

Journal officiel

de l'Union européenne

L 43



Édition
de langue française

Législation

57^e année

13 février 2014

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement d'exécution (UE) n° 135/2014 du Conseil du 11 février 2014 abrogeant le droit antidumping sur les importations de dicyandiamide originaire de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009 1
- ★ Règlement (UE) n° 136/2014 de la Commission du 11 février 2014 modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) ⁽¹⁾ 12
- ★ Règlement d'exécution (UE) n° 137/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifiant le règlement (UE) n° 468/2010 établissant la liste de l'Union européenne des bateaux engagés dans des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée 47
- Règlement d'exécution (UE) n° 138/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 55

Prix: 4 EUR

(¹) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 135/2014 DU CONSEIL

du 11 février 2014

abrogeant le droit antidumping sur les importations de dicyandiamide originaire de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil du 30 novembre 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne ⁽¹⁾ (ci-après dénommé «règlement de base»), et notamment son article 9 ainsi que son article 11, paragraphes 2 et 6,

vu la proposition de la Commission européenne présentée après consultation du comité consultatif,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

1.1. Mesures en vigueur

(1) Le Conseil, à la suite d'une enquête antidumping (ci-après dénommée «enquête initiale»), a institué, par le règlement (CE) n° 1331/2007 ⁽²⁾, un droit antidumping définitif sur les importations de 1-cyanoguanidine (dicyandiamide) originaire de la République populaire de Chine (ci-après dénommée «Chine» ou «pays concerné») (ci-après dénommé «mesures antidumping définitives»). Les mesures se présentaient sous la forme d'un droit ad valorem de 49,1 %.

1.2. Demande de réexamen au titre de l'expiration des mesures

(2) À la suite de la publication d'un avis d'expiration prochaine des mesures antidumping définitives en vigueur ⁽³⁾, la Commission a reçu, le 14 août 2012, une demande d'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration de ces mesures, en application de l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base. La demande a été déposée par AlzChem AG (ci-après dénommé «requérant»), entreprise représentant 100 % de la production totale de dicyandiamide réalisée dans l'Union.

(3) La demande faisait valoir que l'expiration des mesures antidumping définitives entraînerait probablement la continuation du dumping et la réapparition du préjudice causé à l'industrie de l'Union.

1.3. Ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures

(4) Ayant déterminé, après consultation du comité consultatif, qu'il existait des éléments de preuve suffisants pour ouvrir un réexamen au titre de l'expiration des mesures, la Commission a annoncé, le 15 novembre 2012, par un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽⁴⁾ (ci-après dénommé «avis d'ouverture»), l'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base.

1.4. Enquête

1.4.1. Période d'enquête de réexamen et période considérée

(5) L'enquête relative à la continuation du dumping a couvert la période comprise entre le 1^{er} octobre 2011 et le 30 septembre 2012 (ci-après dénommée «période d'enquête de réexamen» ou «PER»). L'analyse des tendances utiles à l'évaluation de la probabilité d'une réapparition du préjudice a couvert la période allant du 1^{er} janvier 2009 à la fin de la PER (ci-après dénommée «période considérée»).

(6) Après la communication des conclusions finales, le requérant a fait valoir que la période considérée aurait dû débuter en 2008, le choix de 2009 compromettant la représentativité des conclusions. Il convient en premier lieu de rappeler que la Commission dispose d'un large pouvoir d'appréciation pour déterminer la période à prendre en considération aux fins de l'examen du préjudice. En second lieu, cet argument a été avancé par le requérant à un stade trop tardif de la procédure pour qu'il soit possible de modifier la période considérée. La

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ JO L 296 du 15.11.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO C 116 du 20.4.2012, p. 3.

⁽⁴⁾ JO C 349 du 15.11.2012, p. 10.

délimitation de cette période a été annoncée à un stade précoce de la procédure, sans que le requérant la conteste à ce moment-là. Elle ne saurait être rectifiée aussi tardivement, pour des raisons pratiques et parce qu'une telle modification apportée en vertu des éléments de preuve recueillis compromettrait la conduite impartiale de l'enquête. Cet argument a donc été rejeté.

1.4.2. Parties concernées par l'enquête

- (7) La Commission a officiellement informé le requérant, les producteurs-exportateurs dans le pays concerné, les importateurs indépendants, les utilisateurs de l'Union notoirement concernés et les représentants du pays exportateur de l'ouverture du réexamen au titre de l'expiration. Les parties intéressées ont eu la possibilité de faire connaître leur point de vue par écrit et de demander à être entendues dans le délai fixé dans l'avis d'ouverture.
- (8) Compte tenu du nombre apparemment élevé de producteurs-exportateurs dans le pays concerné et d'importateurs indépendants, il a été jugé approprié, conformément à l'article 17 du règlement de base, d'examiner s'il était opportun d'utiliser un échantillon. Afin de permettre à la Commission de prendre une décision en la matière et, le cas échéant, de déterminer la composition de l'échantillon, les parties susvisées ont été invitées, conformément à l'article 17 du règlement de base, à se faire connaître dans un délai de quinze jours à compter de l'ouverture du réexamen et à fournir à la Commission les informations demandées dans l'avis d'ouverture.
- (9) Douze producteurs-exportateurs connus ont été contactés en Chine. Étant donné qu'un seul d'entre eux a transmis les informations sollicitées, il n'a pas été nécessaire de sélectionner un échantillon de producteurs-exportateurs.
- (10) En ce qui concerne les importateurs, dix importateurs de dicyandiamide indépendants dans l'Union ont été identifiés et ont été invités à fournir des informations en vue de la constitution d'un échantillon. Seuls deux d'entre eux se sont manifestés et ont accepté de coopérer dans le cadre du présent réexamen. Par conséquent, aucun échantillonnage n'a été nécessaire pour les importateurs indépendants.
- (11) La Commission a envoyé des questionnaires à toutes les parties notoirement concernées et à celles qui s'étaient fait connaître dans le délai fixé dans l'avis d'ouverture. Elle a reçu des réponses du producteur de l'Union, du producteur-exportateur chinois ayant coopéré, de deux importateurs indépendants, ainsi que d'un utilisateur de l'Union.
- (12) Des observations supplémentaires ont été reçues de la part de deux importateurs/négociants indépendants et de trois utilisateurs de l'Union.
- (13) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires pour déterminer, d'une part, la probabilité d'une continuation du dumping et de la réapparition du préjudice en résultant et, d'autre part, l'intérêt de l'Union. Des visites de vérification ont été effectuées dans les locaux des parties intéressées suivantes:

a) producteur de l'Union:

— AlzChem AG, Trostberg, Allemagne;

b) producteur-exportateur en Chine:

— Ningxia Jiafeng Chemicals Co., Ltd Shizuishan, Chine;

c) importateur indépendant dans l'Union:

— Helm AG, Hambourg, Allemagne;

d) utilisateur de l'Union:

— Merck Santé SAS, Lyon, France.

2. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

2.1. Produit concerné

- (14) Le produit concerné par le présent réexamen est le même que celui qui a fait l'objet de l'enquête initiale, à savoir le 1-cyanoguanidine (dicyandiamide) (ci-après dénommé «DCD») originaire de la Chine (ci-après dénommé «produit concerné»), qui relève actuellement du code NC 2926 20 00. Il est produit en plusieurs étapes à partir de la chaux vive et du noir de carbone. Il s'agit d'une substance solide se présentant sous la forme d'une poudre fine blanche et cristalline, généralement sans odeur.
- (15) Le DCD est habituellement utilisé comme substance intermédiaire pour produire une vaste gamme d'autres produits chimiques intermédiaires, tels que des produits pharmaceutiques, dans différentes applications industrielles – eau, pâte à papier, textiles, cuir – ainsi que dans divers domaines d'applications époxy. C'est un élément clé de la chaîne azote-carbone-azote (ACA) avec des produits finaux destinés à des segments de niche tels que le nitrate de guanidine et d'autres produits dérivés ACA.
- (16) La plupart du DCD vendu sur le marché de l'Union est de qualité standard. Seule une petite partie est composée de particules de taille plus réduite (désignées sous le terme «micro DCD»). Le producteur-exportateur chinois ayant coopéré n'a fourni de données que sur le type de DCD standard.

2.2. Produit similaire

- (17) Un utilisateur a émis des doutes quant au fait que le DCD de l'Union et le DCD chinois soient des produits similaires, arguant du fait que le type de DCD standard produit par l'industrie de l'Union serait de meilleure qualité que celui produit par les producteurs exportateurs chinois. Il a notamment fait valoir que la teneur en eau du DCD chinois était nettement plus élevée et plus variable que la teneur en eau du DCD produit dans l'Union. En outre, le DCD chinois contiendrait davantage d'impuretés.

- (18) Comme l'enquête initiale, la nouvelle enquête a établi que s'il existait certaines différences de qualité, celles-ci ne pouvaient être quantifiées et, de plus, ne modifiaient pas les caractéristiques chimiques, physiques et techniques de base du DCD produit et vendu dans l'Union par l'industrie de l'Union et du produit concerné, lesquels sont considérés comme similaires et faisant l'objet des mêmes utilisations finales.
- (19) Un autre utilisateur a fait valoir que le micro DCD devrait être exclu du champ d'application des mesures antidumping, en raison de ses prétendues différences avec le DCD standard du point de vue des caractéristiques physiques, des utilisations finales et des prix.
- (20) L'enquête a toutefois montré que ces deux types de DCD présentaient les mêmes caractéristiques chimiques, physiques et techniques de base. Le traitement ultérieur appliqué au DCD standard pour produire du micro DCD consiste en un simple procédé physique (broyage), mais ne comporte aucun traitement chimique. De plus, bien que les prix du micro DCD soient supérieurs à ceux du DCD standard, les deux types sont destinés aux mêmes utilisations finales fondamentales et sont normalement interchangeables.
- (21) L'enquête a confirmé, comme l'enquête initiale, que le produit concerné et les produits fabriqués et commercialisés sur le marché intérieur de la Chine, d'une part, et les produits fabriqués et commercialisés dans l'Union par le producteur de l'Union, d'autre part, présentaient les mêmes caractéristiques physiques et techniques de base, étaient destinés aux mêmes usages, et constituaient donc des produits similaires au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement de base.

3. PROBABILITÉ DE CONTINUATION DU DUMPING

3.1. Remarques préliminaires

- (22) Conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base, il a été examiné si l'expiration des mesures en vigueur risquait d'entraîner une continuation du dumping.
- (23) Ainsi que le précise le considérant 9, dans la mesure où une seule société a coopéré, il n'a pas été nécessaire de sélectionner un échantillon de producteurs-exportateurs en Chine. Cette entreprise représentait plus de 35 % des importations du produit concerné de la Chine dans l'Union au cours de la période d'enquête de réexamen. Elle n'a pas exporté au cours de la période d'enquête initiale et, partant, n'a pas coopéré à l'enquête initiale.

3.2. Dumping des importations pendant la PER

3.2.1. Pays analogue

- (24) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, la valeur normale devait être déterminée sur la base des prix ou de la valeur construite dans un pays tiers à économie de marché approprié (ci-après dénommé «pays analogue»), ou du prix pratiqué à partir d'un tel pays tiers à destination d'autres pays, y compris

l'Union, ou encore, lorsque cela n'est pas possible, sur toute autre base raisonnable, y compris le prix effectivement payé ou à payer dans l'Union pour le produit similaire, dûment ajusté, si nécessaire, afin d'y inclure une marge bénéficiaire raisonnable.

- (25) En l'absence de production du produit concerné en dehors de l'Union et de la Chine, la Commission a indiqué, dans l'avis d'ouverture, son intention de fonder la valeur normale sur les prix effectivement payés ou à payer dans l'Union pour le produit similaire, comme elle l'avait fait au cours de l'enquête initiale.
- (26) Le produit similaire a été vendu par l'industrie de l'Union dans des quantités représentatives. Toutefois, l'industrie de l'Union a vendu le produit à perte sur le marché intérieur, tout en approchant du seuil de rentabilité. En conséquence, la valeur normale a été fondée sur les coûts de fabrication de l'industrie de l'Union majorés d'un montant raisonnable pour les frais de vente, frais généraux et administratifs, ainsi que les bénéfices. Les frais de vente, frais généraux et administratifs et les bénéfices ont été déterminés selon la même méthode que lors de l'enquête initiale. En application de l'article 11, paragraphe 9, les coûts de fabrication de l'industrie de l'Union ont été ajustés pour compenser les surcoûts de transport dus à la séparation physique entre les unités de production, à l'absence d'accès direct aux matières premières qui doivent être transportées depuis des sites de production éloignés et à l'élimination du sous-produit (chaux noire). Ces ajustements avaient également été apportés lors de l'enquête initiale.

3.2.2. Prix à l'exportation

- (27) Toutes les ventes à l'exportation vers l'Union réalisées par le producteur-exportateur ayant coopéré ont été effectuées directement auprès de clients indépendants établis dans l'Union. Conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 8, du règlement de base, le prix à l'exportation a été établi sur la base des prix effectivement payés ou à payer.

