedenti punti 5, 6 e 7;
- 11.2. l'autorità che ha rilasciato l'omologazione deve poter verificare in qualsiasi momento i metodi di controllo della conformità applicati in ogni stabilimento di produzione. Tali verifiche hanno di norma cadenza biennale.
12. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 12.1. L'omologazione rilasciata per un tipo di veicolo in applicazione del presente regolamento può essere revocata se le prescrizioni di cui al precedente punto 8.1 non risultano rispettate.
- 12.2. Se una delle parti contraenti dell'accordo che applica il presente regolamento revoca un'omologazione precedentemente rilasciata, deve informarne immediatamente le altre parti contraenti che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello che figura all'allegato 1 del presente regolamento.
13. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE
- Se il titolare di un'omologazione cessa completamente la produzione di un tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento, deve informarne l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. Ricevuta la notifica, tale autorità informa a sua volta le altre parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento con una scheda di notifica conforme al modello riportato all'allegato 5 del presente regolamento.
14. NOMI E INDIRIZZI DEI SERVIZI TECNICI INCARICATI DI ESEGUIRE LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE
- Le parti dell'accordo che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretariato delle Nazioni Unite i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità che rilasciano le omologazioni e alle quali devono essere inviate le schede attestanti il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca di omologazioni rilasciate in altri paesi.



ALLEGATO 1

NOTIFICA

[Formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]



emessa da: Nome dell'amministrazione
.....
.....
.....

- relativa a (2): rilascio dell'omologazione
estensione dell'omologazione
rifiuto dell'omologazione
revoca dell'omologazione
cessazione definitiva della produzione

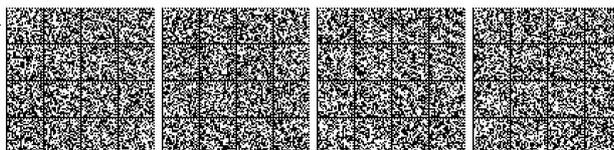
di un tipo di veicolo per quanto concerne il sistema elettronico di controllo della stabilità (ESC) ai sensi del regolamento n. 140.

N. di omologazione N. di estensione

- 1. Denominazione commerciale o marchio del veicolo
2. Tipo di veicolo
3. Nome e indirizzo del costruttore
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore
5. Massa del veicolo
5.1. Massa massima del veicolo
5.2. Massa minima del veicolo
6. Ripartizione della massa tra gli assi (valore massimo)
8. Tipo di motore
9. Numero di rapporti e loro demoltiplicazione
10. Rapporto/i finale/i di trasmissione
11. Eventualmente, massa massima del rimorchio che può essere agganciato
11.1. Rimorchio non frenato
12. Dimensioni degli pneumatici
13. Velocità massima di progetto
14. Descrizione sommaria dell'impianto frenante
15. Massa del veicolo durante la prova:

Table with 2 columns: Asse n. 1, Asse n. 2, Totale and Carico (kg)

(1) Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. le disposizioni del regolamento relative all'omologazione).
(2) Cancellare la menzione inutile.



20. (Riservato)
21. Il sistema ESC è stato sottoposto a prova secondo le prescrizioni del presente regolamento ed è risultato ad esse conforme Sì/No ⁽²⁾
oppure: La funzione di controllo della stabilità del veicolo è stata sottoposta a prova conformemente alle prescrizioni dell'allegato 21 del regolamento n. 13 ed è risultata ad esse conforme Sì/No ⁽²⁾
23. Data di presentazione del veicolo per l'omologazione
24. Servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione
25. Data del verbale di prova rilasciato dal servizio tecnico
26. Numero del verbale di prova rilasciato dal servizio tecnico
27. Omologazione rilasciata/rifiutata/estesa/revocata ⁽²⁾
28. Posizione del marchio di omologazione sul veicolo
29. Luogo
30. Data
31. Firma
32. Alla presente notifica è allegato il riassunto di cui al punto 4.3 del presente regolamento

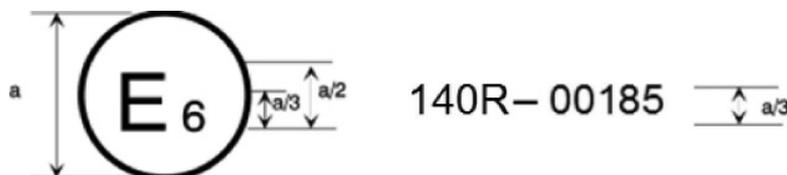


ALLEGATO 2

ESEMPI DI MARCHI DI OMOLOGAZIONE

MODELLO A

(cfr. punto 4.4 del presente regolamento)

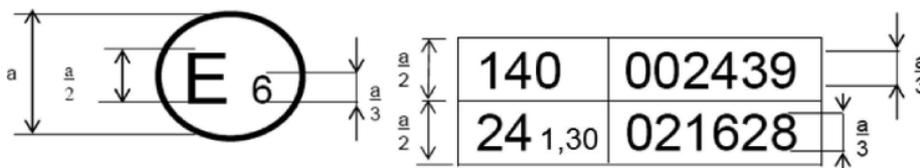


a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato in Belgio (E6) in relazione al sistema elettronico di controllo della stabilità a norma del regolamento n. 140. Le prime due cifre indicano che l'omologazione è stata rilasciata conformemente alle disposizioni della versione originale del regolamento n. 140.

MODELLO B

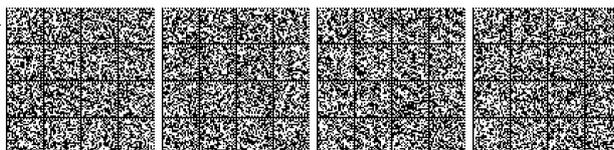
(cfr. punto 4.5 del presente regolamento)



a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato in Belgio (E6) a norma dei regolamenti n. 140 e n. 24.⁽¹⁾ (Nel caso di quest'ultimo regolamento, il coefficiente di assorbimento corretto è 1,30 m-1). Le cifre del numero di omologazione indicano che, alle date di rilascio delle rispettive omologazioni, il regolamento n. 140 era nella sua versione originale e il regolamento n. 24 comprendeva la serie di modifiche 02.

⁽¹⁾ Questo numero è riportato solo a titolo di esempio.



ALLEGATO 3

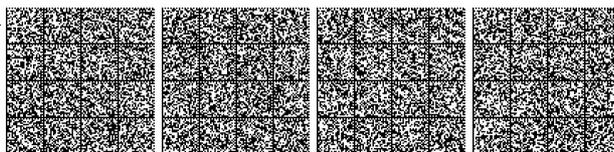
USO DELLA SIMULAZIONE DELLA STABILITÀ DINAMICA

L'efficacia del sistema elettronico di controllo della stabilità può essere determinata tramite simulazione al computer.

1. USO DELLA SIMULAZIONE

- 1.1. La funzione di controllo della stabilità del veicolo deve essere dimostrata dal costruttore del veicolo all'autorità di omologazione o al servizio tecnico tramite la simulazione delle manovre dinamiche di cui al punto 9.9 del presente regolamento.
- 1.2. La simulazione deve costituire un mezzo per dimostrare l'efficienza della funzione di controllo della stabilità del veicolo tramite:
 - a) il tasso di imbardata un secondo dopo il completamento dell'impulso di sterzata a sinusoidale con pausa (time $T_0 + 1$);
 - b) il tasso di imbardata 1,75 secondi dopo il completamento dell'impulso di sterzata a sinusoidale con pausa;
 - c) lo spostamento laterale del baricentro del veicolo rispetto al suo percorso in linea retta.
- 1.3. La simulazione deve essere eseguita con uno strumento di modellazione e simulazione convalidato, utilizzando le manovre dinamiche di cui al punto 9.9 del presente regolamento nelle condizioni di prova indicate al punto 8 del presente regolamento.

Il metodo di convalida dello strumento di simulazione è indicato nell'allegato 4 del presente regolamento.



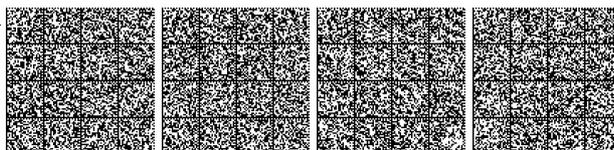
ALLEGATO 4

STRUMENTO DI SIMULAZIONE DELLA STABILITÀ DINAMICA E SUA CONVALIDA

1. CARATTERISTICHE DELLO STRUMENTO DI SIMULAZIONE
 - 1.1. Il metodo di simulazione deve tenere conto dei principali fattori che influiscono sul moto direzionale e sul moto di rollio del veicolo. Un modello tipico può includere i seguenti parametri, in forma esplicita o implicita:
 - a) asse/ruota;
 - b) sospensione;
 - c) pneumatico;
 - d) telaio/scocca del veicolo;
 - e) motopropulsore/trasmissione, se del caso;
 - f) impianto frenante;
 - g) carico utile.
 - 1.2. La funzione di controllo della stabilità del veicolo deve essere inserita nel modello di simulazione mediante:
 - a) un sottosistema (modello software) dello strumento di simulazione; oppure
 - b) la centralina elettronica in una configurazione «hardware in the loop».
2. CONVALIDA DELLO STRUMENTO DI SIMULAZIONE
 - 2.1. La validità dello strumento di modellazione e simulazione applicato deve essere verificata tramite confronti con prove pratiche sui veicoli. Per le prove ai fini della convalida devono essere utilizzate le manovre dinamiche indicate al punto 9.9 del presente regolamento.

Durante le prove, è necessario registrare o calcolare le seguenti variabili di moto, a seconda dei casi, in conformità alla norma ISO 15037 parte 1:2006: Condizioni generali per i veicoli passeggeri, o parte 2:2002: Condizioni generali per i veicoli pesanti e gli autobus (a seconda della categoria di veicolo):

 - a) angolo di sterzata del volante (δH);
 - b) velocità longitudinale (vX);
 - c) angolo di slittamento laterale (β) o velocità laterale (vY), (facoltativo);
 - d) accelerazione longitudinale (aX), (facoltativa);
 - e) accelerazione laterale (aY);
 - f) velocità di imbardata ($d\psi/dt$);
 - g) velocità di rollio ($d\varphi/dt$);
 - h) velocità di beccheggio ($d\vartheta/dt$);
 - i) angolo di rollio (φ);
 - j) angolo di beccheggio (ϑ).
 - 2.2. L'obiettivo è dimostrare che la simulazione del comportamento del veicolo e del funzionamento della funzione di controllo della stabilità è paragonabile a quanto si osserva nelle prove sul veicolo in condizioni reali.
 - 2.3. Il simulatore è considerato convalidato quando produce risultati paragonabili a quelli ottenuti nelle prove pratiche da un determinato tipo di veicolo durante le manovre dinamiche di cui al punto 9.9 del presente regolamento. Il rapporto di attivazione e la sequenza della funzione di controllo della stabilità del veicolo nella simulazione e nella prova pratica sul veicolo devono essere i mezzi con cui effettuare i confronti.
 - 2.4. Nella simulazione, i parametri fisici della configurazione del veicolo simulato devono essere allineati a quelli della configurazione del veicolo di riferimento.
 - 2.5. Deve essere redatto un verbale di prova del simulatore, un modello del quale è riportato nell'allegato 5 del presente regolamento, e una copia di esso deve essere allegata al verbale di omologazione del veicolo.



ALLEGATO 5

VERBALE DI PROVA DELLO STRUMENTO DI SIMULAZIONE DELLA FUNZIONE DI CONTROLLO DELLA STABILITÀ DEL VEICOLO

Numero del verbale di prova:

1. IDENTIFICAZIONE

1.1. Nome e indirizzo del produttore dello strumento di simulazione

1.2. Identificazione dello strumento di simulazione: denominazione/modello/numero (hardware e software)

2. CAMPO DI APPLICAZIONE

2.1. Tipo di veicolo:

2.2. Configurazioni del veicolo:

3. PROVA DI VERIFICA DEL VEICOLO:

3.1. Descrizione del veicolo o dei veicoli:

3.1.1. Identificazione del veicolo o dei veicoli: marca/modello/VIN

3.1.2. Descrizione del veicolo comprendente le sospensioni/ruote, il motore e la trasmissione, l'impianto o gli impianti frenanti, il sistema dello sterzo, con nome/modello/numero di identificazione:

3.1.3. Dati sul veicolo usato nella simulazione (espliciti):

3.2. Descrizione del luogo o dei luoghi, delle condizioni della superficie stradale/dell'area di prova, temperatura e data o date:

3.3. Risultati con la funzione di controllo della stabilità del veicolo attivata e disattivata, comprendenti le variabili di moto indicate nell'allegato 4, punto 2.1, a seconda dei casi:

4. RISULTATI DELLA SIMULAZIONE

4.1. Parametri del veicolo e valori utilizzati nella simulazione non ricavati dal veicolo di prova reale (impliciti):

4.2. Stabilità dell'imbardata e spostamento laterale, conformemente ai punti da 7.1 a 7.3 del presente regolamento:

5. L'esecuzione della prova e la registrazione dei relativi risultati hanno avuto luogo in conformità alle disposizioni dell'allegato 4 del regolamento n. 140.

Servizio tecnico incaricato di eseguire la prova ⁽¹⁾

Firma: Data:

Autorità di omologazione ⁽¹⁾

Firma: Data:

⁽¹⁾ Se il servizio tecnico e l'autorità di omologazione coincidono, la firma deve essere apposta da persone diverse.



Solo i testi originali UNECE hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UNECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docstts.html>.

**Regolamento n. 141 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) —
Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli in relazione ai sistemi di controllo della
pressione degli pneumatici (TPMS) [2018/1593]**

Data di entrata in vigore: 22 gennaio 2017

INDICE

REGOLAMENTO

1. Ambito di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Specifiche e prove
6. Informazioni aggiuntive
7. Modifiche ed estensione dell'omologazione del tipo di veicolo
8. Conformità della produzione
9. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
10. Cessazione definitiva della produzione
11. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità di omologazione

ALLEGATI

1. Notifica
2. Esempi di marchi di omologazione
3. Prescrizioni per le prove dei sistemi di controllo della pressione degli pneumatici (TPMS)

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica all'omologazione dei veicoli di categoria M₁ fino a una massa massima di 3 500 kg e dei veicoli di categoria N₁ ⁽¹⁾ qualora dispongano di sistema di controllo della pressione degli pneumatici, fatta eccezione per i veicoli dotati di ruote gemellate su un asse.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 2.1. «omologazione di un veicolo»: omologazione di un tipo di veicolo in relazione al sistema di controllo della pressione degli pneumatici;
- 2.2. «tipo di veicolo»: tipologia di veicoli che non differiscono fra loro in aspetti essenziali quali:
 - a) la denominazione commerciale o il marchio di fabbrica del costruttore;
 - b) le caratteristiche del veicolo che influiscono significativamente sulle prestazioni del sistema di controllo della pressione degli pneumatici;
 - c) la concezione del sistema di controllo della pressione degli pneumatici;
- 2.3. «ruota»: ruota completa costituita da un cerchio e da un disco;

⁽¹⁾ Secondo la definizione contenuta nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, paragrafo 2 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