3.2.3. Comparaison

- (28) La comparaison entre la valeur normale et le prix à l'exportation a été réalisée au niveau départ usine.
- (29) Aux fins d'une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix à l'exportation du producteur-exportateur ayant coopéré, et conformément à l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base, il a été dûment tenu compte, sous forme d'ajustements, de certaines différences de coûts en matière de transport, d'assurance, de taxes et de crédit qui ont influencé les prix et leur comparabilité.

3.2.4. Marge de dumping

- (30) Ainsi que le prévoit l'article 2, paragraphe 11, du règlement de base, la marge de dumping a été établie sur la base d'une comparaison entre la valeur normale moyenne pondérée et le prix à l'exportation moyen pondéré.

(31) Dans le cas du producteur-exportateur ayant coopéré, cette comparaison a révélé l'existence d'un dumping, toutefois nettement inférieur au niveau de dumping mis en évidence lors de l'enquête initiale.

3.3. Évolution des importations en cas d'abrogation des mesures

3.3.1. Remarque préliminaire

(32) Une fois constatée l'existence d'un dumping au cours de la PER, la probabilité d'une continuation du dumping en cas de levée des mesures a été examinée et les éléments suivants ont été analysés: les capacités de production et les capacités inutilisées en Chine, le volume et le prix des importations en provenance de la Chine faisant l'objet d'un dumping, ainsi que l'attrait que présente le marché de l'Union pour les importations en provenance de la Chine.

(33) À cet égard, il convient de noter que le producteur-exportateur ayant coopéré représentait plus de 30 % de la capacité de production totale de la Chine pendant la PER.

3.3.2. Capacités de production et capacités inutilisées par les producteurs chinois

(34) Étant donné le peu d'informations publiques disponibles au sujet de l'industrie chinoise du DCD, les conclusions relatives aux capacités inutilisées se sont fondées essentiellement sur les informations contenues dans la demande de réexamen et sur les informations obtenues auprès de l'unique producteur ayant coopéré; elles ont été recoupées, dans la mesure du possible, par des informations publiques.

(35) Au vu de ces éléments, il est estimé que la capacité totale installée en Chine a augmenté entre 2007 et 2012. La production effective au cours de la PER n'a toutefois pas dépassé 80 000 tonnes, ce qui indique qu'il reste peut-être des capacités inutilisées. Au cours de la PER, la capacité installée en Chine excédait la demande mondiale de DCD et les capacités inutilisées représentaient peut-être davantage que la consommation totale de l'Union, alors que la consommation intérieure en Chine au cours de cette même période n'a été que de 40 000 tonnes, soit la moitié de la production chinoise réelle.

(36) En ce qui concerne les capacités inutilisées, les informations recueillies sur le terrain lors de l'enquête montrent que le seul producteur ayant coopéré, qui représentait plus de 20 % de la capacité totale installée en Chine en 2012, a déjà obtenu l'autorisation d'augmenter ses capacités de 50 % en 2014. Ces nouvelles capacités devraient entre autres profiter aux processus de production dudit producteur (usage captif du DCD) et au marché intérieur chinois, qui a absorbé environ la moitié de la production de DCD de l'unique producteur ayant coopéré au cours de la PER. Les informations recueillies auprès de ce producteur ont montré que les futurs investissements dans les capacités serviraient notamment à approvisionner le marché intérieur chinois, qui est vaste et connaît un développement rapide.

(37) La Chine est donc en mesure de produire de grandes quantités destinées à l'exportation, car rien n'indique que son marché intérieur puisse absorber l'ensemble des capacités inutilisées.

3.3.3. Volume et prix des importations en provenance de la Chine faisant l'objet d'un dumping

(38) Selon Eurostat et les données vérifiées relatives aux importations, le volume des importations en provenance de la Chine a fortement chuté après l'introduction des mesures, en 2007, et a recommencé à augmenter légèrement entre 2009 et la fin de la PER, mais sans jamais renouer avec le niveau de 2007. Cette évolution s'observe également en ce qui concerne la part de marché des importations chinoises, qui est passée de 40-45 % en 2007 à 10-15 % en 2009, avant de retrouver un niveau de 15-20 % à la fin de la période d'enquête de réexamen, malgré une hausse des prix chinois de 73 %.

3.3.4. Attrait du marché de l'Union

(39) Le marché de l'Union est relativement vaste, puisqu'il représente environ 18 % de la consommation mondiale de DCD; pour autant, il n'est pas le marché le plus attrayant ni le seul marché attrayant du point de vue des segments et prix de vente (voir le considérant 74). Selon les informations disponibles, en effet, les producteurs chinois s'attendent à une hausse de la demande de la part de l'industrie pharmaceutique, par exemple en Inde, laquelle utilise le DCD notamment pour la production de médicaments antidiabétiques (metformine). Cette nouvelle demande pourrait être suffisante pour absorber une grande partie des capacités inutilisées en Chine. Compte tenu de ce qui précède, le marché de l'Union ne peut être considéré comme le seul marché attrayant pour les exportateurs chinois.

3.3.5. Conclusion sur la probabilité de continuation du dumping

(40) L'enquête a confirmé que les importations en provenance de la Chine avaient continué à entrer sur le marché de l'Union à des prix faisant l'objet d'un dumping pendant la période d'enquête de réexamen. Compte tenu de la poursuite du dumping, du fait que la taille du marché de l'Union rendait celui-ci très attractif pour les exportateurs chinois par le passé, et en raison des capacités inutilisées en Chine qui excèdent la consommation totale de l'Union, il peut être conclu qu'il est probable que le dumping se poursuive en cas d'abrogation des mesures. Il convient toutefois de noter que le niveau actuel de dumping est sensiblement inférieur à celui établi lors de l'enquête initiale.

4. SITUATION SUR LE MARCHÉ DE L'UNION

4.1. Remarque préliminaire

(41) Pour des raisons de confidentialité liées au fait que l'analyse ne concerne qu'une seule société, la plupart des indicateurs sont présentés sous forme d'indices ou de fourchettes.

4.2. Industrie de l'Union

- (42) Le DCD fabriqué par le producteur de l'Union AlzChem AG représente 100 % de la production de l'Union. Il est dès lors considéré que l'entreprise AlzChem AG constitue l'industrie de l'Union au sens de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 5, paragraphe 4, du règlement de base.