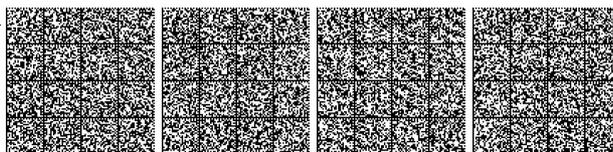


- 2.4. «pneumatico»: copertone, ossia un involucro flessibile rinforzato, dotato di una camera chiusa continua, o che forma una camera chiusa continua insieme alla ruota su cui è montato, essenzialmente toroidale, contenente un gas (in genere aria) o un gas e del liquido, concepito normalmente per essere utilizzato a una pressione superiore alla pressione atmosferica;
- 2.5. «massa massima»: valore massimo della massa del veicolo indicato dal costruttore come tecnicamente ammissibile (tale valore può essere superiore alla «massa massima ammissibile» stabilita dall'amministrazione nazionale);
- 2.6. «carico massimo per asse»: valore massimo, dichiarato dal costruttore, della forza verticale totale tra le superfici di contatto degli pneumatici o delle tracce di un asse e il terreno, risultante dalla parte di massa del veicolo sostenuta da tale asse. Tale carico può essere maggiore del «carico consentito per asse» stabilito dall'amministrazione nazionale. La somma dei carichi sugli assi può essere superiore alla massa totale del veicolo;
- 2.7. «sistema di controllo della pressione degli pneumatici» (TPMS, dall'inglese *Tyre Pressure Monitoring System*): sistema montato su un veicolo in grado di valutare la pressione di gonfiaggio degli pneumatici o il variare di tale pressione nel tempo e di trasmettere le relative informazioni all'utente quando il veicolo è in movimento;
- 2.8. «pressione di gonfiaggio degli pneumatici a freddo»: pressione degli pneumatici a temperatura ambiente, senza considerare l'aumento della pressione dovuto all'uso degli pneumatici;
- 2.9. «pressione di gonfiaggio a freddo raccomandata (P_{rec})»: pressione raccomandata dal costruttore del veicolo per ciascuna posizione degli pneumatici, per le condizioni di utilizzo previste per il veicolo (per esempio velocità e carico), come riportata sulla targhetta del veicolo e/o nel manuale di istruzioni del veicolo;
- 2.10. «pressione di esercizio durante l'uso (P_{warm})»: pressione di gonfiaggio per ciascuna posizione degli pneumatici più elevata rispetto alla pressione a freddo (P_{rec}) a causa degli effetti termici che si verificano durante l'uso del veicolo;
- 2.11. «pressione di prova (P_{test})»: pressione effettiva degli pneumatici selezionata per ciascuna posizione di essi dopo lo sgonfiaggio nell'ambito della procedura di prova.
3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE
- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo in relazione al sistema di controllo della pressione degli pneumatici deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un suo mandatario.
- 3.2. La domanda, che deve essere redatta in triplice copia, deve essere accompagnata da una descrizione del tipo di veicolo in relazione alle voci di cui all'allegato 1 del presente regolamento.
- 3.3. All'autorità di omologazione o al servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione deve essere presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.
- 3.4. Prima di rilasciare l'omologazione, l'autorità di omologazione deve accertarsi dell'esistenza di disposizioni soddisfacenti atte a garantire un controllo efficace della conformità della produzione.
4. OMOLOGAZIONE
- 4.1. Se il tipo di veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento è conforme a tutte le prescrizioni di cui al punto 5, l'omologazione del tipo di veicolo in questione deve essere rilasciata.
- 4.2. A ciascun tipo omologato deve essere assegnato un numero di omologazione. Le prime due cifre di tale numero (attualmente 00 per il regolamento nella sua versione originale) devono indicare la serie di modifiche comprendente le più recenti modifiche tecniche di rilievo apportate al regolamento al momento del rilascio dell'omologazione. Una stessa parte contraente non può assegnare lo stesso numero a un altro tipo di veicolo.
- 4.3. Il rilascio oppure il rifiuto o l'estensione dell'omologazione di un tipo di veicolo a norma del presente regolamento devono essere notificati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante una scheda conforme al modello che figura nell'allegato 1 del presente regolamento.
- 4.4. Su ogni veicolo conforme a un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere apposto, in un punto ben visibile e facilmente accessibile indicato nella scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale costituito da:
- 4.4.1. un cerchio all'interno del quale è iscritta la lettera «E», seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione (⁽¹⁾);

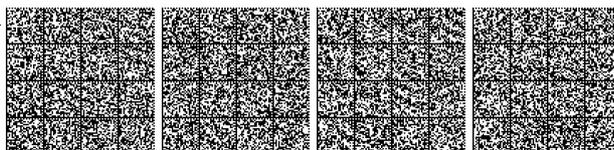
(¹) I numeri distintivi delle parti contraenti dell'accordo del 1958 si trovano nell'allegato 3 della Risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, allegato 3 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html



- 4.4.2. il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, posti alla destra delle marcature di cui al punto 4.4.1.
- 4.5. Se il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato, ai sensi di uno o più regolamenti allegati all'accordo, nel paese che ha rilasciato l'omologazione ai sensi del presente regolamento, non è necessario ripetere il simbolo di cui al punto 4.4.1; in tale caso, i numeri del regolamento e di omologazione, nonché i simboli aggiuntivi di tutti i regolamenti in applicazione dei quali si è ottenuta l'omologazione nel paese di rilascio ai sensi del presente regolamento, vanno disposti in colonne verticali a destra del simbolo prescritto al punto 4.4.1.
- 4.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere posto sulla targhetta dei dati applicata dal costruttore o accanto ad essa.
- 4.8. Nell'allegato 2 del presente regolamento sono riportati alcuni esempi di marchi di omologazione.
5. SPECIFICHE E PROVE
- 5.1. Aspetti generali
- 5.1.1. Ogni veicolo di categoria M₁ fino a 3 500 kg e di categoria N₁, in ambedue i casi con tutti gli assi dotati di pneumatici singoli, che dispone di un sistema di controllo della pressione degli pneumatici conforme alla definizione di cui al punto 2.7 deve essere in possesso dei requisiti prestazionali di cui ai punti da 5.1.2 a 5.5.5 del presente regolamento per un'ampia gamma di strade e di condizioni ambientali che si incontrano nei territori delle parti contraenti.
- 5.1.2. L'efficienza del sistema di controllo della pressione degli pneumatici montato sul veicolo non deve essere compromessa da campi magnetici o elettrici. Ciò deve essere dimostrato ottemperando alle prescrizioni tecniche e rispettando le disposizioni transitorie del regolamento n. 10; al riguardo valgono:
- a) la serie di modifiche 03 per i veicoli che non dispongono di sistema di accoppiamento per la ricarica del sistema di accumulo dell'energia elettrica (batterie di trazione);
- b) la serie di modifiche 04 per i veicoli dotati di sistema di accoppiamento per la ricarica del sistema di accumulo dell'energia elettrica (batterie di trazione).
- 5.1.3. Il sistema deve funzionare da una velocità di 40 km/h o inferiore fino alla velocità massima di progetto del veicolo.
- 5.1.4. Il veicolo deve superare le prove (di foratura, di diffusione e di rilevamento dei malfunzionamenti) di cui all'allegato 3.
- 5.2. Rilevamento delle perdite di pressione improvvise degli pneumatici
- 5.2.1. Il TPMS deve far accendere il segnale di avvertimento descritto al punto 5.5 entro 10 minuti di tempo di guida cumulativo dal momento in cui la pressione di esercizio di uno degli pneumatici del veicolo ha subito un calo del 20 % oppure ha raggiunto una pressione minima di 150 kPa, se questo valore è più elevato.
- 5.3. Rilevamento di livelli di pressione degli pneumatici sensibilmente inferiori alla pressione raccomandata per ottenere prestazioni ottimali anche in termini di consumo di carburante e di sicurezza
- 5.3.1. Il TPMS deve far accendere il segnale di avvertimento descritto al punto 5.5 entro 60 minuti di tempo di guida cumulativo dal momento in cui la pressione di esercizio di uno o più pneumatici, fino a un massimo di quattro, ha subito un calo del 20 % oppure ha raggiunto una pressione minima di 150 kPa, se questo valore è più elevato.
- 5.4. Rilevamento dei malfunzionamenti
- 5.4.1. Il TPMS deve far accendere il segnale di avvertimento descritto al punto 5.5.5 non oltre 10 minuti dopo il verificarsi di un malfunzionamento nella generazione o nella trasmissione dei segnali di comando o di risposta del sistema di controllo della pressione degli pneumatici del veicolo.
- 5.5. Segnale di avvertimento
- 5.5.1. Il segnale di avvertimento deve consistere in un segnale visivo conforme al regolamento n. 121.
- 5.5.2. Il segnale di avvertimento deve attivarsi quando l'interruttore di accensione è in posizione «on» (quadro strumenti acceso, controllo delle lampadine). La presente prescrizione non si applica alle spie che appaiono visualizzate in uno spazio comune.



- 5.5.3. Il segnale di avvertimento deve essere visibile anche in pieno giorno; dal posto di guida il conducente deve poterne controllare agevolmente il buono stato di funzionamento.
- 5.5.4. L'indicatore di malfunzionamento può consistere nel medesimo segnale di avvertimento usato per indicare che la pressione degli pneumatici è insufficiente. Se il segnale di avvertimento descritto al punto 5.5.1 è usato per indicare sia la pressione insufficiente degli pneumatici che un malfunzionamento del TPMS, vale quanto segue: quando l'interruttore di accensione è in posizione «on», il segnale di avvertimento deve lampeggiare per indicare un malfunzionamento. Dopo un breve lasso di tempo il segnale deve restare acceso in modo fisso, senza lampeggiare, rimanendo poi acceso per tutta la durata del malfunzionamento fintanto che l'interruttore di accensione resta in posizione «on». La sequenza segnale lampeggiante-segnale fisso deve ripetersi ogni volta che l'interruttore di accensione viene messo in posizione «on», finché il malfunzionamento non è risolto.
- 5.5.5. La spia del segnale di avvertimento descritto al punto 5.5.1 può essere usata nella modalità lampeggiante per fornire informazioni sulla reimpostazione del sistema di controllo della pressione degli pneumatici conformemente a quanto riportato nel manuale di istruzioni del veicolo.
6. INFORMAZIONI AGGIUNTIVE
- 6.1. Qualora fornito, il manuale di istruzioni deve contenere almeno le seguenti informazioni:
- 6.1.1. un'indicazione che il veicolo è munito di tale sistema (e informazioni su come reimpostare il sistema, qualora ciò sia possibile);
- 6.1.2. un'immagine della spia del segnale di cui al punto 5.5.1 (e un'immagine della spia di segnalazione dei malfunzionamenti, qualora per quest'ultima funzione si usi una spia a parte);
- 6.1.3. ulteriori informazioni sul significato dell'accensione della spia che segnala che la pressione degli pneumatici è bassa e una descrizione del provvedimento correttivo da prendere in tale caso.
- 6.2. Se con il veicolo non viene fornito un manuale di istruzioni, le informazioni prescritte al punto 6.1 devono essere esposte in un punto ben visibile del veicolo.
7. MODIFICHE ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE DEL TIPO DI VEICOLO
- 7.1. Ogni modifica del tipo di veicolo di cui al punto 2.2 del presente regolamento deve essere notificata all'autorità di omologazione che ha omologato il tipo di veicolo in questione. L'autorità di omologazione può quindi:
- 7.1.1. ritenere che le modifiche apportate non abbiano effetti negativi sulle condizioni di rilascio dell'omologazione e accordare l'estensione di quest'ultima; oppure
- 7.1.2. ritenere che le modifiche apportate alterino le condizioni di rilascio dell'omologazione e chiedere ulteriori prove o controlli prima di accordare l'estensione.
- 7.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, con indicazione delle avvenute modifiche, devono essere comunicati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento secondo la procedura di cui al punto 4.3.
- 7.3. L'autorità di omologazione deve informare le altre parti contraenti dell'estensione mediante la scheda di notifica di cui all'allegato 1 del presente regolamento e assegnare a ogni estensione un numero di serie, chiamato «numero dell'estensione».
8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 8.1. Le procedure intese a garantire la conformità della produzione devono essere in linea con quelle definite nell'appendice 2 dell'accordo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), nel rispetto delle seguenti prescrizioni:
- 8.2. l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione del tipo deve poter verificare in qualunque momento la conformità della produzione in ogni stabilimento produttivo. Tali verifiche devono avere cadenza almeno annuale.
9. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 9.1. L'omologazione rilasciata per un tipo di veicolo conformemente al presente regolamento può essere revocata se non sono rispettate le prescrizioni di cui al punto 8.



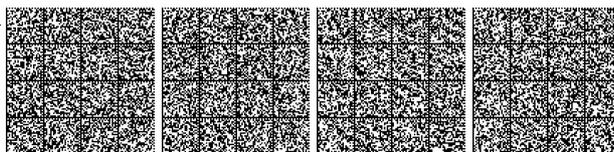
9.2. Se una parte dell'accordo che applica il presente regolamento revoca un'omologazione precedentemente concessa, deve informarne immediatamente le altre parti dell'accordo che applicano il presente regolamento trasmettendo copia della scheda di omologazione recante in calce, in caratteri di grandi dimensioni, l'annotazione datata e firmata «OMOLOGAZIONE REVOCATA».

10. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE

Se il titolare di un'omologazione cessa completamente la produzione di un tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento, deve informarne l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. Appena ricevuta la relativa notifica, tale autorità deve informare le altre parti dell'accordo che applicano il presente regolamento inviando una copia della scheda di omologazione recante in calce, a chiare lettere, l'annotazione firmata e datata «PRODUZIONE CESSATA».

11. NOMI E INDIRIZZI DEI SERVIZI TECNICI INCARICATI DI ESEGUIRE LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE

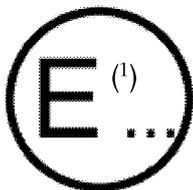
Le parti dell'accordo che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretariato delle Nazioni Unite i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità che rilasciano le omologazioni e alle quali devono essere inviate le schede attestanti il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca di omologazioni rilasciate in altri paesi.



ALLEGATO 1

NOTIFICA

[(formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]



emessa da: Nome dell'amministrazione
.....
.....
.....

- relativa a (2): rilascio dell'omologazione
estensione dell'omologazione
rifiuto dell'omologazione
revoca dell'omologazione
cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo per quanto riguarda il sistema di controllo della pressione degli pneumatici ai sensi del regolamento n. 141.

Omologazione n.: Estensione n.:

- 1. Denominazione commerciale o marchio del veicolo:
.....
2. Tipo di veicolo (ed eventuali varianti):
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
.....
5. Veicolo presentato all'omologazione in data:
6. Servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione:
7. Data del verbale di prova:
8. Numero del verbale di prova:
9. Breve descrizione del tipo di veicolo:
9.1. Massa del veicolo al momento della prova:
Asse anteriore:
Asse posteriore:
Totale:
9.2. Marcatura e dimensioni della ruota standard:
9.3. Breve descrizione del sistema di controllo della pressione degli pneumatici:

(1) Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. le disposizioni del regolamento relative all'omologazione).
(2) Cancellare la menzione inutile.



10. Risultati delle prove:

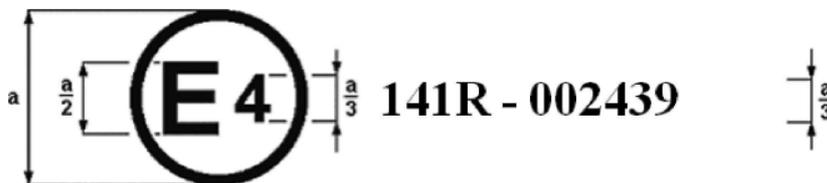
	Tempo misurato fino al segnale di avvertimento (mm:ss)
«Prova di foratura»	
«Prova di diffusione»	
«Prova di rilevamento dei malfunzionamenti»	

- 11. Posizione del marchio di omologazione:
- 12. Motivi dell'eventuale estensione:
- 13. Omologazione rilasciata/rifiutata/estesa/revocata (?)
- 14. Luogo:
- 15. Data:
- 16. Firma:
- 17. L'elenco dei documenti depositati presso l'autorità che ha rilasciato l'omologazione è allegato alla presente notifica ed è disponibile su richiesta.

ALLEGATO 2

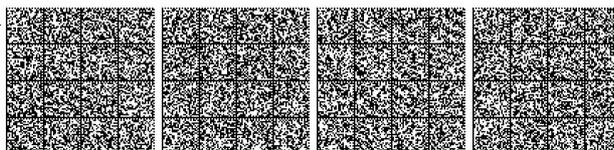
ESEMPI DI MARCHI DI OMOLOGAZIONE

(cfr. punto 4.4 del presente regolamento)



a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione di cui sopra apposto su un veicolo indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato, in riferimento al sistema di controllo della pressione degli pneumatici, nei Paesi Bassi (E4) a norma del regolamento n. 141 con numero di omologazione 002439. Il numero di omologazione indica che l'omologazione è stata rilasciata conformemente alle disposizioni del regolamento n. 141 nella sua versione originale.



ALLEGATO 3

PROVE PER I SISTEMI DI CONTROLLO DELLA PRESSIONE DEGLI PNEUMATICI (TPMS)

1. CONDIZIONI DI PROVA
 - 1.1. Temperatura ambiente

La temperatura ambiente deve essere compresa tra 0 °C e 40 °C.
 - 1.2. Superficie stradale su cui si effettuano le prove

La strada deve avere una superficie che garantisca buone condizioni di aderenza. Durante le prove, la superficie stradale deve essere asciutta.
 - 1.3. Le prove devono essere eseguite in un ambiente privo di interferenze di onde radio.
 - 1.4. Condizioni del veicolo
 - 1.4.1. Peso durante le prove

Il veicolo può essere sottoposto a prova in qualsiasi condizione di carico. La distribuzione della massa tra gli assi deve essere quella indicata dal costruttore del veicolo, senza che sia superata la massa massima consentita per ciascun asse.

Tuttavia, se non vi è la possibilità di impostare o reimpostare il sistema, il veicolo non deve essere gravato di carico. Oltre al conducente, può prendere posto sul sedile anteriore una seconda persona, incaricata di prendere nota dei risultati delle prove. Le condizioni di carico non devono variare durante la prova.
 - 1.4.2. Velocità del veicolo

Il TPMS deve essere tarato e sottoposto a prova:

 - a) in un intervallo di velocità compreso tra 40 km/h e 120 km/h, o alla velocità massima di progetto del veicolo se inferiore a 120 km/h, per verificare, attraverso la prova di foratura, che siano soddisfatte le prescrizioni di cui al punto 5.2 del presente regolamento; nonché
 - b) in un intervallo di velocità compreso tra 40 km/h e 100 km/h per la prova di diffusione, per verificare che siano soddisfatte le prescrizioni di cui al punto 5.3 del presente regolamento, e per la prova di rilevamento dei malfunzionamenti, per verificare che siano soddisfatte le prescrizioni di cui al punto 5.4 del presente regolamento.

Le prove devono essere eseguite sull'intero intervallo di velocità.

Il regolatore di velocità, qualora il veicolo ne sia dotato, deve essere disattivato durante le prove.
 - 1.4.3. Posizione dei cerchi

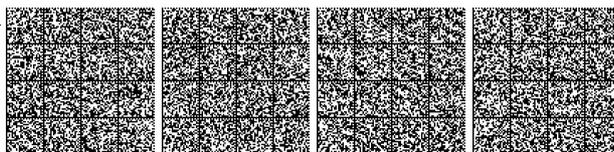
I cerchi del veicolo possono essere messi in qualsiasi posizione prevista per le ruote che rispetti le istruzioni o le limitazioni indicate dal costruttore del veicolo.
 - 1.4.4. Luogo di sosta

Quando il veicolo è parcheggiato, gli pneumatici devono essere protetti dall'irraggiamento solare diretto. Il luogo deve essere protetto dal vento, che potrebbe alterare i risultati.
 - 1.4.5. Frenate

Il tempo di guida non deve comprendere frenate, effettuate premendo il pedale del freno, a veicolo in movimento.
 - 1.4.6. Pneumatici

Il veicolo deve essere sottoposto a prova con gli pneumatici montati secondo le raccomandazioni del costruttore. Per verificare il malfunzionamento del TPMS si può tuttavia usare lo pneumatico di scorta.
 - 1.5. Accuratezza degli strumenti di misurazione della pressione

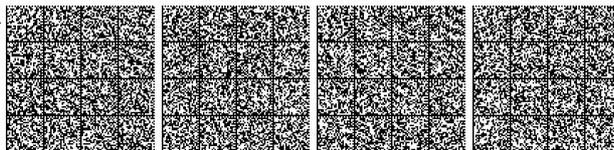
Gli strumenti di misurazione della pressione da utilizzare per le prove di cui al presente allegato devono avere un'accuratezza minima di ± 3 kPa.



2. PROCEDURA DI PROVA

La prova deve essere eseguita a una velocità compresa nell'intervallo riportato al punto 1.4.2 del presente allegato, almeno una volta per il caso descritto al punto 2.6.1 del presente allegato («prova di foratura») e almeno una volta per ciascuno dei casi descritti al punto 2.6.2 del presente allegato («prova di diffusione»).

- 2.1. Prima di gonfiare gli pneumatici del veicolo si deve lasciare il veicolo per almeno un'ora parcheggiato all'aperto a temperatura ambiente con il motore spento, al riparo dall'irraggiamento solare diretto, dal vento e da altri fattori di riscaldamento o raffreddamento. Gonfiare quindi gli pneumatici alla pressione di gonfiaggio a freddo raccomandata dal costruttore del veicolo (P_{rec}), rispettando le raccomandazioni del costruttore anche per quanto riguarda le condizioni di velocità e di carico e la posizione degli pneumatici. Tutte le misurazioni della pressione devono essere effettuate utilizzando i medesimi strumenti di prova.
- 2.2. A veicolo fermo e con il sistema di blocco dell'accensione in posizione «off» o «bloccato», attivare il sistema di blocco dell'accensione mettendolo in posizione «on» o «di marcia». Il sistema di controllo della pressione degli pneumatici deve eseguire un controllo del funzionamento della lampadina della spia che segnala la pressione bassa di uno o più pneumatici di cui al punto 5.5.2 del presente regolamento. Quest'ultima prescrizione non si applica alle spie che appaiono visualizzate in uno spazio comune.
- 2.3. Se del caso, impostare o reimpostare il sistema di controllo della pressione degli pneumatici secondo le raccomandazioni del costruttore del veicolo.
- 2.4. Fase di apprendimento
- 2.4.1. Guidare il veicolo per almeno 20 minuti facendolo viaggiare entro l'intervallo di velocità di cui al punto 1.4.2 del presente allegato a una velocità media di 80 km/h (± 10 km/h). Durante la fase di apprendimento è consentito viaggiare a una velocità che non rientra nell'intervallo stabilito per un tempo massimo cumulativo di 2 minuti.
- 2.4.2. A discrezione del servizio tecnico, se la prova di guida si effettua su un circuito (circolare/ovale) le cui curve sono tutte nella stessa direzione, la prova di guida di cui al precedente punto 2.4.1 deve essere equamente ripartita nelle due direzioni (+/- 2 minuti).
- 2.4.3. Entro 5 minuti dalla conclusione della fase di apprendimento, misurare la pressione a caldo dello pneumatico o degli pneumatici da sgonfiare. La pressione a caldo sarà considerata il valore P_{warm} . Tale valore sarà utilizzato per le operazioni successive.
- 2.5. Fase di sgonfiaggio
- 2.5.1. Procedura da seguire per la prova di foratura per controllare che le prescrizioni del punto 5.2 del presente regolamento siano rispettate
- Sgonfiare uno degli pneumatici del veicolo entro 5 minuti dalla misurazione della pressione a caldo descritta al precedente punto 2.4.3, fino ad ottenere il valore più elevato tra $P_{\text{warm}} - 20\%$ e la pressione minima di 150 kPa. Tale pressione sarà P_{test} . Dopo un periodo di stabilizzazione di durata compresa tra 2 e 5 minuti, ricontrollare la pressione P_{test} e se necessario regolarla.
- 2.5.2. Procedura da seguire per la prova di diffusione per controllare che le prescrizioni del punto 5.3 del presente regolamento siano rispettate
- Sgonfiare tutti e quattro gli pneumatici entro 5 minuti dalla misurazione della pressione a caldo descritta al precedente punto 2.4.3, fino a portare la pressione a $P_{\text{warm}} - 20\%$, sgonfiare quindi ulteriormente gli pneumatici di 7 kPa. Tale pressione sarà P_{test} . Dopo un periodo di stabilizzazione di durata compresa tra 2 e 5 minuti, ricontrollare la pressione P_{test} e se necessario regolarla.
- 2.6. Fase di rilevamento della pressione bassa di uno o più pneumatici
- 2.6.1. Procedura da seguire per la prova di foratura per controllare che le prescrizioni del punto 5.2 del presente regolamento siano rispettate
- 2.6.1.1. Far percorrere al veicolo una parte del tracciato di prova (non necessariamente in modo continuativo). Il tempo di guida cumulativo totale deve avere una durata di 10 minuti o corrispondere al lasso di tempo che intercorre fino all'accensione della spia che indica che la pressione degli pneumatici è bassa, se tale lasso di tempo ha durata inferiore a 10 minuti.
- 2.6.2. Procedura da seguire per la prova di diffusione per controllare che le prescrizioni del punto 5.3 del presente regolamento siano rispettate
- 2.6.2.1. Far percorrere al veicolo una parte del tracciato di prova. Dopo non meno di 20 minuti e non più di 40 minuti fermare il veicolo, spegnere il motore e sfilare la chiave di accensione, facendo quindi sostare il veicolo per un periodo non inferiore a 1 minuto e non superiore a 3 minuti. Continuazione della prova Il tempo di guida cumulativo totale deve essere pari a 60 minuti di guida cumulativa alle condizioni di cui al precedente punto 1.4.2 o al lasso di tempo che intercorre fino all'accensione della spia che indica che la pressione degli pneumatici è bassa, se tale lasso di tempo è di durata inferiore a 60 minuti.



- 2.6.3. Se la spia che indica che la pressione degli pneumatici è bassa non si accende, interrompere la prova.
- 2.7. Se la spia che indica che la pressione degli pneumatici è bassa si accende durante la procedura di cui al precedente punto 2.6, disattivare il sistema di blocco dell'accensione portandolo in posizione «off» o «bloccato». Dopo 5 minuti, riattivare il sistema di blocco dell'accensione portandolo in posizione «on» («di marcia»). La spia deve accendersi e rimanere accesa finché il sistema di blocco dell'accensione resta in posizione «on» («di marcia»).
- 2.8. Gonfiare tutti gli pneumatici del veicolo alla pressione di gonfiaggio a freddo raccomandata dal costruttore del veicolo. Reimpostare il sistema secondo le istruzioni del costruttore del veicolo. Verificare se la spia si è spenta. Se necessario, viaggiare con il veicolo finché la spia non si spegne. Se la spia non si spegne, interrompere la prova.
- 2.9. Ripetizione della fase di sgonfiaggio
- La prova può essere ripetuta, con lo stesso carico o con un carico diverso, rispettando le procedure di prova pertinenti di cui ai precedenti punti da 2.1 a 2.8, con lo pneumatico o gli pneumatici interessati non sufficientemente gonfi, in conformità alle disposizioni di cui al punto 5.2 o 5.3 del presente regolamento, secondo i casi.
3. RILEVAMENTO DEI MALFUNZIONAMENTI DEL SISTEMA DI CONTROLLO DELLA PRESSIONE DEGLI PNEUMATICI
- 3.1. Simulare un malfunzionamento del TPMS, ad esempio scollegando l'alimentazione di un componente del sistema o un collegamento elettrico tra componenti del sistema oppure montando sul veicolo uno pneumatico o una ruota incompatibile con il TPMS. Per simulare un malfunzionamento del TPMS non si devono scollegare i collegamenti elettrici delle luci delle spie.
- 3.2. Far percorrere al veicolo una parte del tracciato di prova per un massimo di 10 minuti cumulativi (non necessariamente ininterrotti).
- 3.3. Il tempo di guida cumulativo totale di cui al punto 3.2 deve avere una durata di 10 minuti o corrispondere al lasso di tempo che intercorre fino all'accensione della spia di segnalazione dei malfunzionamenti del TPMS, se tale lasso di tempo ha durata inferiore a 10 minuti.
- 3.4. Se la spia di segnalazione dei malfunzionamenti del TPMS non si accende come dovrebbe, conformemente al punto 5.4 del presente regolamento, interrompere la prova.
- 3.5. Se la spia di segnalazione dei malfunzionamenti del TPMS è accesa o si accende durante la procedura di cui ai precedenti punti da 3.1 a 3.3, disattivare il sistema di blocco dell'accensione portandolo in posizione «off» o «bloccato». Dopo 5 minuti, riattivare il sistema di blocco dell'accensione portandolo in posizione «on» («di marcia»). La spia di segnalazione dei malfunzionamenti del TPMS deve segnalare di nuovo un malfunzionamento e rimanere accesa finché il sistema di blocco dell'accensione resta in posizione «on» («di marcia»).
- 3.6. Ripristino del normale funzionamento del TPMS Se necessario, far viaggiare il veicolo finché il segnale di avvertimento non si spegne. Se la spia non si spegne, interrompere la prova.
- 3.7. La prova può essere ripetuta rispettando le procedure di cui ai precedenti punti da 3.1 a 3.6. In tale caso, per ciascuna prova deve essere simulato un solo malfunzionamento.

18CE2307



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1594 DELLA COMMISSIONE

del 22 ottobre 2018

recante approvazione di una modifica non minore del disciplinare di una denominazione registrata nel registro delle specialità tradizionali garantite [Bratislavský rožok/Pressburger Kipfel/Pozsonyi kifli (STG)]

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 53, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 1151/2012, la Commissione ha esaminato la domanda della Slovacchia relativa all'approvazione di una modifica del disciplinare della specialità tradizionale garantita «Bratislavský rožok»/«Pressburger Kipfel»/«Pozsonyi kifli», registrata in virtù del regolamento di esecuzione (UE) n. 729/2012 della Commissione ⁽²⁾.
- (2) Non trattandosi di una modifica minore ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1151/2012, la Commissione ha pubblicato la domanda di modifica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾, in applicazione dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera b), del suddetto regolamento.
- (3) Poiché alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 51 del regolamento (UE) n. 1151/2012, la modifica del disciplinare deve essere approvata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*La modifica del disciplinare pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* relativamente alla denominazione «Bratislavský rožok»/«Pressburger Kipfel»/«Pozsonyi kifli» (STG) è approvata.*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁽¹⁾ GUL 343 del 14.12.2012, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 729/2012 della Commissione, dell'8 agosto 2012, recante iscrizione di una denominazione nel registro delle specialità tradizionali garantite [Bratislavský rožok/Pressburger Kipfel/Pozsonyi kifli (STG)] (GU L 213 del 10.8.2012, pag. 9).

⁽³⁾ GU C 19 del 19.1.2018, pag. 28.

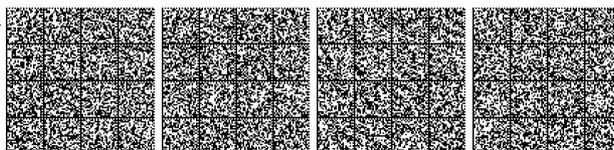


Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 22 ottobre 2018

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Phil HOGAN
Membro della Commissione*

18CE2308



REGOLAMENTO (UE) 2018/1595 DELLA COMMISSIONE
del 23 ottobre 2018

che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'Interpretazione 23 dell'International Financial Reporting Interpretations Committee

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Con il regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione ⁽²⁾ sono stati adottati taluni principi contabili internazionali e talune interpretazioni vigenti al 15 ottobre 2008.
- (2) Il 7 giugno 2017 l'International Accounting Standards Board (IASB) ha pubblicato l'Interpretazione 23 *Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito* dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). L'IFRIC 23 precisa come riflettere l'incertezza nella contabilizzazione delle imposte sul reddito.
- (3) L'adozione dell'IFRIC 23 comporta di conseguenza modifiche all'International Financial Reporting Standard (IFRS) 1 al fine di garantire la coerenza fra i principi contabili internazionali.
- (4) La consultazione dello European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) conferma che l'IFRIC 23 soddisfa i criteri di adozione previsti dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1606/2002.
- (5) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1126/2008.
- (6) Le misure previste nel presente regolamento sono conformi al parere del comitato di regolamentazione contabile,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (CE) n. 1126/2008 è così modificato:

- a) è inserita l'Interpretazione 23 *Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito* dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC 23) di cui all'allegato del presente regolamento;
- b) l'International Financial Reporting Standard (IFRS) 1 è modificato conformemente all'IFRIC 23 di cui all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

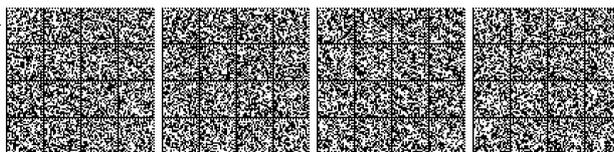
Le imprese applicano le modifiche di cui all'articolo 1 al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2019 o successivamente.