4.3. Consommation sur le marché de l'Union

- (43) La consommation de l'Union a été déterminée à partir du volume des ventes non captives réalisées par l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union et des données d'Eurostat relatives aux importations, recoupées avec d'autres sources statistiques. Au cours de la période considérée, elle a évolué comme suit.

Tableau 1

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Consommation de l'Union (en tonnes) | 11 042 | 13 712 | 14 338 | 14 146 |
| Indice (2009 = 100) | 100 | 124 | 130 | 128 |

- (44) Outre la consommation sur le marché libre présentée ci-dessus, il convient de noter qu'au cours de la période considérée, l'usage captif du DCD par l'industrie de l'Union a représenté entre 10 % et 20 % de la production de l'Union et a évolué comme suit:

Tableau 2

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---------------------------------|------|------|------|-----|
| Usage captif – Index 2009 = 100 | 100 | 123 | 124 | 127 |

4.4. Importations en provenance de la Chine dans l'Union

- (45) Un seul exportateur ayant coopéré à l'enquête, les données d'Eurostat ont été considérées comme la meilleure source d'information pour les volumes et les prix des importations. Ces données portent sur l'Union européenne-27 et ont été recoupées avec d'autres sources telles que les statistiques d'exportation chinoises, la base de données constituée en application de l'article 14, paragraphe 6, et les données de l'importateur et de l'utilisateur ayant coopéré.

- (46) Les livraisons de DCD en provenance de la Chine ont été importées sous deux régimes douaniers. Sous le régime normal, tant le droit de douane normal que le droit antidumping devaient être acquittés. Sous le régime du perfectionnement actif, aucun de ces droits n'était

exigible, car le DCD servait à la fabrication de produits en aval qui étaient exportés hors de l'Union. Comme le montre le tableau ci-après, le régime du perfectionnement actif concernait environ deux tiers des importations pendant la PER.

4.4.1. Volume et part de marché

- (47) À la suite de l'institution des mesures antidumping en 2007, le volume des importations en provenance de la Chine a diminué de manière significative. Leur part de marché globale représentait environ 15 à 20 % pendant la PER. Nonobstant cela, au cours de la période considérée, le volume des importations chinoises effectuées sous le régime douanier normal a fluctué, tandis que celles relevant du régime du perfectionnement actif ont plus que doublé. Si l'on considère les deux régimes, le volume des importations a augmenté au cours de la période, mais reste encore largement inférieur aux niveaux constatés avant l'institution des mesures (plus de 6 000 tonnes).

Tableau 3

| Importations en provenance de la Chine | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Volume des importations – régime normal (en tonnes) | 881 | 1 251 | 1 781 | 730 |
| Indice (2009 = 100) | 100 | 142 | 202 | 83 |
| Part de marché | 5-10 % | 5-10 % | 10-15 % | 5-10 % |
| Prix moyen à l'importation – régime normal (en EUR/tonne) | 1 218 | 1 267 | 1 826 | 2 101 |
| Prix moyen à l'importation – régime du perfectionnement actif (en EUR/tonne) | 1 677 | 1 463 | 1 674 | 2 069 |
| Volume des importations – régime du perfectionnement actif (en tonnes) | 676 | 984 | 654 | 1 467 |
| Indice (2009 = 100) | 100 | 146 | 97 | 217 |
| Part de marché – tous régimes confondus | 10-15 % | 15-20 % | 15-20 % | 15-20 % |

4.4.2. Prix

- (48) Comme l'illustre le tableau ci-dessus, les prix des importations chinoises ont augmenté de manière substantielle au cours de la période considérée.
- (49) L'industrie de l'Union a fait valoir que l'évolution des prix ne saurait s'expliquer par l'évolution des prix des principaux facteurs de coût, c'est-à-dire les matières premières et l'énergie. Elle n'a toutefois fourni aucune autre explication ou aucun élément de preuve concluant à l'appui de cette affirmation.

4.4.3. Sous-cotation des prix

- (50) Aux fins de l'analyse de la sous-cotation des prix, les prix de vente moyens pondérés de l'industrie de l'Union à des clients indépendants sur le marché de l'Union ont été comparés aux prix caf moyens pondérés des importations en provenance de la Chine (pour le DCD standard uniquement). Les prix de vente de l'industrie de l'Union ont été ajustés au niveau départ usine, notamment en ce qui concerne les frais de livraison et les commissions. Les prix caf des exportations de la Chine ont été fournis par Eurostat et recoupés par les chiffres de la base de données constituée en application de l'article 14, paragraphe 6; en ont été exclues les importations sous le régime du perfectionnement actif. Ces prix caf ont été ajustés de manière à couvrir les coûts liés aux opérations de dédouanement, à savoir les droits de douane et les coûts postérieurs à l'importation. La sous-cotation, en ce qui concerne les importations soumises au régime du perfectionnement actif, est analysée au considérant 83.
- (51) La comparaison a montré que, pendant la période d'enquête de réexamen, les prix pratiqués dans le cadre des importations du produit concerné n'étaient pas inférieurs à ceux affichés par l'industrie de l'Union.

4.5. Importations dans l'Union en provenance d'autres pays tiers

- (52) Aucune importation significative en provenance d'autres pays tiers n'a eu lieu.
- (53) Au cours de la période considérée, le volume des importations en provenance des États-Unis n'a jamais représenté une part de marché supérieure à 2 %. L'enquête a révélé que ces importations portaient en réalité sur du DCD standard produit initialement en Chine, puis micro-nisé aux États-Unis.

Tableau 4

| Importations en provenance des États-Unis | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Volume des importations (en tonnes) | 192 | 237 | 282 | 255 |
| Indice (2009 = 100) | 100 | 123 | 147 | 133 |
| Part de marché | 0-2 % | 0-2 % | 0-2 % | 0-2 % |

4.6. Situation économique de l'industrie de l'Union

- (54) En vertu de l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base, l'examen de l'incidence des importations faisant l'objet d'un dumping sur l'industrie de l'Union a comporté une évaluation de tous les facteurs et indices économiques pertinents ayant influé sur la situation de cette industrie pendant la période considérée.

4.6.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

- (55) L'industrie de l'Union dispose d'une chaîne de production intégrée englobant non seulement le DCD, mais aussi ses produits en amont et en aval. Depuis 2009, la capacité de production de l'Union pour le DCD n'a pas évolué. Au cours de la période considérée, le producteur de l'Union a augmenté sa production, principalement en raison de la hausse de la demande sur le marché de l'Union, comme le montre le tableau 1 ci-dessus. Depuis 2010, il tend à produire à pleine capacité. Tel n'était pas le cas en 2009, année où la production et les ventes ont été touchées par la crise financière.