Articolo 3

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

⁽¹⁾ GUL 243 dell'11.9.2002, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione, del 3 novembre 2008, che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 320 del 29.11.2008, pag. 1).



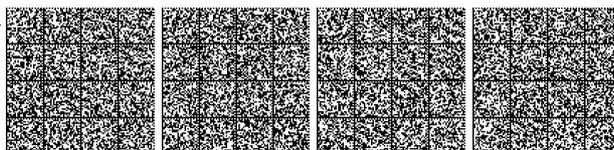
Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 23 ottobre 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER



ALLEGATO

IFRIC 23

INCERTEZZA SUI TRATTAMENTI AI FINI DELL'IMPOSTA SUL REDDITO

IFRIC 23

INCERTEZZA SUI TRATTAMENTI AI FINI DELL'IMPOSTA SUL REDDITO

RIFERIMENTI

- IAS 1 *Presentazione del bilancio*
- IAS 8 *Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori*
- IAS 10 *Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio di riferimento*
- IAS 12 *Imposte sul reddito*

PREMESSA

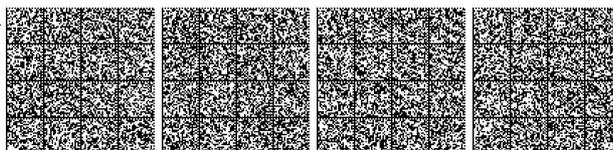
1. Lo IAS 12 *Imposte sul reddito* specifica i requisiti per le attività e le passività fiscali correnti e differite. L'entità applica i requisiti previsti dallo IAS 12 sulla base delle normative fiscali applicabili.
2. Potrebbe succedere di non sapere esattamente come applicare la normativa fiscale ad una particolare operazione o circostanza. Può essere che l'accettabilità di un particolare trattamento fiscale ai sensi della normativa fiscale non sia nota fino al momento in cui l'autorità fiscale competente o un giudice prende una decisione. Di conseguenza, un contenzioso o il controllo dell'autorità fiscale su un particolare trattamento può influire sulla contabilizzazione, da parte dell'entità, di un'attività o passività fiscale corrente o differita.
3. Nella presente Interpretazione si intende per:
 - a) «trattamento fiscale», un trattamento applicato dall'entità o che l'entità prevede di applicare in sede di dichiarazione dei redditi;
 - b) «autorità fiscale», l'organo o gli organi che decidono se il trattamento fiscale è accettabile ai sensi della normativa fiscale. Potrebbe trattarsi anche di un giudice;
 - c) «trattamento fiscale incerto», un trattamento fiscale la cui accettazione da parte dell'autorità fiscale competente ai sensi della normativa fiscale è incerta. Per esempio, la decisione di un'entità di non presentare la dichiarazione dei redditi in una giurisdizione fiscale o di non includere determinati redditi nel reddito imponibile costituisce un trattamento fiscale incerto se incerta è la sua accettabilità ai sensi della normativa fiscale.

AMBITO DI APPLICAZIONE

4. La presente Interpretazione chiarisce come applicare i requisiti relativi alla rilevazione e alla valutazione di cui allo IAS 12 quando vi sia incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito. In tal caso, l'entità deve rilevare e valutare la sua attività o passività fiscale corrente o differita applicando i requisiti di cui allo IAS 12 sulla base del reddito imponibile (perdita fiscale), dei valori ai fini fiscali, delle perdite fiscali non utilizzate, dei crediti di imposta non utilizzati e delle aliquote fiscali determinate applicando la presente Interpretazione.

PROBLEMI

5. In caso di incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito, la presente Interpretazione tratta le seguenti questioni:
 - a) se l'entità prende in considerazione i trattamenti fiscali incerti separatamente o congiuntamente;
 - b) le ipotesi formulate dall'entità circa l'esito del controllo sui trattamenti fiscali da parte delle autorità fiscali;
 - c) come l'entità determina il reddito imponibile (perdita fiscale), i valori ai fini fiscali, le perdite fiscali non utilizzate, i crediti di imposta non utilizzati e le aliquote d'imposta; e
 - d) come l'entità tiene conto dei cambiamenti nei fatti e nelle circostanze.



INTERPRETAZIONE

L'entità prende in considerazione i trattamenti fiscali incerti separatamente o congiuntamente

6. In funzione dell'approccio che meglio prevede la soluzione dell'incertezza, l'entità deve decidere se prendere in considerazione ciascun trattamento fiscale incerto separatamente o congiuntamente a uno o più trattamenti fiscali incerti. Nel determinare l'approccio che meglio prevede la soluzione dell'incertezza, l'entità potrebbe tener conto, ad esempio, a) del modo in cui essa prepara la dichiarazione dei redditi e giustifica i trattamenti fiscali; o b) del modo in cui, stando alle previsioni dell'entità, l'autorità fiscale dovrebbe procedere al controllo e risolvere le questioni che potrebbero emergere dallo stesso.
7. Se, in applicazione del paragrafo 6, l'entità considera congiuntamente più trattamenti fiscali incerti, qualsiasi riferimento a un «trattamento fiscale incerto» nella presente Interpretazione deve essere inteso dall'entità come riferito al gruppo di trattamenti fiscali incerti considerato nel suo insieme.

Controllo da parte delle autorità fiscali

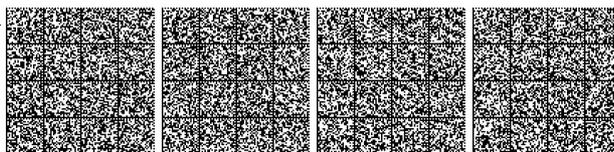
8. Nel valutare se e in che modo un trattamento fiscale incerto incide sulla determinazione del reddito imponibile (perdita fiscale), dei valori ai fini fiscali, delle perdite fiscali non utilizzate, dei crediti d'imposta non utilizzati e delle aliquote d'imposta, l'entità deve presumere che l'autorità fiscale, in fase di verifica, controllerà gli importi che ha il diritto di esaminare e che sarà a completa conoscenza di tutte le relative informazioni.

Determinazione del reddito imponibile (perdita fiscale), dei valori ai fini fiscali, delle perdite fiscali non utilizzate, dei crediti di imposta non utilizzati e delle aliquote d'imposta

9. L'entità deve determinare se è probabile che il trattamento fiscale incerto sia accettato dall'autorità fiscale.
10. Se conclude che è probabile che l'autorità fiscale accetti il trattamento fiscale incerto, l'entità deve determinare il reddito imponibile (perdita fiscale), i valori ai fini fiscali, le perdite fiscali non utilizzate, i crediti d'imposta non utilizzati o le aliquote fiscali in funzione del trattamento fiscale applicato o che prevede di applicare in sede di dichiarazione dei redditi.
11. Se conclude che è improbabile che l'autorità fiscale accetti il trattamento fiscale incerto, l'entità deve riportare l'effetto di tale incertezza nella determinazione del reddito imponibile (perdita fiscale), dei valori ai fini fiscali, delle perdite fiscali non utilizzate, dei crediti d'imposta non utilizzati o delle aliquote fiscali connessi a tale trattamento. L'entità deve riportare l'effetto dell'incertezza per ciascun trattamento fiscale incerto avvalendosi di uno dei due metodi seguenti, scegliendo quello che, secondo le sue proiezioni, meglio prevede la soluzione dell'incertezza:
 - a) il metodo dell'importo più probabile, ossia l'importo che, tra i vari risultati possibili, ha la maggiore probabilità di verificarsi. Il metodo dell'importo più probabile potrebbe prevedere meglio la soluzione dell'incertezza se ci sono solo due risultati possibili o se i risultati sono concentrati attorno ad un valore;
 - b) il metodo del valore atteso, ossia la somma dei diversi importi di una gamma di risultati possibili, ponderati per la probabilità che si verifichino. Il metodo del valore atteso potrebbe prevedere meglio la soluzione dell'incertezza se vi sono più di due risultati possibili o se i risultati non sono concentrati attorno ad un valore.
12. Se un trattamento fiscale incerto ha effetti sulle imposte correnti e su quelle differite (ad esempio, se ha effetti sia sul reddito imponibile utilizzato per determinare le imposte correnti che sui valori ai fini fiscali utilizzati per determinare le imposte differite), l'entità deve adottare decisioni e stime coerenti per le imposte correnti e per quelle differite.

Cambiamenti nei fatti e nelle circostanze

13. L'entità deve rideterminare la decisione o la stima richiesta dalla presente Interpretazione se cambiano i fatti e le circostanze su cui era fondata la decisione o la stima o in ragione di nuove informazioni che incidono sulla decisione o sulla stima. Per esempio, un cambiamento nei fatti e nelle circostanze potrebbe portare l'entità a conclusioni diverse circa l'accettabilità di un trattamento fiscale o la stima dell'effetto dell'incertezza o entrambe. I paragrafi A1-A3 contengono indicazioni sui cambiamenti nei fatti e nelle circostanze.



14. L'entità deve riflettere l'effetto di un cambiamento nei fatti e nelle circostanze o di nuove informazioni cambiando la stima contabile in applicazione dello IAS 8 *Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori*. L'entità deve applicare lo IAS 10 *Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio di riferimento* per determinare se il cambiamento che si verifica dopo la data di chiusura dell'esercizio comporta o no una rettifica.

Appendice A

Guida operativa

La presente appendice costituisce parte integrante dell'Interpretazione IFRIC 23 e ha la stessa autorità delle altre sue parti.

CAMBIAMENTI NEI FATTI E NELLE CIRCOSTANZE (PARAGRAFO 13)

- A1 Nell'applicare il paragrafo 13 della presente Interpretazione, l'entità deve valutare la pertinenza e l'effetto di un cambiamento nei fatti e nelle circostanze o di nuove informazioni nel contesto della normativa fiscale applicabile. Per esempio, se due trattamenti sono soggetti a normative fiscali distinte, un particolare evento può comportare la rideterminazione della decisione o della stima adottata per un trattamento fiscale, ma non per l'altro.
- A2 Alcuni esempi di cambiamenti nei fatti e nelle circostanze o di nuove informazioni che, a seconda delle circostanze, possono comportare la rideterminazione di una decisione o di una stima richiesta dalla presente Interpretazione comprendono, ma non si limitano, ai seguenti:
- a) controlli o interventi dell'autorità fiscale; ad esempio:
 - i) accettazione o contestazione da parte dell'autorità fiscale del trattamento fiscale o di un trattamento fiscale simile applicato dall'entità;
 - ii) l'informazione relativa al fatto che l'autorità fiscale ha accettato o contestato un trattamento fiscale simile applicato da un'altra entità; e
 - iii) l'informazione relativa all'importo ricevuto o versato per regolarizzare un trattamento fiscale simile;
 - b) modifiche delle norme stabilite dall'autorità fiscale;
 - c) la decadenza del diritto dell'autorità fiscale di controllare o di ricontrollare un trattamento fiscale.
- A3 Il fatto che l'autorità fiscale non si pronunci sull'accettazione di un trattamento fiscale generalmente non costituisce di per sé un cambiamento nei fatti e nelle circostanze o una nuova informazione che incide sulle decisioni e sulle stime richieste dalla presente Interpretazione.

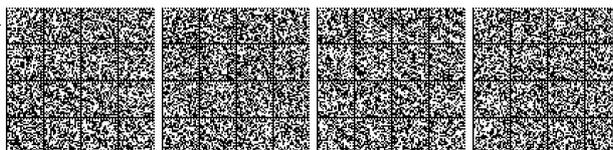
INFORMAZIONI INTEGRATIVE

- A4 Qualora vi sia incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito, l'entità deve determinare se indicare:
- a) in applicazione del paragrafo 122 dello IAS 1 *Presentazione del bilancio*, le decisioni prese nella determinazione del reddito imponibile (perdita fiscale), dei valori ai fini fiscali, delle perdite fiscali non utilizzate e dei crediti di imposta non utilizzati; e
 - b) in applicazione dei paragrafi 125-129 dello IAS 1, le informazioni circa le ipotesi e le stime formulate per la determinazione del reddito imponibile (perdita fiscale), dei valori ai fini fiscali, delle perdite fiscali non utilizzate, dei crediti di imposta non utilizzati e delle aliquote fiscali.
- A5 Se conclude che è probabile che l'autorità fiscale accetti il trattamento fiscale incerto, l'entità deve determinare se, in applicazione del paragrafo 88 dello IAS 12, indicare il potenziale effetto dell'incertezza come una sopravvenienza di natura fiscale.

Appendice B

Data di entrata in vigore e disposizioni transitorie

La presente appendice costituisce parte integrante dell'Interpretazione IFRIC 23 e ha la stessa autorità delle altre sue parti.



DATA DI ENTRATA IN VIGORE

- B1 L'entità deve applicare la presente Interpretazione a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o in data successiva. È consentita l'applicazione anticipata. Se l'entità adotta la presente Interpretazione per un esercizio precedente, tale fatto deve essere indicato.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

- B2 Al momento dell'applicazione iniziale, l'entità deve applicare la presente Interpretazione:
- retroattivamente, secondo quanto previsto dallo IAS 8, se ciò è possibile senza l'uso di elementi noti successivamente; o
 - retroattivamente contabilizzando l'effetto cumulativo dell'applicazione iniziale dell'Interpretazione rilevato alla data dell'applicazione iniziale. Se l'entità sceglie questo metodo di transizione, non deve riformulare l'informativa comparativa. L'entità deve invece rilevare l'effetto cumulativo dell'applicazione iniziale della presente Interpretazione come rettifica del saldo di apertura degli utili portati a nuovo (o, se opportuno, altra componente del patrimonio netto). La data dell'applicazione iniziale è la data di inizio dell'esercizio in cui l'entità applica per la prima volta la presente Interpretazione.

Appendice C

L'entità deve applicare la modifica riportata nella presente appendice quando applica l'IFRIC 23.

Modifica all'IFRS 1 Prima adozione degli International Financial Reporting Standard

È aggiunto il paragrafo 39AF.

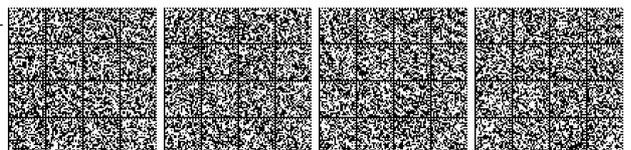
39AF L'IFRIC 23 *Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito* ha aggiunto il paragrafo E8. L'entità deve applicare tale modifica quando applica l'IFRIC 23.

Nell'appendice E sono aggiunti il paragrafo E8 e il relativo titolo.

Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito

- E8 Un neo-utilizzatore la cui data di passaggio agli IFRS è anteriore al 1° luglio 2017 può scegliere di non tener conto dell'applicazione dell'IFRIC 23 *Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito* nell'informativa comparativa contenuta nel suo primo bilancio redatto in conformità agli IFRS. L'entità che opera questa scelta deve rilevare l'effetto cumulativo dell'applicazione dell'IFRIC 23 come rettifica del saldo di apertura degli utili portati a nuovo (o, se opportuno, altra componente del patrimonio netto) all'inizio del primo esercizio di cui redige il bilancio in conformità agli IFRS.

18CE2309



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1596 DELLA COMMISSIONE
del 23 ottobre 2018

che proroga la deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa e la profondità minima, concessa alle sciabiche da spiaggia operanti in talune acque territoriali della Francia (Occitania e Provenza-Alpi-Costa Azzurra)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo e recante modifica del regolamento (CEE) n. 2847/93 e che abroga il regolamento (CE) n. 1626/94 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1967/2006 vieta l'uso di attrezzi trainati entro una distanza di tre miglia nautiche dalla costa o all'interno dell'isobata di 50 metri quando tale profondità è raggiunta a una distanza inferiore dalla costa.
- (2) Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione può concedere una deroga al divieto stabilito all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1967/2006 purché siano soddisfatte le condizioni indicate all'articolo 13, paragrafi 5 e 9.
- (3) La deroga all'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, del precitato regolamento per l'utilizzo di sciabiche da spiaggia in alcune zone marittime situate nelle acque territoriali della Francia, a prescindere dalla profondità, è stata concessa fino al 31 dicembre 2014 con il regolamento di esecuzione (UE) n. 587/2014 della Commissione ⁽²⁾.
- (4) Una proroga della deroga è stata concessa fino al 25 agosto 2018 con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1421 della Commissione ⁽³⁾.
- (5) Il 23 maggio 2018 la Commissione ha ricevuto dalla Francia la richiesta di prorogare la deroga che scadeva il 25 agosto 2018. La Francia ha trasmesso informazioni aggiornate a giustificazione della proroga.
- (6) La Francia ha adottato un piano di gestione conformemente all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1967/2006 ⁽⁴⁾.
- (7) Il comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) ha esaminato la deroga richiesta dalla Francia nel luglio 2018 ⁽⁵⁾. Lo CSTEP ha evidenziato la necessità di migliorare la raccolta dei dati. La Francia si è impegnata a migliorare la raccolta dei dati avviando uno studio scientifico per monitorare le attività di pesca e intensificare lo sforzo di campionamento; si è inoltre impegnata a migliorare il quadro di controllo ben al di là degli obblighi stabiliti per le imbarcazioni in questione nel regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio ⁽⁶⁾, raddoppiando il numero di controlli, aumentando la frequenza delle dichiarazioni di cattura e esigendo che venga trasmessa una notifica preventiva alle autorità di controllo 24 ore prima di ogni bordata di pesca.
- (8) Nel 2013 lo CSTEP ha osservato che, tenuto conto delle caratteristiche degli attrezzi, della bassa velocità di salpamento manuale e del fatto che i pescatori cercano di lavorare su fondali «puliti», l'impatto di questa attività sull'ambiente marino può essere considerato trascurabile.
- (9) La proroga della deroga chiesta dalla Francia è conforme alle condizioni stabilite all'articolo 13, paragrafi 5 e 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006.

⁽¹⁾ GUL 409 del 30.12.2006, pag. 11.

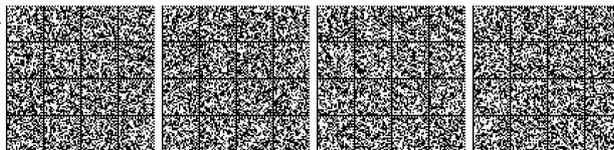
⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 587/2014 della Commissione, del 2 giugno 2014, che deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa e la profondità minima per le sciabiche da spiaggia operanti in talune acque territoriali della Francia (Languedoc-Roussillon e Provence-Alpes-Côte d'Azur) (GU L 164 del 3.6.2014, pag. 13).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1421 della Commissione, del 24 agosto 2015, che proroga la deroga al regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio per quanto riguarda la distanza minima dalla costa e la profondità minima, concessa alle sciabiche da spiaggia operanti in talune acque territoriali della Francia (Languedoc-Roussillon e Provence-Alpes-Côte d'Azur) (GU L 222 del 25.8.2015, pag. 1).

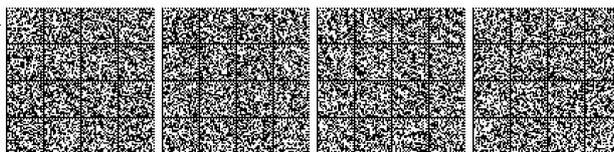
⁽⁴⁾ JORF n. 0122 del 27 maggio 2014, pag. 8669, testo n. 6, NOR: DEVM1407280 A

⁽⁵⁾ <https://stecf.jrc.ec.europa.eu/documents/43805/2147402/STECF+PLEN+18-02.pdf>

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 847/96, (CE) n. 2371/2002, (CE) n. 811/2004, (CE) n. 768/2005, (CE) n. 2115/2005, (CE) n. 2166/2005, (CE) n. 388/2006, (CE) n. 509/2007, (CE) n. 676/2007, (CE) n. 1098/2007, (CE) n. 1300/2008, (CE) n. 1342/2008 e che abroga i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1627/94 e (CE) n. 1966/2006 (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1).



- (10) Sussistono vincoli geografici specifici dovuti all'estensione limitata della piattaforma continentale.
- (11) La pesca con sciabiche da spiaggia è praticata dalla costa in acque poco profonde per la cattura di un'ampia gamma di specie. Per le sue caratteristiche questo tipo di pesca non può essere praticato con altri attrezzi, poiché non esiste un altro attrezzo regolamentato che sia idoneo alla cattura delle specie bersaglio.
- (12) La deroga concessa a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1421 della Commissione riguarda un numero limitato di imbarcazioni (23). La proroga della deroga richiesta dalla Francia riguarda solo 20 imbarcazioni.
- (13) Il piano di gestione adottato dalla Francia garantisce che non vi sarà alcun incremento dello sforzo di pesca, in quanto saranno rilasciate autorizzazioni di pesca a 20 pescherecci specificati che sono già autorizzati a operare dalla Francia, per uno sforzo totale di 1 386 giorni. Inoltre la Francia ha limitato lo sforzo massimo consentito per ciascun attrezzo.
- (14) Con il tempo il piano di gestione dovrebbe consentire di ridurre la flotta, poiché l'autorizzazione di pesca è legata al peschereccio ed è automaticamente revocata quando questo è sostituito.
- (15) La richiesta riguarda imbarcazioni che hanno un'attività comprovata di oltre cinque anni in questo tipo di pesca.
- (16) Tali imbarcazioni sono incluse in un elenco trasmesso alla Commissione conformemente alle disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (17) Le attività di pesca considerate sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1967/2006, poiché il piano di gestione della Francia vieta espressamente di pescare al di sopra di habitat protetti.
- (18) Le prescrizioni dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (CE) n. 1967/2006 non si applicano poiché riguardano i pescherecci da traino.
- (19) Per quanto riguarda l'obbligo di rispettare le disposizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 5, che fissa le dimensioni minime delle maglie, la Commissione osserva che, tenuto conto del fatto che le attività di pesca in questione sono altamente selettive, hanno un impatto trascurabile sull'ambiente marino e non vengono svolte al di sopra di habitat protetti, la Francia ha autorizzato una deroga a tali disposizioni nel suo piano di gestione in linea con l'articolo 9, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (20) Le attività di pesca considerate sono conformi alle prescrizioni in materia di registrazione di cui all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio.
- (21) Le attività di pesca in questione non interferiscono con le attività delle imbarcazioni che utilizzano attrezzi diversi dalle reti da traino, dalle sciabiche o da analoghe reti trainate.
- (22) Il piano francese di gestione della pesca regola l'attività dei pescherecci dotati di sciabiche da spiaggia al fine di garantire che le catture delle specie di cui all'allegato III del regolamento (CE) n. 1967/2006 siano minime.
- (23) L'attività dei pescherecci operanti con sciabiche da spiaggia non è mirata alla cattura di cefalopodi.
- (24) Il piano di gestione francese include deroghe alla taglia minima degli organismi marini per il novellame di sardina sbarcato ai fini del consumo umano cui sono dirette le attività di pesca ivi disciplinate, in conformità all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (25) Lo CSTEP riteneva che dovesse essere richiesta una deroga alla dimensione minima di maglia nonché alla distanza minima dalla costa o alla profondità minima. Tuttavia la Commissione europea è del parere che le pertinenti condizioni elencate nel regolamento Mediterraneo siano rispettate: a norma dell'articolo 9, paragrafo 5, la dimensione minima di maglia per reti da circuizione quali sciabiche da spiaggia è di 14 mm, a norma dell'articolo 15, paragrafo 3, la dimensione minima di maglia non si applica al novellame di sardina sbarcato ai fini del consumo umano se esiste un piano di gestione nazionale per le sciabiche da spiaggia e il piano di gestione francese stabilisce una dimensione minima legale di maglia di 2 mm per le sciabiche da spiaggia utilizzate per la cattura di novellame di sardina.
- (26) Lo CSTEP riteneva che l'impatto di questo tipo di pesca non potesse essere valutato in modo esaustivo in quanto alcune specie in esso catturate non sono soggette a valutazione scientifica. Tuttavia la Commissione europea è del parere che la valutazione dell'impatto dovrebbe basarsi sull'effettiva portata dell'attività di pesca, che è minima: la pesca di «poutine», diretta in particolare al novellame di sardina, è praticata soltanto da 10 imbarcazioni per un totale annuo di catture di solo 1,6 tonnellate.



- (27) Il piano di gestione francese include misure di sorveglianza delle attività di pesca, secondo il disposto dell'articolo 13, paragrafo 9, terzo comma, del regolamento (CE) n. 1967/2006.
- (28) Il 28 settembre 2016 la regione Languedoc-Roussillon ha preso il nome di Occitania⁽¹⁾. I riferimenti a «Languedoc-Roussillon» devono quindi essere sostituiti da «Occitania».
- (29) È quindi opportuno autorizzare la proroga della deroga richiesta.
- (30) È opportuno che la Francia trasmetta informazioni alla Commissione a tempo debito e in conformità al piano di sorveglianza previsto nel suo piano di gestione.
- (31) La durata di validità della deroga sarà limitata, per consentire l'adozione tempestiva di misure di gestione correttive qualora la sorveglianza del piano di gestione evidenzii un cattivo stato di conservazione dello stock sfruttato e permettere nel contempo di approfondire le conoscenze scientifiche al fine di elaborare un piano di gestione più efficiente.
- (32) Il piano di gestione della Francia per le sciabiche da spiaggia non ha una data di scadenza e pertanto il suo periodo di applicazione va al di là della deroga richiesta. Di conseguenza non vi è rischio di vuoto giuridico.
- (33) La deroga dovrebbe pertanto applicarsi fino al 25 agosto 2021.
- (34) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la pesca e l'acquacoltura,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Deroga

L'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1967/2006 non si applica nelle acque territoriali della Francia adiacenti alla costa dell'Occitania e della Provenza-Alpi-Costa Azzurra ai pescherecci dotati di sciabiche da spiaggia:

- a) recanti il numero di immatricolazione citato nel piano di gestione della Francia;
- b) aventi un'attività comprovata di oltre cinque anni in questo tipo di pesca e per i quali sia escluso qualsiasi aumento futuro dello sforzo di pesca; e
- c) titolari di un'autorizzazione di pesca e operanti nell'ambito del piano di gestione adottato dalla Francia in conformità all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1967/2006.

Articolo 2

Piano di monitoraggio e relazione

Entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento la Francia trasmette alla Commissione una relazione redatta conformemente al piano di sorveglianza stabilito nel piano di gestione di cui all'articolo 1, lettera c).

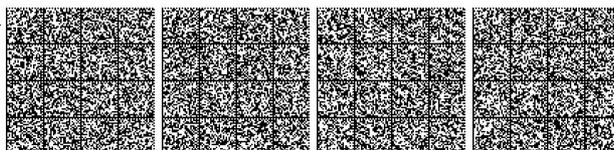
Articolo 3

Entrata in vigore e periodo di applicazione

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

Esso si applica fino al 25 agosto 2021.

⁽¹⁾ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/9/28/INTB1617888D/jo/texte/fr>



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

Fatto a Bruxelles, il 23 ottobre 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

18CE2310



DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2018/1597 DELLA COMMISSIONE

del 23 ottobre 2018

che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri

[notificata con il numero C(2018) 7117]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 4,vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽²⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 della Commissione ⁽³⁾ è stata adottata in seguito alla comparsa di focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5 in vari Stati membri («gli Stati membri interessati») e all'istituzione di zone di protezione e sorveglianza da parte delle autorità competenti degli Stati membri interessati in conformità all'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 2005/94/CE del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (2) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 stabilisce che le zone di protezione e sorveglianza istituite dalle autorità competenti degli Stati membri interessati in conformità alla direttiva 2005/94/CE devono comprendere almeno le zone elencate come zone di protezione e sorveglianza nell'allegato di tale decisione di esecuzione. Essa stabilisce inoltre che le misure da applicare nelle zone di protezione e sorveglianza, secondo quanto previsto all'articolo 29, paragrafo 1, e all'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE, devono essere mantenute almeno fino alle date stabilite per tali zone nell'allegato di detta decisione di esecuzione.
- (3) Dalla data di adozione la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stata ripetutamente modificata per tenere conto degli sviluppi della situazione epidemiologica dell'influenza aviaria nell'Unione. In particolare, la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stata modificata dalla decisione di esecuzione (UE) 2017/696 della Commissione ⁽⁵⁾, al fine di stabilire norme concernenti la spedizione di pulcini di un giorno dalle zone elencate nell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247. Tale modifica ha tenuto conto del fatto che i pulcini di un giorno presentano un rischio molto basso di diffusione dell'influenza aviaria ad alta patogenicità rispetto ad altri prodotti avicoli.
- (4) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stata successivamente modificata anche dalla decisione di esecuzione (UE) 2017/1841 della Commissione ⁽⁶⁾, allo scopo di rafforzare le misure di lotta contro la malattia applicabili in caso di un maggiore rischio di diffusione dell'influenza aviaria ad alta patogenicità. Di conseguenza la decisione

⁽¹⁾ GUL 395 del 30.12.1989, pag. 13.

⁽²⁾ GUL 224 del 18.8.1990, pag. 29.

⁽³⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/247 della Commissione, del 9 febbraio 2017, relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 36 dell'11.2.2017, pag. 62).

⁽⁴⁾ Direttiva 2005/94/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2005, relativa a misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria e che abroga la direttiva 92/40/CEE (GUL 10 del 14.1.2006, pag. 16).

⁽⁵⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/696 della Commissione, dell'11 aprile 2017, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 101 del 13.4.2017, pag. 80).

⁽⁶⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/1841 della Commissione, del 10 ottobre 2017, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 261 dell'11.10.2017, pag. 26).



di esecuzione (UE) 2017/247 prevede ora l'istituzione a livello dell'Unione, a norma dell'articolo 16, paragrafo 4, della direttiva 2005/94/CE, di ulteriori zone di restrizione negli Stati membri interessati in seguito alla comparsa di uno o più focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità, e fissa la durata delle misure da applicare in tali zone. La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 stabilisce attualmente anche norme relative alla spedizione di pollame vivo, pulcini di un giorno e uova da cova dalle ulteriori zone di restrizione verso altri Stati membri, nel rispetto di determinate condizioni.