Tableau 5

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---|--------|---------|--------|--------|
| Production – Indice (2009 = 100) | 100 | 115 | 113 | 109 |
| Capacités de production – Indice (2009 = 100) | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Utilisation des capacités | 86,9 % | 100,2 % | 98,2 % | 95,2 % |

4.6.2. Stocks

- (56) Le producteur de l'Union a conservé un stock limité tout au long de la période considérée, facteur qui n'a pas été jugé important dans l'appréciation de la situation de l'industrie de l'Union.

Tableau 6

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---------------------------------|------|------|------|-----|
| Stocks – Indice (2009 = 100) | 100 | 73 | 88 | 49 |

4.6.3. Volume des ventes, parts de marché et prix unitaires moyens dans l'Union

- (57) Les ventes réalisées par l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union auprès de clients indépendants ont augmenté de 26 % au cours de la période considérée, tandis que les prix à la vente se sont accrus de 7 %.

- (58) Grâce à la hausse de la consommation dont témoigne le tableau 1, l'industrie de l'Union est parvenue à augmenter ses ventes dans l'Union et y a conservé une part de marché non négligeable.

Tableau 7

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Volume des ventes – Indice (2009 = 100) | 100 | 121 | 125 | 126 |
| Part de marché | 80-85 % | 80-85 % | 80-85 % | 80-85 % |
| Prix de vente – Indice (2009 = 100) | 100 | 95 | 98 | 107 |

4.6.4. Rentabilité et flux de liquidités

- (59) Au cours de la période considérée, l'industrie de l'Union a vu sa rentabilité s'améliorer de manière significative, puisqu'elle a pu accroître son volume de ventes et ses prix de vente sur le marché de l'Union à des clients indépendants. Cette nette amélioration de la rentabilité est plus prononcée encore par comparaison avec la situation lourdement déficitaire de l'industrie au cours de la période d'enquête initiale (de – 20 % à – 30 %).

Tableau 8

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|-------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Rentabilité | de – 10 % à 0 % | de – 10 % à 0 % | de – 10 % à 0 % | de – 5 % à 0 % |

- (60) En comparaison, la rentabilité des transactions captives était bonne.
- (61) Au cours de la période considérée, le flux de liquidités a toujours été négatif, excepté pendant la période d'enquête de réexamen, suivant en cela l'évolution de la rentabilité globale.

Tableau 9

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---|-------|------|-------|-----|
| Flux de liquidités – Indice (2009 = 100) | – 100 | – 84 | – 229 | 174 |

4.6.5. Investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser des capitaux

- (62) Au cours de la période considérée, l'industrie de l'Union a investi pour entretenir et optimiser ses équipements de

production. En 2009, elle a réalisé de nouveaux investissements de grande ampleur en lien avec le micro DCD.

Tableau 10

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|--|------|------|------|-----|
| Investissements – Indice (2009 = 100) | 100 | 50 | 65 | 37 |

- (63) Le rendement des investissements au cours de la période considérée est resté négatif, conformément à l'évolution de la rentabilité décrite ci-dessus.

Tableau 11

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---|-------|------|------|------|
| Rendement des investissements – Index (2009 = 100) | – 100 | – 63 | – 62 | – 10 |

- (64) L'industrie de l'Union n'a pas signalé avoir rencontré des difficultés pour lever des capitaux au cours de la période considérée.

4.6.6. Emploi, productivité, croissance et salaires

- (65) Les investissements réalisés au cours de la période considérée ont contribué à la hausse du nombre de travailleurs qualifiés. Le salaire moyen a augmenté de 15 % pendant la période considérée.
- (66) La hausse de l'emploi et de la productivité traduit l'augmentation de la production en 2010.

Tableau 12

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---|------|------|------|-----|
| Nombre de salariés – Indice (2009 = 100) | 100 | 107 | 104 | 105 |
| Productivité (en tonnes par salarié) – Indice (2009 = 100) | 100 | 108 | 108 | 105 |
| Coût de la main-d'œuvre par salarié – Indice (2009 = 100) | 100 | 112 | 113 | 115 |

4.6.7. Ampleur du dumping et rétablissement à la suite des pratiques antérieures de dumping

- (67) Le dumping a continué pendant la période d'enquête de réexamen, ainsi qu'il est expliqué au point 3.2 ci-dessus.

(68) L'influence de la marge de dumping effective sur l'industrie de l'Union, compte tenu du volume des importations faisant l'objet de dumping en provenance de la Chine, ne peut être considérée comme étant très élevée. Par rapport à l'enquête initiale, l'industrie de l'Union a vu sa situation s'améliorer de manière significative. Elle est en voie de rétablissement à la suite des pratiques de dumping antérieures, notamment du point de vue de sa rentabilité, de ses ventes et de sa part de marché.

4.6.8. Conclusion

(69) Si certaines des évolutions positives susmentionnées sont relativement récentes, il est considéré que la situation de l'industrie de l'Union s'est améliorée de façon significative au cours de la période considérée. Tous les indicateurs financiers étaient positifs ou presque positifs à la fin de la période d'enquête de réexamen.

(70) L'institution des mesures antidumping, en 2007, a permis à l'industrie de l'Union de se remettre progressivement des effets préjudiciables des pratiques de dumping et de continuer à exploiter son potentiel sur le marché de l'Union et dans les pays tiers. Le fait que l'industrie de l'Union ait tiré profit de ces mesures est illustré, pour l'essentiel, par ses niveaux de production élevés, l'utilisation de ses capacités, ainsi que l'augmentation de ses prix de vente et de sa rentabilité. Au cours de la PER, aucun préjudice important résultant des importations en provenance de la Chine n'a été constaté.

(71) Après la communication des conclusions, le requérant a fait valoir que l'évolution positive de certains indicateurs de préjudice au cours de l'enquête initiale n'avait pas empêché la Commission de confirmer alors l'existence d'un préjudice important. Cet argument doit être rejeté. Le règlement (CE) n° 1331/2007 constituait une réponse à une situation différente, dans laquelle la rentabilité de l'industrie de l'Union était moindre. En outre, il n'y a rien de commun entre un réexamen au titre de l'expiration de mesures et une enquête au titre de l'article 5 du règlement de base. Si la seconde consiste à examiner si des pratiques de dumping sont source de préjudice pour l'industrie nationale, la première est une opération tournée vers l'avenir qui analyse l'évolution probable après l'expiration des mesures.