- (5) Anche l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stato ripetutamente modificato, soprattutto per tenere conto delle modifiche dei confini delle zone di protezione e sorveglianza istituite dagli Stati membri interessati in conformità alla direttiva 2005/94/CE.
- (6) L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stato modificato da ultimo dalla decisione di esecuzione (UE) 2018/1307 della Commissione ⁽¹⁾ in seguito alla notifica, da parte della Bulgaria, della comparsa di un ulteriore focolaio di influenza aviaria ad alta patogenicità in un'azienda avicola situata nella regione di Plovdiv di tale Stato membro. La Bulgaria ha inoltre comunicato alla Commissione di aver debitamente adottato, in seguito alla comparsa di tale focolaio, le misure necessarie prescritte dalla direttiva 2005/94/CE, tra cui l'istituzione di zone di protezione e sorveglianza intorno all'azienda avicola infetta.
- (7) Dalla data in cui è stata apportata l'ultima modifica alla decisione di esecuzione (UE) 2017/247 con decisione di esecuzione (UE) 2018/1307, la Bulgaria ha notificato alla Commissione tre nuovi focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5 in aziende avicole situate in Bulgaria nelle regioni di Plovdiv e Haskovo.
- (8) La Bulgaria ha inoltre comunicato alla Commissione di aver adottato, in seguito alla comparsa di tali nuovi focolai, le misure necessarie prescritte dalla direttiva 2005/94/CE, tra cui l'istituzione di zone di protezione e sorveglianza intorno alle aziende avicole infette in tale Stato membro.
- (9) La Commissione ha esaminato tali misure in collaborazione con la Bulgaria e ha potuto accertare che i confini delle zone di protezione e sorveglianza istituite dalle autorità competenti della Bulgaria si trovano a una distanza sufficiente dalle aziende avicole in cui è stata confermata la comparsa dei nuovi focolai.
- (10) Al fine di prevenire inutili perturbazioni degli scambi all'interno dell'Unione ed evitare che paesi terzi impongano ostacoli ingiustificati agli scambi, è necessario descrivere rapidamente a livello dell'Unione, in collaborazione con la Bulgaria, le zone di protezione e sorveglianza istituite in tale Stato membro in conformità alla direttiva 2005/94/CE in seguito alla comparsa dei nuovi focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità nel medesimo Stato membro.
- (11) È pertanto opportuno aggiornare la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 per tenere conto della nuova situazione epidemiologica relativa all'influenza aviaria ad alta patogenicità in Bulgaria. In particolare, le zone di protezione e sorveglianza recentemente istituite in Bulgaria, attualmente soggette a restrizioni a norma della direttiva 2005/94/CE, dovrebbero essere elencate nell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247.
- (12) L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 dovrebbe essere modificato al fine di aggiornare la regionalizzazione a livello dell'Unione in modo che siano incluse le zone di protezione e sorveglianza istituite in Bulgaria, in conformità alla direttiva 2005/94/CE, in seguito alla comparsa dei nuovi focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in tale Stato membro, e al fine di aggiornare la durata delle restrizioni in esse applicabili.
- (13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la decisione di esecuzione (UE) 2017/247.
- (14) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è modificato conformemente all'allegato della presente decisione.

⁽¹⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2018/1307 della Commissione, del 27 settembre 2018, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GU L 244 del 28.9.2018, pag. 117).

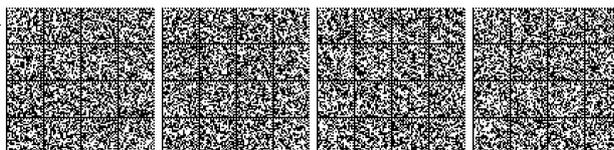


Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 ottobre 2018

Per la Commissione
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro della Commissione



ALLEGATO

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è così modificato:

1) nella parte A, la voce relativa alla Bulgaria è sostituita dalla seguente:

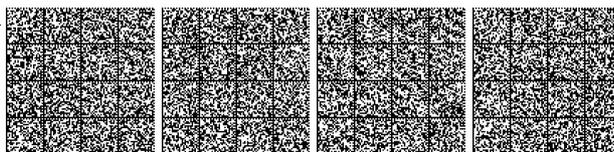
«Stato membro: Bulgaria

Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2005/94/CE
Haskovo region:	
Municipality of Haskovo: — Konush — Manastir — Voyvodovo	18.11.2018
Plovdiv region:	
Municipality of Maritsa: — Manole — Manolsko Konare — Yasno pole	27.10.2018»;

2) nella parte B, la voce relativa alla Bulgaria è sostituita dalla seguente:

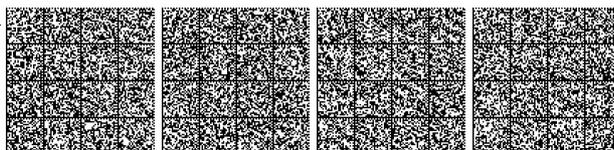
«Stato membro: Bulgaria

Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
Haskovo region:	
Municipality of Haskovo: — Konush — Manastir — Voyvodovo	dal 19.11.2018 al 27.11.2018
Municipality of Haskovo: — Dolno Voyvodino — Galabets — Gorno Voyvodino — Haskovo — Knizhovnik — Kozlets — Malevo — Mandra — Orlovo — Stamboliyski — Teketo — Trakiets — Vaglarovo	27.11.2018



Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
Municipality of Stambolovo: — Zhalti Bryag	27.11.2018
Plovdiv Region:	
Municipality of Maritsa: — Manole — Manolsko Konare — Yasno pole	dal 28.10.2018 al 5.11.2018
Municipality of Rakovski — Land of Stryama - State hunting farm "Chekeritsa"	dal 12.10.2018 al 5.11.2018
Municipality of Maritsa: — Trilistnik	dal 12.10.2018 al 5.11.2018
Municipality of Maritsa: — Rogosh — Skutare	5.11.2018
Municipality of Maritsa: — Dink — Krislovo — Kalekovets — Zhelyazno — Voivodino	21.10.2018
Municipality of Rakovski: — Rakovski — Shishmatsi — Stryama — Bolyarino — Belozem — Chalakovtsi	5.11.2018
Municipality of Sadovo: — Sadovo — Cheshengirovo	5.11.2018»

18CE2311



RACCOMANDAZIONE N. 1/2018 DEL CONSIGLIO DI COOPERAZIONE UE-AZERBAIGIAN
del 28 settembre 2018
sulle priorità del partenariato UE-Azerbaigian [2018/1598]

IL CONSIGLIO DI COOPERAZIONE UE-AZERBAIGIAN,

visto l'accordo di partenariato e cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e la Repubblica di Azerbaigian, dall'altro ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 81,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di partenariato e cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e la Repubblica di Azerbaigian, dall'altro («accordo»), è stato firmato il 22 aprile 1996 ed è entrato in vigore il 1° luglio 1999.
- (2) A norma dell'articolo 81 dell'accordo, il consiglio di cooperazione può formulare opportune raccomandazioni per il conseguimento degli obiettivi dell'accordo.
- (3) A norma dell'articolo 98 dell'accordo, le parti dell'accordo devono adottare qualsiasi misura generale o particolare necessaria per l'adempimento degli obblighi che incombono loro ai sensi dell'accordo e si adoperano per il conseguimento degli obiettivi da esso fissati.
- (4) Il riesame della politica europea di vicinato ha proposto una nuova fase di dialogo con i partner, consentendo di rafforzare il senso di titolarità di entrambe le parti.
- (5) L'Unione europea e l'Azerbaigian intendono consolidare il loro partenariato definendo una serie di priorità per il periodo 2018-2020 con l'obiettivo di sostenere e rafforzare la resilienza e la stabilità dell'Azerbaigian.
- (6) Le parti dell'accordo hanno approvato pertanto il testo delle priorità del partenariato l'UE-Azerbaigian, che favorirà l'attuazione dell'accordo, incentrando la cooperazione su interessi comuni definiti congiuntamente,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

Articolo 1

Il consiglio di cooperazione raccomanda che le parti dell'accordo attuino le priorità del partenariato UE-Azerbaigian descritte nell'allegato.

Articolo 2

Gli effetti della presente raccomandazione decorrono dal giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 28 settembre 2018

Per il consiglio di cooperazione

F. MOGHERINI

E. MAMMADYAROV

⁽¹⁾ GUL 246 del 17.9.1999, pag. 3.



ALLEGATO

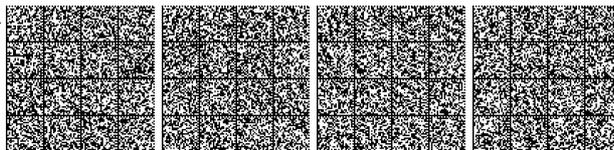
PRIORITÀ DEL PARTENARIATO TRA L'UNIONE EUROPEA E L'AZERBAIGIAN

I. CONTESTO

1. In sede di revisione della politica europea di vicinato, l'UE e l'Azerbaigian hanno concordato priorità di partenariato comuni per rafforzare ulteriormente le loro relazioni sulla base dell'interesse reciproco e dei valori condivisi, del rispetto dei diritti umani, della democrazia e dello Stato di diritto e dell'impegno a rispettare e sostenere l'integrità territoriale, l'inviolabilità delle frontiere internazionali degli Stati, nonché l'indipendenza e la sovranità dell'altra parte, orientare la collaborazione tenendo debitamente conto della sostenibilità economica e guidare il partenariato, soprattutto per il prossimo periodo (2018-2020). Le priorità di partenariato sono state definite nell'ambito di un processo inclusivo che ha coinvolto varie parti interessate, compresa la società civile.
2. Le priorità di partenariato si basano sulla cooperazione proficua già avviata in passato, compresa l'attuazione del piano d'azione PEV, che andranno a sostituire. Tali priorità rispecchiano gli interessi dell'UE e dell'Azerbaigian, a dimostrazione della natura paritetica e reciproca del partenariato. Il partenariato rinnovato intende orientare in modo più mirato le relazioni fra le parti, nell'ambito dell'ampio quadro strategico previsto dal nuovo accordo UE-Azerbaigian, per contribuire agli obiettivi condivisi di pace e sicurezza, prosperità, resilienza e stabilizzazione, nonché per sostenere le riforme che l'Azerbaigian intende varare in questo contesto, e conseguire risultati concreti a vantaggio di tutti i cittadini. Le priorità del partenariato UE-Azerbaigian traducono gli obiettivi della politica europea di vicinato riveduta in settori di cooperazione concreti e definiranno l'agenda per un dialogo politico e settoriale regolare da concordare nel nuovo accordo UE-Azerbaigian.
3. Oltre a porre l'accento sullo stato di diritto, sui diritti fondamentali e sui valori universali, le priorità del partenariato sostengono gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, compresi i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU, l'attuazione dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici del 2015 e l'impegno ad affrontare le questioni relative ai cambiamenti climatici, al degrado ambientale, alla povertà e alle disuguaglianze.
4. Le priorità di partenariato per l'Azerbaigian sono raggruppate negli stessi quattro settori tematici dei «20 obiettivi per il 2020» concordati al vertice del partenariato orientale tenutosi a Bruxelles il 24 novembre 2017, pur rispettando il principio della differenziazione. Nella misura del possibile, le priorità di partenariato e i 20 obiettivi per il 2020 dovrebbero rafforzarsi reciprocamente.
5. L'Azerbaigian intende diversificare la propria economia e sta sviluppando un ambizioso programma di riforme economiche. L'UE è uno dei principali investitori nel paese, con oltre metà degli investimenti diretti esteri sia nel settore petrolifero che negli altri settori. In questo contesto, l'UE e l'Azerbaigian sono disposti a proseguire il dialogo economico e la cooperazione finalizzata alla diversificazione economica e alla crescita sostenibile, in particolare fornendo sostegno all'Azerbaigian per migliorare il clima e le condizioni per l'attività imprenditoriale in tutti i settori, come spiegato in modo più dettagliato al paragrafo 19. Sviluppando ulteriormente l'obiettivo strategico condiviso dell'Azerbaigian e dell'UE di creare collegamenti diretti per l'energia e i trasporti, il ruolo dell'Azerbaigian come partner strategico per l'energia e la sua posizione geografica come hub naturale di trasporto offrono la possibilità di potenziare l'agenda delle parti relativa alle connessioni, incrementando gli scambi e la logistica e varando importanti progetti di trasporto est-ovest e nord-sud nella regione.
6. Basandosi, tra l'altro, sulla ripresa del dialogo relativo ai diritti umani si rafforzerà la cooperazione in materia di Stato di diritto, riforma della giustizia e riforma della pubblica amministrazione. Sarà inoltre accelerata l'attuazione del partenariato per la mobilità e degli accordi di agevolazione del rilascio dei visti e di riammissione. Per contribuire a creare un flusso aperto di conoscenze ed esperienze si intensificherà la cooperazione in materia di istruzione, ricerca, innovazione e cultura.
7. In futuro le priorità del partenariato saranno alla base della programmazione e della cooperazione finanziaria tra l'UE e l'Azerbaigian, in particolare nel prossimo quadro di sostegno unico 2018-2020 per l'Azerbaigian. Le parti esamineranno periodicamente la realizzazione delle priorità del partenariato insieme ai soggetti interessati per conseguire gli obiettivi concordati.

II. PRIORITÀ

8. La cooperazione riguarderà i seguenti aspetti: buona governance, Stato di diritto e diritti umani, dialogo con la società civile e contatti interpersonali, sviluppo sostenibile e modernizzazione, ricerca e innovazione, trasporti, energia, azione per il clima, e promozione di standard ambientali elevati.



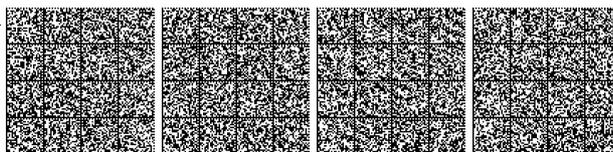
9. La cooperazione economica finalizzata a una crescita economica sostenuta e più duratura è un ambito di grande interesse reciproco in cui si esamineranno tutte le possibilità di miglioramento del contesto imprenditoriale. Per accelerare la crescita e renderla più inclusiva e sostenibile a lungo termine occorreranno istituzioni pubbliche solide e una migliore governance, un maggior rispetto delle norme del lavoro, migliori collegamenti infrastrutturali, una gestione sostenibile delle risorse naturali nonché competenze e risorse umane adeguate. Affrontare tali questioni permetterà di creare condizioni favorevoli a una più stretta cooperazione nei settori strategici e a una maggiore mobilità, nell'interesse dei cittadini dell'Azerbaijan e dell'UE. Ciascun tema prioritario comprende vari elementi che seguono un approccio multidisciplinare e trasversale, necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti.
10. I settori di cooperazione politica, economica e tecnica indicati di seguito non sono esaustivi; la cooperazione tra l'UE e l'Azerbaijan può inglobare - ed è incoraggiata a farlo - un maggior numero di settori. Essa può essere perseguita a livello bilaterale e nel contesto multilaterale, in cui la partecipazione dell'Azerbaijan potrebbe essere ulteriormente rafforzata.
11. Una società civile dinamica è estremamente importante per lo sviluppo del settore privato, una crescita economica sostenibile, politiche ambientali ambiziose e l'innovazione sociale. Un dialogo di alta qualità sulle riforme settoriali richiede competenze tecniche. La cooperazione mira a rafforzare le capacità di tutte le parti interessate.
12. La società civile avrà la possibilità di partecipare maggiormente alla vita pubblica. Altre questioni trasversali come quelle relative al genere, al clima, all'ambiente e agli affari sociali saranno integrate in tutti gli ambiti strategici pertinenti. Sarà rivolta particolare attenzione all'aumento delle opportunità di lavoro per le donne e i giovani.