5. PROBABILITÉ D'UNE RÉAPPARITION DU PRÉJUDICE

(72) Il ressort de ce qui précède que l'industrie de l'Union n'a pas subi de préjudice important au cours de la PER. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base, il a été examiné si l'expiration des mesures en vigueur risquait de donner lieu à une réapparition du préjudice.

5.1. Incidence des capacités inutilisées en Chine

(73) L'enquête a révélé qu'il existait en Chine de vastes capacités de production (voir les considérants 34 à 37). Toutefois, il n'y a aucune raison valable de conclure que ces capacités pourraient se traduire par des importations significatives dans l'Union.

(74) Le marché de l'Union n'est qu'un débouché parmi beaucoup d'autres pour les producteurs-exportateurs chinois. Du point de vue des prix, les données provenant de l'industrie de l'Union, du producteur-exportateur chinois ayant coopéré et des statistiques d'exportation chinoises ont confirmé que plusieurs marchés tiers étaient au moins aussi attrayants que celui de l'Union.

(75) En ce qui concerne les ventes à l'exportation de l'industrie de l'Union, elles se sont souvent faites à des prix plus élevés que les ventes effectuées au sein de l'Union. Après communication des conclusions, le requérant a affirmé que ses prix à l'exportation plus élevés n'avaient aucun lien avec l'attrait relatif de ces marchés, mais s'expliquaient plutôt par le fait que les ventes ne portaient que sur de faibles volumes. Il convient de rejeter cet argument car le volume total des ventes de l'industrie de l'Union vers les marchés à l'exportation est demeuré significatif au cours de la PER (entre 20 % et 30 % de la production de l'industrie de l'Union). De plus, il n'a pas été prouvé que les ventes aux clients portaient sur des volumes réellement plus faibles.

(76) Les statistiques relatives aux prix chinois à l'exportation du DCD vers les différents marchés ne font pas non plus ressortir un attrait particulier du marché de l'Union par rapport aux autres marchés d'exportation. Il existait déjà des capacités inutilisées substantielles au cours de la PER, mais elles ne se sont pas traduites par une politique des prix préjudiciable de la part des exportateurs chinois. En l'espèce, la poursuite de l'augmentation des capacités inutilisées ne laisse pas présager une réapparition du préjudice. L'Inde constitue de loin le plus grand marché au monde pour le DCD. Les statistiques d'exportation chinoises montrent que le volume des ventes de la Chine à l'Union n'a représenté que 10 % du volume de ses ventes à l'Inde et que les prix de vente moyens, par tonne, de la Chine à l'Union étaient équivalents à ceux qu'elle pratiquait vis-à-vis de l'Inde. En d'autres termes, les prix en vigueur sur le marché important que constitue l'Inde (lesquels ont augmenté de 65 % en moyenne sur la période considérée) sont aussi attractifs pour les producteurs de DCD. Rien n'indique que les capacités inutilisées en Chine se traduiront par des importations importantes dans l'Union. Pour l'heure, il faut s'attendre à ce qu'une partie au moins de ces capacités inutilisées ne soit pas mobilisée dans un avenir proche. Cette conclusion s'appuie sur les évolutions antérieures, car les données communiquées par le requérant indiquent que, si la Chine a augmenté ses capacités de quelque 50 % entre 2008 et la PER, sa production ne s'est accrue que de 20 % environ. Les projections établies par le requérant jusqu'en 2016 montrent que les capacités chinoises resteront nettement supérieures à la demande mondiale et demeureront donc inexploitées dans un premier temps. Les capacités de production inutilisées à l'échelle du pays sont moins importantes lorsque les projections sont calculées sur la base des données relatives aux ventes du producteur-exportateur chinois ayant coopéré. En tout état de cause, le fait que, contrairement à la production de l'Union (voir le considérant 55), la production chinoise de DCD ne s'inscrive pas dans une chaîne de production pleinement intégrée signifie aussi qu'il est moins coûteux de laisser des capacités inexploitées.

(77) Par ailleurs, la demande croissante émanant, notamment, de l'industrie pharmaceutique de pays tels que l'Inde (voir le considérant 39) pourra probablement absorber une part supplémentaire des surcapacités chinoises. L'enquête a, de plus, permis de conclure que les produits d'AlzChem issus du DCD paraissent plus attractifs aux utilisateurs de l'Union, notamment pour des raisons d'emplacement géographique et de fiabilité de l'approvisionnement. Cela confère au requérant un certain avantage sur les producteurs chinois vis-à-vis des utilisateurs importants de l'Union qui achètent des quantités importantes de DCD. Compte tenu de ce contexte, les vastes capacités de production chinoises ne constituent donc pas, en elles-mêmes, une raison suffisante pour conclure qu'il existe une probabilité de réapparition du préjudice. Le simple fait que l'industrie de l'Union ait perdu des parts de la capacité mondiale de production ne saurait infirmer cette conclusion.

5.2. Incidence de l'évolution prévue de la croissance du marché

(78) Plusieurs parties ont indiqué qu'une forte croissance du marché mondial du DCD était à attendre, principalement du fait d'applications connues de longue date dans l'industrie pharmaceutique et le secteur agricole. Cela tient à l'augmentation de la production de médicaments antidiabétiques, principalement en Inde. Cette croissance est déjà annoncée par la hausse de la consommation de l'Union présentée dans le tableau 1 ci-dessus.

(79) En ce qui concerne le marché de l'Union, la croissance devrait également se poursuivre, mais dans une moindre mesure. En effet, un important fabricant de produits pharmaceutiques qui vend au niveau mondial est basé dans l'Union.

(80) Après la communication des conclusions, le requérant a contesté l'ampleur de cette croissance. Ses observations sur ce point sont cependant contradictoires, et plusieurs sources témoignent d'une forte demande émanant de l'Union et d'une croissance mondiale significative. Les données relatives aux ventes fournies par le producteur-exportateur chinois ayant coopéré indiquent une augmentation rapide de la consommation sur le marché intérieur chinois. Dès lors, aucun élément du dossier ne pouvait établir le bien-fondé de la réclamation du requérant selon laquelle la demande stagne ou est amenée à stagner.

(81) Après communication des conclusions, le requérant a également souligné qu'il avait perdu des volumes de ventes et des parts de marché sur les marchés extérieurs à l'Union. À cet égard, il convient de noter que l'industrie de l'Union a tourné pratiquement à pleine capacité avec des stocks négligeables, tandis que la consommation de DCD dans l'Union continuait d'augmenter. Par conséquent, si l'industrie de l'Union n'a pas su tirer pleinement parti de la croissance des autres marchés, c'est avant tout parce qu'elle a choisi de se concentrer davantage sur le marché de l'Union sans accroître substantiellement sa capacité de production. La situation pourrait toutefois changer si ses projets d'expansion se concrétisaient. Même si le volume des importations de DCD chinois dans l'Union augmentait à court terme, il est permis de

penser que cette évolution n'entraînerait pas automatiquement la réapparition du préjudice. L'industrie de l'Union, à l'instar des producteurs chinois, continuera à bénéficier de l'augmentation de la demande mondiale.

(82) À cet égard, comme indiqué précédemment, le producteur de l'Union est très bien noté sur le marché et semble être le fournisseur privilégié de plusieurs grands clients, du moins pour certaines applications du DCD. Au vu de la qualité et de la fiabilité de ses produits issus du DCD dans l'Union, il sera en mesure d'obtenir des contrats importants avec les principaux clients de l'Union et cette situation devrait perdurer, que les mesures soient abrogées ou non. Après la communication des conclusions, un important utilisateur de l'Union a affirmé qu'il continuerait à se procurer le produit visé par la procédure auprès de l'industrie de l'Union, même en cas d'abrogation des mesures antidumping.

5.3. Autres considérations

(83) Comme cela est indiqué aux considérants 50 et 51, les prix des importations chinoises n'étaient pas inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête de réexamen. Aucune sous-cotation n'était à constater dans le cas du régime normal (un tiers environ des volumes d'importations). Un très faible niveau de sous-cotation a été enregistré au moment où le régime du perfectionnement actif était également pris en compte (les deux tiers restants des importations au cours de la PER). Cette situation différait de la sous-cotation notable constatée lors de l'enquête initiale et s'explique par une augmentation générale et progressive (quoique non régulière) des prix à l'importation après l'institution des mesures. De fait, le prix caf frontière de l'Union des importations en provenance de la Chine a augmenté de 73 % entre 2009 et la fin de la PER.

(84) L'industrie de l'Union a montré qu'elle demeurait compétitive, même en l'absence de mesures, compte tenu de ses exportations substantielles (20 % à 30 % de sa production au cours de la PER) vers des pays tiers où aucune mesure n'était en vigueur et où elle devait faire face à la concurrence chinoise sans le soutien des mesures antidumping. La baisse du volume des exportations représentée ci-dessous doit être considérée conjointement avec l'augmentation du volume des ventes à l'Union et les capacités de production inchangées de l'industrie de l'Union, qui étaient, en principe, pleinement exploitées.

Tableau 13

| | 2009 | 2010 | 2011 | PER |
|---|------|------|------|-----|
| Volume des exportations – <i>Indice (2009 = 100)</i> | 100 | 105 | 80 | 77 |
| Prix à l'exportation (indépendants) – <i>Indice (2009 = 100)</i> | 100 | 100 | 109 | 125 |

- (85) Les prix des importations chinoises pendant les huit mois qui ont suivi la PER ont également été analysés, à la demande de l'industrie de l'Union. Cette dernière a fait valoir que la forte pression sur les prix causée par les importations chinoises était réapparue peu de temps après la fin de la période d'enquête de réexamen. Sur la base de l'article 6, paragraphe 1, du règlement de base, en liaison avec l'article 11, paragraphe 5, les renseignements relatifs à une période postérieure à la PER ne sont normalement pas pris en compte. Toutefois, même si ces informations avaient dû être prises en compte, il n'aurait pas été possible d'en tirer des conclusions, dans la mesure où il n'est pas certain que cette évolution des prix, si elle se confirmait, présenterait un caractère durable. Ainsi, bien que les prix aient baissé entre la fin de la PER et le mois de mai 2013, ils ont augmenté de 10 % en juin 2013. Après la période d'enquête de réexamen, ces prix étaient encore nettement plus élevés que ceux observés lors de l'enquête initiale; en conséquence, il est peu probable qu'ils puissent, à court terme, compromettre réellement la situation actuelle de l'industrie de l'Union, qui ne souffre d'aucun préjudice important.
- (86) Enfin, rien n'indique que l'abrogation des mesures aurait une incidence sur les prix du marché à court ou moyen terme. Il convient de noter qu'une part importante du DCD vendu dans l'Union est soumise à des contrats de plusieurs années. Pour les secteurs utilisateurs, il semble crucial de disposer d'un approvisionnement fiable et régulier par un producteur de confiance. En outre, les deux tiers des importations réalisées pendant la période d'enquête de réexamen l'ont été sous le régime du perfectionnement actif, dans lequel aucun droit à l'importation ou droit antidumping n'est à acquitter. En résumé, s'il n'est pas à exclure que certains contrats soient renégociés et que le prix total des marchandises importées diminue, il est peu probable que cela se produise à des niveaux de prix préjudiciables si les droits sont abrogés.

5.4. Conclusion sur la probabilité de réapparition du préjudice

- (87) Compte tenu de ce qui précède, il n'est guère probable que l'industrie de l'Union, en cas d'abrogation des mesures, se trouve amenée à réduire ses volumes de ventes et de production du DCD et/ou ses prix au point que sa rentabilité et sa position globale s'en trouvent perturbées de façon notable.
- (88) Au contraire, compte tenu de l'augmentation mondiale de la consommation, du volume des importations en provenance de la Chine et des prix au cours de la période d'enquête de réexamen, ainsi que des prix sur d'autres marchés, il est à prévoir qu'en l'absence de mesures, les ventes de DCD de l'industrie de l'Union resteront solides et continueront de contribuer positivement aux chaînes d'activités DCD et ACA.
- (89) L'industrie de l'Union devrait continuer à tourner à pleine capacité, que les mesures soient ou non abrogées. En outre, elle a achevé cette année des travaux préalables à un programme d'expansion et a donné son accord de principe à l'automne 2013 pour accroître sensiblement ses capacités de production de DCD. Le marché – y compris d'importants clients basés dans l'Union – s'est félicité de ce plan d'expansion. Ce dernier laisse à penser que l'industrie de l'Union juge la demande mondiale forte et qu'AlzChem devrait bénéficier de cette croissance.
- (90) Même si les prix de l'industrie de l'Union subissent dans les temps à venir une pression des importations en provenance de la Chine, les effets, du point de vue des prix et de la rentabilité, ne devraient pas être notables, étant donné que l'industrie de l'Union dispose d'une part de marché considérable, d'avantages qualitatifs, d'un approvisionnement fiable et d'une capacité d'obtenir des grands marchés. Les effets n'atteindraient donc pas le seuil de «probabilité de préjudice» au sens de l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base.
- (91) La Commission en conclut qu'il n'y a pas de risque de réapparition du préjudice causé à l'industrie de l'Union en cas d'abrogation des mesures existantes.