1. Consolidamento delle istituzioni e buona governance

13. L'Azerbaijan e l'UE promuoveranno la buona governance e miglioreranno costantemente la pubblica amministrazione, compresa la funzione pubblica, e il sistema giudiziario dell'Azerbaijan. Questo includerà anche una cooperazione sulle questioni relative alla sicurezza.
14. Sarà rivolta particolare attenzione allo Stato di diritto, comprese l'indipendenza, l'imparzialità, la qualità e l'efficienza del sistema giudiziario. Le parti continueranno ad adoperarsi per riformare la pubblica amministrazione a tutti i livelli di governo, comprese le autorità locali, le attività di contrasto e la gestione delle finanze pubbliche. Scopo della cooperazione in questo campo è migliorare sia la rendicontabilità e l'efficacia delle suddette istituzioni che la trasparenza e l'efficienza dell'erogazione dei servizi pubblici, secondo le migliori pratiche e con mezzi che comprendano un uso generalizzato dell'amministrazione elettronica. Le parti si sforzeranno inoltre di basare l'elaborazione e la valutazione delle politiche su dati chiari forniti, tra l'altro, da un servizio statistico di elevata qualità e di coinvolgere la società civile nel processo di definizione delle politiche.
15. La lotta alla corruzione sarà un elemento essenziale della riforma amministrativa e della cooperazione volta a rafforzare lo Stato di diritto. La cooperazione mirerà a rafforzare le capacità e le attività degli organismi anticorruzione nonché a migliorare il contesto normativo in base alle migliori pratiche e agli standard internazionali, specie per quanto riguarda il sistema degli appalti pubblici e la gestione delle funzioni pubbliche, cioè i settori in cui le sfide economiche e di altra natura sono più considerevoli (appalti, permessi, ecc.), al fine di garantire standard etici elevati. La trasparenza sarà un elemento importante per evitare i conflitti di interesse e rafforzare la rendicontabilità in caso di condotta illecita. Sarà intensificata anche la cooperazione nella lotta contro le frodi che ledono gli interessi finanziari dell'UE e dell'Azerbaijan. Le parti collaboreranno inoltre ai fini del recupero dei proventi di reato e della lotta contro il riciclaggio di denaro attraverso un quadro istituzionale e giuridico adeguato comprendente la creazione di un ufficio nazionale per il recupero dei beni.
16. La cooperazione nel settore della sicurezza punterà a rafforzare le capacità e la responsabilità delle autorità competenti e ad affrontare le preoccupazioni comuni riguardanti la lotta alla criminalità organizzata, alla droga e al terrorismo, compreso il finanziamento del terrorismo, utilizzando mezzi conformi alle disposizioni in materia di giustizia, libertà e sicurezza contenute nei vari accordi che disciplinano le relazioni UE-Azerbaijan e tenendo conto degli standard internazionali. Le parti intensificheranno inoltre gli sforzi per aumentare la resilienza alle minacce informatiche.

2. Sviluppo economico e opportunità di mercato

17. L'UE sosterrà gli sforzi profusi dall'Azerbaijan per diversificare la struttura della sua economia e rafforzare il suo potenziale di esportazione e le fonti di reddito ai fini di una crescita sostenibile e inclusiva, favorita da un'economia sempre più intelligente, verde, circolare e sociale. Le parti intensificheranno il commercio bilaterale in tutti i settori, anche affrontando la questione dell'accesso reciproco al mercato e degli ostacoli agli investimenti.



18. L'adesione dell'Azerbaijan all'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) è un obiettivo importante al riguardo e l'UE è pronta a sostenere attivamente questo processo.
19. Le parti collaboreranno per creare in Azerbaijan un contesto imprenditoriale favorevole e abilitante basato sulla stabilità economica, sulla concorrenza leale e sull'applicazione efficiente e imparziale della legge da parte del settore pubblico. La politica pubblica, guidata dalla tabella di marcia strategica sulle prospettive dell'economia nazionale e ispirata alle raccomandazioni pertinenti della valutazione dello Small Business Act dell'UE, mirerà ad agevolare l'attività delle piccole e medie imprese (PMI), che sono le principali fonti di occupazione, migliorando ad esempio l'accesso ai finanziamenti, la tutela e il rispetto dei diritti di proprietà o il contesto normativo e infrastrutturale per le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC). Promuovendo le organizzazioni di sostegno alle imprese e l'accesso delle PMI a servizi aziendali e attività di formazione migliori si favorirà inoltre l'integrazione delle imprese azeri nelle catene del valore mondiali e si contribuirà alla condivisione delle conoscenze e allo sviluppo delle industrie. L'attiva partecipazione dell'Azerbaijan ai programmi dell'UE per le PMI (COSME) e per la ricerca e l'innovazione (Orizzonte 2020) favorisce lo sviluppo dell'attività imprenditoriale. Si promuoveranno collegamenti migliori tra l'istruzione e le imprese, anche attraverso gli incubatori di imprese.
20. Per garantire uno sviluppo equilibrato, sostenibile e inclusivo e la diversificazione dell'economia, l'UE e l'Azerbaijan collaboreranno nell'ambito dello sviluppo regionale e rurale al fine di potenziare l'amministrazione locale e la società civile, rafforzando in particolare la produttività e la competitività dell'agricoltura e delle PMI rurali, comprese le piccole imprese a conduzione familiare.
21. Le parti collaboreranno per promuovere l'economia digitale, anche attraverso l'armonizzazione dell'ambiente digitale dell'Azerbaijan con il mercato unico digitale dell'UE, rafforzare la cibersecurity e sviluppare meccanismi per un'economia verde e circolare basandosi, ove opportuno, sulla normativa e sulle migliori pratiche dell'UE.
22. Nel contesto della diversificazione dell'economia, le misure occupazionali e sociali permetteranno alla popolazione, e in particolare ai gruppi vulnerabili, di adattarsi ai cambiamenti del mercato del lavoro. L'UE condividerà la sua esperienza per migliorare le disposizioni sull'assistenza sociale onde tutelare i disoccupati e i gruppi socialmente vulnerabili e favorirne l'inclusione nella società. L'UE e l'Azerbaijan promuoveranno un dialogo sociale efficace nel rispetto degli standard dell'Organizzazione internazionale del lavoro.

3. Connettività, efficienza energetica, ambiente e azione per il clima

23. La strategia di diversificazione dell'Azerbaijan si basa in larga misura sulla posizione privilegiata del paese in quanto punto di convergenza delle connessioni di trasporto; le parti collaboreranno per migliorare la capacità dell'Azerbaijan di fungere da hub commerciale, logistico e di trasporto, garantendo un contesto fisico e normativo favorevole a questo obiettivo. Sarà rivolta particolare attenzione a un sistema efficace di transito e gestione delle frontiere puntando inoltre alla rapida conclusione di un accordo UE-Azerbaijan nel settore del trasporto aereo. Anche la governance del settore dei trasporti, comprese le riforme giuridiche e istituzionali, è di fondamentale importanza.
24. Il rafforzamento delle interconnessioni energetiche fra i paesi partner e con l'UE è una priorità sia per l'Azerbaijan che per l'UE. Le capacità e la posizione geografica dell'Azerbaijan gli consentono di svolgere un ruolo chiave nel contribuire alla sicurezza energetica dell'Europa. Analogamente, l'UE può dare un contributo considerevole al miglioramento dell'efficienza, della competitività, della sostenibilità e della sicurezza del settore dell'energia in Azerbaijan. A tal fine, le parti dovrebbero offrirsi reciprocamente opportunità aperte e non falsate di commercio e di investimento nei rispettivi settori dell'energia. In questo contesto, le parti intensificheranno anche gli sforzi per migliorare il clima generale per gli investimenti nei rispettivi settori e mercati dell'energia. Per quanto riguarda gli scambi di energia, le parti mireranno a migliorare il funzionamento dei sistemi energetici pertinenti e la stabilità dei mercati dell'energia verso e attraverso i quali vi sono e vi saranno flussi di energia. In questo contesto, e in linea con le disposizioni della dichiarazione congiunta sul corridoio meridionale firmata il 13 gennaio 2011, il rapido completamento del corridoio meridionale del gas e l'avvio tempestivo delle forniture di gas al mercato europeo sono priorità fondamentali. Questo rafforzerà il ruolo dell'Azerbaijan non solo quale importante fornitore di energia all'Europa, ma anche come potenziale paese di transito in grado di offrire una gamma completa di servizi di trasmissione e logistica, nel contesto del corridoio meridionale del gas, ai produttori di energia della regione del Caspio e di altre zone in previsione della possibile espansione del corridoio meridionale del gas ad altri paesi e regioni. Infine, l'UE condividerà la sua esperienza per quanto riguarda le questioni di politica normativa e la transizione verso un'economia verde e sostenibile, in particolare promuovendo misure volte a migliorare l'efficienza energetica e soluzioni in materia di energia rinnovabile, conformemente al memorandum d'intesa su un partenariato strategico tra l'UE e l'Azerbaijan in materia di energia firmato il 7 novembre 2006. Le riforme del settore dell'energia saranno essenziali in questo contesto.



25. Una migliore governance ambientale, la gestione sostenibile delle risorse naturali e la transizione verso un'economia verde e circolare, associate alle cooperazione per la definizione di una politica dei trasporti rispettosa dell'ambiente attraverso l'attuazione di progetti pertinenti, sono fondamentali per conseguire uno sviluppo sostenibile. Le parti collaboreranno per garantire l'applicazione delle migliori pratiche in questo campo. L'efficienza energetica, la gestione dell'ambiente urbano e rurale, in particolare una migliore prevenzione dell'inquinamento e un uso efficace dei materiali, e la gestione dei rifiuti svolgeranno un ruolo fondamentale nel conseguimento degli obiettivi ambientali dell'Azerbaijan. Altri aspetti prioritari in questo campo sono la gestione sostenibile delle foreste e la gestione dei bacini idrografici. Una cooperazione più intensa relativa all'azione per il clima aiuterà l'Azerbaijan a sviluppare un'economia più efficiente, competitiva, resiliente e stabile in linea con i suoi contributi stabiliti a livello nazionale (NDC). La piena attuazione dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e i rispettivi NDC figureranno tra le priorità principali. L'UE incentrerà la sua cooperazione con l'Azerbaijan sulla promozione di strategie di sviluppo di lungo periodo a basse emissioni di gas a effetto serra, sull'integrazione dell'azione per il clima e dell'ambiente nelle politiche nazionali, con un'attenzione particolare alle opzioni dai risultati immediati, sull'introduzione di quadri di misurazione, notifica e verifica delle emissioni e sull'adattamento ai cambiamenti climatici.

4. Mobilità e contatti interpersonali

26. Le parti mireranno ad aumentare la mobilità dei cittadini, ove opportuno, e la cooperazione in materia di istruzione, giovani, cultura, ricerca e innovazione.
27. I partner si impegnano a dare effettiva attuazione al partenariato per la mobilità nonché a garantire la piena applicazione e il buon funzionamento degli accordi di agevolazione del rilascio dei visti e di riammissione con l'idea di prendere in considerazione a tempo debito, se le condizioni lo consentono, l'avvio di un dialogo sulla liberalizzazione dei visti con l'Azerbaijan purché siano soddisfatti i requisiti per una mobilità sicura e ben gestita, compresa l'effettiva attuazione degli accordi di agevolazione del rilascio dei visti e di riammissione. A tale riguardo, le parti collaboreranno al fine di consolidare il quadro giuridico e istituzionale per la sicurezza dei documenti, la gestione delle frontiere, la migrazione e la politica di asilo in linea con i migliori standard internazionali.
28. Sulla base della collaborazione in corso nell'ambito di Erasmus+ e del processo di Bologna e dello sviluppo della formazione tecnica e professionale, la futura cooperazione mirerà a modernizzare il sistema di istruzione dell'Azerbaijan dalla scuola materna all'istruzione superiore, contribuendo a conciliare la domanda di istruzione delle persone con le competenze richieste dai datori di lavoro. Ci si adopererà in particolare per sviluppare le competenze e la formazione degli insegnanti nonché per migliorare l'immagine pubblica e la qualità della formazione professionale. Sarà incentivata la cooperazione in materia di ricerca e innovazione. La cooperazione relativa al dialogo interculturale promuoverà la diversità culturale e una miglior comprensione reciproca e aumenterà la tolleranza nelle nostre società.

18CE2312



DECISIONE (UE) 2018/1599 DEL CONSIGLIO**del 15 ottobre 2018****relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, dell'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Repubblica di Singapore**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, l'articolo 100, paragrafo 2, e l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il 23 aprile 2007 il Consiglio ha autorizzato la Commissione a negoziare un accordo di libero scambio (ALS) con gli Stati membri dell'Associazione delle nazioni del sud-est asiatico (ASEAN). Tale autorizzazione prevedeva la possibilità di avviare negoziati bilaterali.
- (2) Il 22 dicembre 2009 il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad avviare negoziati bilaterali per ALS con singoli Stati membri dell'ASEAN, cominciando da Singapore, che devono essere condotti in conformità con le direttive di negoziato esistenti.
- (3) I negoziati per un accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Repubblica di Singapore («accordo») sono stati portati a termine ed è opportuno firmare l'accordo a nome dell'Unione, a condizione che siano rispettate le procedure necessarie per la sua conclusione in una data successiva,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

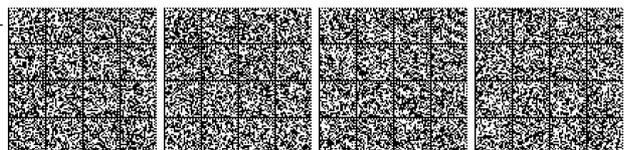
Articolo 1

È autorizzata la firma, a nome dell'Unione, dell'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Repubblica di Singapore, con riserva della conclusione di tale accordo ⁽¹⁾.

Articolo 2

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare l'accordo a nome dell'Unione.

⁽¹⁾ Il testo dell'accordo sarà pubblicato unitamente alla decisione relativa alla sua conclusione.



Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

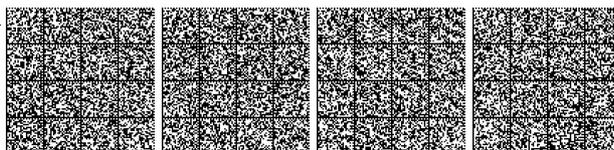
Fatto a Lussemburgo, il 15 ottobre 2018

Per il Consiglio

La presidente

E. KÖSTINGER

18CE2313



DECISIONE (UE) 2018/1600 DEL CONSIGLIO

del 28 settembre 2018

relativa alla richiesta del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen riguardanti l'Agenzia dell'Unione europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (eu-LISA)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto l'articolo 4 del protocollo n. 19 sull'acquis di Schengen integrato nell'ambito dell'Unione europea allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la richiesta del governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, formulata con lettera al presidente del Consiglio in data 19 luglio 2018, di partecipare a talune disposizioni dell'acquis di Schengen specificate in tale lettera,

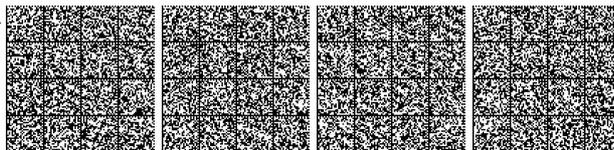
considerando quanto segue:

- (1) Con decisione 2000/365/CE ⁽¹⁾ il Consiglio ha autorizzato il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord («Regno Unito») a partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen conformemente alle condizioni enunciate in tale decisione.
- (2) Il regolamento (UE) n. 1077/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ ha istituito l'Agenzia europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia («Agenzia»), comunemente nota come eu-LISA, al fine di provvedere alla gestione operativa del sistema d'informazione Schengen di seconda generazione (SIS II), del sistema d'informazione visti (VIS) e dell'Eurodac, compresi determinati aspetti delle relative infrastrutture di comunicazione, ed eventualmente a quella di altri sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia, sulla base di atti giuridici separati dell'Unione fondati sugli articoli da 67 a 89 TFUE.
- (3) Con decisione 2010/779/UE ⁽³⁾ il Consiglio ha autorizzato il Regno Unito a partecipare al regolamento (UE) n. 1077/2011 nella misura in cui esso riguarda la gestione operativa del VIS e di parti del SIS II, a cui il Regno Unito non partecipa.
- (4) Il 29 giugno 2017 la Commissione europea ha presentato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (eu-LISA), che modifica il regolamento (CE) n. 1987/2006 e la decisione 2007/533/GAI del Consiglio e abroga il regolamento (UE) n. 1077/2011 («regolamento proposto»).
- (5) Ai sensi del regolamento proposto, l'Agenzia sarà sostituita dall'Agenzia dell'Unione europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (eu-LISA) («agenzia proposta»), la quale subentrerà all'Agenzia sul piano giuridico. L'agenzia proposta sarà incaricata, alla stregua dell'Agenzia, della gestione operativa del SIS II, del VIS e dell'Eurodac. L'agenzia proposta sarà inoltre incaricata della preparazione, dello sviluppo o della gestione operativa del sistema di ingressi/uscite (EES), di DubliNet e del sistema europeo di informazione e autorizzazione ai viaggi (ETIAS) e potrebbe essere incaricata della preparazione, dello sviluppo e della gestione operativa di altri sistemi IT su larga scala nel settore della libertà, della sicurezza e della giustizia ove previsto da pertinenti atti giuridici dell'Unione fondati sugli articoli da 67 a 89 TFUE.

⁽¹⁾ Decisione 2000/365/CE del Consiglio, del 29 maggio 2000, riguardante la richiesta del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen (GU L 131 dell'1.6.2000, pag. 43).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1077/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, che istituisce un'agenzia europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (GU L 286 dell'1.11.2011, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione 2010/779/UE del Consiglio, del 14 dicembre 2010, relativa alla richiesta del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen riguardanti l'istituzione di un'agenzia europea per la gestione operativa dei sistemi di tecnologia dell'informazione su larga scala nel settore della libertà, della sicurezza e della giustizia (GU L 333 del 17.12.2010, pag. 58).



- (6) Il SIS II fa parte dell'acquis di Schengen. Il regolamento (CE) n. 1987/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e la decisione 2007/533/GAI del Consiglio ⁽²⁾ disciplinano l'istituzione, l'esercizio e l'uso del SIS II. Tuttavia, il Regno Unito ha partecipato solo all'adozione della decisione 2007/533/GAI che sviluppa le disposizioni dell'acquis di Schengen di cui all'articolo 1, lettera a), punto ii), della decisione 2000/365/CE.
- (7) Il VIS fa altresì parte dell'acquis di Schengen. Il Regno Unito non ha partecipato all'adozione della decisione 2004/512/CE del Consiglio ⁽³⁾, del regolamento (CE) n. 767/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ e della decisione 2008/633/GAI del Consiglio ⁽⁵⁾ che disciplinano l'istituzione, l'esercizio o l'uso del VIS, né è da essi vincolato.
- (8) L'Eurodac non fa parte dell'acquis di Schengen. Il Regno Unito ha partecipato all'adozione del regolamento (UE) n. 603/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ che disciplina l'istituzione, l'esercizio e l'uso dell'Eurodac ed è da esso vincolato.
- (9) L'EES fa parte dell'acquis di Schengen. Il Regno Unito non ha partecipato all'adozione del regolamento (UE) 2017/2226 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ che disciplina l'istituzione, l'esercizio e l'uso dell'EES, né è da esso vincolato.
- (10) L'ETIAS fa altresì parte dell'acquis di Schengen. Il Regno Unito non ha partecipato all'adozione del regolamento (UE) 2018/1240 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾ che disciplina l'istituzione, l'esercizio e l'uso dell'ETIAS, né è da esso vincolato.
- (11) DubliNet non fa parte dell'acquis di Schengen. Il Regno Unito è vincolato dal regolamento (CE) n. 1560/2003 della Commissione ⁽⁹⁾ che istituisce DubliNet, una linea separata di comunicazione elettronica sicura.
- (12) Tenuto conto della sua partecipazione all'Eurodac e a DubliNet e della sua parziale partecipazione al SIS II, il Regno Unito ha il diritto di partecipare alle attività dell'agenzia proposta, nella misura in cui essa sarà responsabile della gestione operativa del SIS II, quale disciplinato dalla decisione 2007/533/GAI, dell'Eurodac e di DubliNet, alla stessa stregua dell'Agenzia.
- (13) L'agenzia proposta, alla stregua dell'Agenzia, dovrebbe essere dotata di un'unica personalità giuridica ed essere caratterizzata dall'unità della sua struttura organizzativa e finanziaria. A tal fine l'agenzia proposta dovrebbe essere istituita per mezzo di un unico strumento legislativo che dovrebbe essere votato dal Consiglio nel suo insieme. Inoltre, una volta adottato, il regolamento proposto dovrebbe diventare applicabile in tutti i suoi elementi negli Stati membri da esso vincolati. È pertanto esclusa la possibilità di un'applicazione parziale per il Regno Unito.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1987/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, sull'istituzione, l'esercizio e l'uso del sistema d'informazione Schengen di seconda generazione (SIS II) (GU L 381 del 28.12.2006, pag. 4).

⁽²⁾ Decisione 2007/533/GAI del Consiglio, del 12 giugno 2007, sull'istituzione, l'esercizio e l'uso del sistema d'informazione Schengen di seconda generazione (SIS II) (GU L 205 del 7.8.2007, pag. 63).

⁽³⁾ Decisione 2004/512/CE del Consiglio, dell'8 giugno 2004, che istituisce il sistema di informazione visti (VIS) (GU L 213 del 15.6.2004, pag. 5).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 767/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, concernente il sistema di informazione visti (VIS) e lo scambio di dati tra Stati membri sui visti per soggiorni di breve durata (regolamento VIS) (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 60).

⁽⁵⁾ Decisione 2008/633/GAI del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'accesso per la consultazione al sistema di informazione visti (VIS) da parte delle autorità designate degli Stati membri e di Europol ai fini della prevenzione, dell'individuazione e dell'investigazione di reati di terrorismo e altri reati gravi (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 129).

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) n. 603/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, che istituisce l'«Eurodac» per il confronto delle impronte digitali per l'efficace applicazione del regolamento (UE) n. 604/2013 che stabilisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda di protezione internazionale presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di un paese terzo o da un apolide e per le richieste di confronto con i dati Eurodac presentate dalle autorità di contrasto degli Stati membri e da Europol a fini di contrasto, e che modifica il regolamento (UE) n. 1077/2011 che istituisce un'agenzia europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (GU L 180 del 29.6.2013, pag. 1).

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2017/2226 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2017, che istituisce un sistema di ingressi/uscite per la registrazione dei dati di ingresso e di uscita e dei dati relativi al respingimento dei cittadini di paesi terzi che attraversano le frontiere esterne degli Stati membri e che determina le condizioni di accesso al sistema di ingressi/uscite a fini di contrasto e che modifica la Convenzione di applicazione dell'accordo di Schengen e i regolamenti (CE) n. 767/2008 e (UE) n. 1077/2011 (GU L 327 del 9.12.2017, pag. 20).

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) 2018/1240 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 settembre 2018, che istituisce un sistema europeo di informazione e autorizzazione ai viaggi (ETIAS) e che modifica i regolamenti (UE) n. 1077/2011, (UE) n. 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 e (UE) 2017/2226 (GU L 236 del 19.9.2018, pag. 1).

⁽⁹⁾ Regolamento (CE) n. 1560/2003 della Commissione, del 2 settembre 2003, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 343/2003 del Consiglio che stabilisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda d'asilo presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di un paese terzo (GU L 222 del 5.9.2003, pag. 3).



- (14) Al fine di assicurare il rispetto dei trattati e dei protocolli applicabili e di salvaguardare nel contempo l'unità e la coerenza del regolamento proposto, il Regno Unito ha chiesto di partecipare al regolamento proposto a norma dell'articolo 4 del protocollo n. 19, nella misura in cui le sue disposizioni si riferiscono alla responsabilità dell'Agenzia con riguardo alla gestione operativa del SIS II, quale disciplinato dal regolamento (CE) n. 1987/2006, nonché del VIS, dell'EES e dell'ETIAS.
- (15) Il Consiglio riconosce il diritto del Regno Unito di chiedere, conformemente all'articolo 4 del protocollo n. 19, di partecipare al regolamento proposto, nella misura in cui il Regno Unito non parteciperà a detto regolamento per altri motivi.
- (16) La partecipazione del Regno Unito al regolamento proposto non pregiudicherebbe il fatto che attualmente il Regno Unito non partecipa né può partecipare alle disposizioni dell'acquis di Schengen riguardanti la libera circolazione dei cittadini di paesi terzi, la politica in materia di visti e l'attraversamento delle frontiere esterne degli Stati membri da parte delle persone. Ciò giustificherebbe l'inclusione nel regolamento proposto di disposizioni specifiche rispecchianti questa particolare posizione del Regno Unito, in particolare per quanto riguarda il limitato diritto di voto nel consiglio di amministrazione dell'Agenzia.
- (17) Il comitato misto istituito a norma dell'articolo 3 dell'accordo concluso dal Consiglio dell'Unione europea con la Repubblica d'Islanda e il Regno di Norvegia sulla loro associazione all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen ⁽¹⁾ è stato informato, a norma dell'articolo 5 di detto accordo, che è in preparazione la presente decisione.
- (18) Il comitato misto istituito a norma dell'articolo 3 dell'accordo tra l'Unione europea, la Comunità europea e la Confederazione svizzera, riguardante l'associazione di quest'ultima all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen ⁽²⁾, è stato informato, a norma dell'articolo 5 di detto accordo, che è in preparazione la presente decisione.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

In seguito alle decisioni 2000/365/CE e 2010/779/UE, il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord partecipa al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la gestione operativa dei sistemi IT su larga scala nello spazio di libertà, sicurezza e giustizia (eu-LISA), che modifica il regolamento (CE) n. 1987/2006 e la decisione 2007/533/GAI del Consiglio e abroga il regolamento (UE) n. 1077/2011 nella misura in cui esso riguarda la gestione operativa del VIS, di parti del SIS II, a cui il Regno Unito non partecipa, nonché dell'EES e dell'ETIAS.

Articolo 2

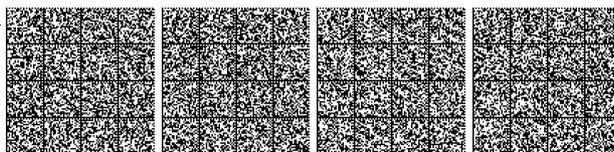
La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 28 settembre 2018

Per il Consiglio
La presidente
M. SCHRAMBÖCK

⁽¹⁾ GUL 176 del 10.7.1999, pag. 36.

⁽²⁾ GUL 53 del 27.2.2008, pag. 52.



DECISIONE (UE) 2018/1601 DEL CONSIGLIO
del 15 ottobre 2018

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale durante la 73ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e la 100ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

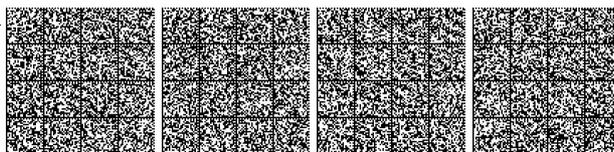
vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'azione dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi dovrebbe mirare a proteggere l'ambiente marino e migliorare la sicurezza della navigazione in mare.
- (2) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino («MEPC») dell'Organizzazione marittima internazionale («IMO») dovrebbe adottare le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi («allegato VI della MARPOL») nella 73ª sessione in calendario dal 22 al 26 ottobre 2018 («MEPC 73»).
- (3) Il Comitato per la sicurezza marittima («MSC») dell'IMO dovrebbe adottare le modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere («codice ESP 2011») nella 100ª sessione in calendario dal 3 al 7 dicembre 2018 («MSC 100»).
- (4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione alla MEPC 73, dato che le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della MARPOL saranno in grado di influire in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare la direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione all'MSC 100, dato che le modifiche del codice ESP 2011 saranno in grado di influire in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare il regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.
- (6) Le modifiche apportate alla regola 14 dell'allegato VI della MARPOL per imporre il divieto di trasportare a bordo olio combustibile non conforme a fini di propulsione o esercizio dovrebbero garantire l'applicazione rigorosa della norma sugli oli combustibili di cui alla regola 14.1.3 dell'allegato VI della MARPOL, che acquisterà efficacia il 1º gennaio 2020.
- (7) Le modifiche del codice ESP 2011 dovrebbero includere modifiche redazionali che permettano di individuare tutti i requisiti obbligatori e di migliorare le tabelle e moduli, alle quali si abbinino i nuovi requisiti sostanziali necessari per integrare i recenti aggiornamenti della serie Z10 dei requisiti unificati dell'Associazione internazionale delle società di classificazione.
- (8) Nella misura in cui le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della MARPOL e del codice ESP 2011 possono incidere sulle disposizioni della direttiva (UE) 2016/802 e del regolamento (UE) n. 530/2012, tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione.
- (9) L'Unione non è membro dell'IMO né è parte contraente delle convenzioni e dei codici pertinenti. È opportuno pertanto che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche in questione, nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione,

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GUL 132 del 21.5.2016, pag. 58).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2012, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (GUL 172 del 30.6.2012, pag. 3).



HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione alla 73ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di cui al documento MEPC 73/3 dell'IMO.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione alla 100ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere, di cui all'allegato 2 del documento MSC 99/22/Add.1 dell'IMO.

Articolo 3

1. Gli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO, esprimono congiuntamente, agendo nell'interesse dell'Unione, la posizione da adottare a nome dell'Unione di cui all'articolo 1.
2. Gli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO, esprimono congiuntamente, agendo nell'interesse dell'Unione, la posizione da adottare a nome dell'Unione di cui all'articolo 2.
3. Le eventuali modifiche di lieve entità delle posizioni di cui agli articoli 1 e 2 possono essere concordate senza ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare, nell'interesse dell'Unione, di essere vincolati dalle modifiche di cui agli articoli 1 e 2, nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione.

Articolo 5

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Lussemburgo, il 15 ottobre 2018

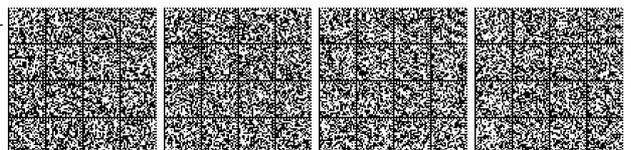
Per il Consiglio
La presidente
E. KÖSTINGER

18CE2315

LEONARDO CIRCELLI, *redattore*

DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2018-GUE-099) Roma, 2018 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.



MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it**

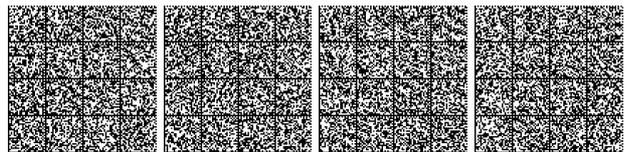
L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)

validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

	<u>CANONE DI ABBONAMENTO</u>
Tipo A Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari: <i>(di cui spese di spedizione € 257,04)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 128,52)*</i>	- annuale € 438,00 - semestrale € 239,00
Tipo B Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale: <i>(di cui spese di spedizione € 19,29)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 9,64)*</i>	- annuale € 68,00 - semestrale € 43,00
Tipo C Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE: <i>(di cui spese di spedizione € 41,27)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 20,63)*</i>	- annuale € 168,00 - semestrale € 91,00
Tipo D Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali: <i>(di cui spese di spedizione € 15,31)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 7,65)*</i>	- annuale € 65,00 - semestrale € 40,00
Tipo E Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni: <i>(di cui spese di spedizione € 50,02)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 25,01)*</i>	- annuale € 167,00 - semestrale € 90,00
Tipo F Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali: <i>(di cui spese di spedizione € 383,93)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 191,46)*</i>	- annuale € 819,00 - semestrale € 431,00

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€ 1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€ 1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**

- annuale € **302,47**
- semestrale € **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**

- annuale € **86,72**
- semestrale € **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.

Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€ 190,00
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€ 180,50
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

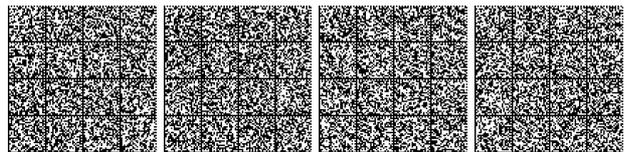
N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

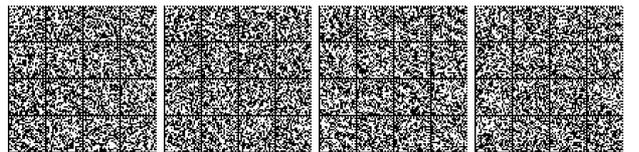
* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca





* 4 5 - 4 1 0 6 0 0 1 8 1 2 2 0 *

€ 13,00