6. INTÉRÊT DE L'UNION

- (92) Puisqu'il a été conclu qu'il n'y avait pas de risque de réapparition du préjudice, il n'est pas nécessaire d'analyser l'intérêt de l'Union.

7. ABROGATION DES MESURES ANTIDUMPING

- (93) Toutes les parties ont été informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels il était envisagé de recommander l'abrogation des mesures existantes. Un délai leur a été accordé pour présenter leurs observations au sujet des informations communiquées. Les observations et arguments soumis ont été dûment pris en compte, le cas échéant, mais aucun n'était de nature à infirmer les conclusions exposées plus haut.
- (94) Il s'ensuit, ainsi qu'en dispose l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base, qu'il convient d'abroger les mesures antidumping applicables aux importations de DCD originaire de la Chine et de clore la procédure.

- (95) Compte tenu de certaines circonstances décrites ci-dessus, notamment l'existence de capacités inutilisées en Chine et la possible existence d'une sous-cotation après la période d'enquête de réexamen, la Commission surveillera le volume des importations du produit concerné, ce qui lui permettra d'adopter rapidement les mesures qui s'imposent si nécessaire. Le suivi sera limité à une période de deux ans après la publication du présent règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le droit antidumping sur les importations de 1-cyanoguanidine (dicyandiamide) relevant actuellement du code NC 2926 20 00 et originaire de la République populaire de Chine, est abrogé, et la procédure concernant ces importations est close.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 février 2014.

Par le Conseil

Le président

E. VENIZELOS

RÈGLEMENT (UE) N° 136/2014 DE LA COMMISSION

du 11 février 2014

modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽¹⁾, et notamment son article 39, paragraphe 2,

vu le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽²⁾, et notamment son article 5, paragraphe 3,

vu le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE ⁽³⁾, et notamment son article 5, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽⁴⁾ établissent des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange au regard de leurs émissions et définissent des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, les systèmes de diagnostic embarqués (OBD), la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.
- (2) La directive 2007/46/CE établit un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques

destinés à ces véhicules. Elle détermine le format des documents de réception et précise les bases pour définir les caractéristiques du moteur, notamment les valeurs pour la puissance du moteur et les paramètres relatifs à la puissance.

- (3) Le numéro de réception CE délivré conformément au règlement (CE) n° 692/2008 comprend des caractères alphabétiques (phases Euro 5 et Euro 6), qui indiquent les valeurs limites d'émission et les exigences en matière de système OBD conformément auxquelles la réception a été accordée. Chaque phase, identifiée par un caractère alphabétique, contient une date d'application obligatoire pour la certification des nouveaux types de véhicules et pour tous les nouveaux véhicules, ainsi que la date d'immatriculation la plus récente.
- (4) Les constructeurs peuvent demander une réception par type des véhicules selon des exigences plus strictes, avant que celles-ci ne deviennent obligatoires. Les nouvelles phases Euro 6 permettront la certification de véhicules dont les taux d'émission sont plus faibles, avant que ces niveaux d'émission n'entrent en vigueur.
- (5) Le règlement (CE) n° 595/2009 a abrogé, avec effet au 31 décembre 2013, la directive 80/1269/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la puissance des moteurs des véhicules à moteur ⁽⁵⁾. En conséquence, il y a lieu de reporter les dispositions de la directive 80/1269/CEE dans le règlement (CE) n° 715/2007.
- (6) Le règlement (CE) n° 692/2008 et le règlement (UE) n° 582/2011 précisent les carburants de référence qui devraient être utilisés par les constructeurs pour réaliser des essais relatifs aux émissions conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 595/2009. Les caractéristiques des carburants de référence reflètent celles des carburants les plus utilisés sur le marché au moment de l'adoption du règlement (CE) n° 692/2008. Toutefois, en raison de l'utilisation croissante des biocarburants sur le marché ces dernières années, les spécifications des carburants de référence devraient être adaptées pour correspondre aux carburants disponibles actuellement et dans un avenir prévisible sur le marché de l'Union.

⁽¹⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 188 du 18.7.2009, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 375 du 31.12.1980, p. 46.

- (7) Les carburants de référence indiqués dans le règlement (CE) n° 692/2008 et dans le règlement (UE) n° 582/2011 doivent être alignés afin d'harmoniser les procédures pour les véhicules légers et lourds et ainsi réduire les coûts relatifs à la réception par type.
- (8) La directive 2007/46/CE ainsi que les règlements (CE) n° 692/2008 et (UE) n° 582/2011 devraient donc être modifiés en conséquence.
- (9) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications à la directive 2007/46/CE

Les annexes I, III, IV, IX et XI de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

Modifications au règlement (CE) n° 692/2008

Le règlement (CE) n° 692/2008 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, les points 37, 38, 39 et 40 suivants sont ajoutés:

«37. "puissance nette", la puissance qui est recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent au régime considéré, avec les auxiliaires, ayant fait l'objet d'un essai conformément à l'annexe XX (Mesure de la puissance nette du moteur, de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 minutes d'un groupe motopropulseur électrique), et déterminée en fonction des conditions atmosphériques de référence;

38. "puissance nette maximale", la valeur maximale de la puissance nette mesurée à pleine charge du moteur;

39. "puissance maximale sur 30 minutes", la puissance nette maximale que peut produire un groupe motopropulseur électrique alimenté en courant continu, telle que définie au paragraphe 5.3.2 du règlement n° 85 de la CEE-ONU ⁽¹⁾;

40. "démarrage à froid", le démarrage du moteur intervenant lorsque la température du liquide de refroidissement (ou équivalente) est inférieure ou égale à 35 °C et inférieure ou égale à une température de 7 K plus élevée que la température ambiante (si celle-ci est disponible).»

- 2) À l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour qu'une réception CE soit accordée en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien, le constructeur doit démontrer que les véhicules satisfont aux procédures d'essai spécifiées aux annexes III à VIII, X à XII, XIV, XVI et XX du présent règlement. Le

constructeur doit également veiller à la conformité aux spécifications des carburants de référence énoncées à l'annexe IX du présent règlement.»

- 3) À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Lorsque les dispositions pertinentes sont satisfaites, l'autorité compétente en matière de réception accorde une réception CE et délivre un numéro de réception conformément au système de numérotation décrit à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE.

Sans préjudice des dispositions de l'annexe VII de la directive 2007/46/CE, la section 3 du numéro de réception est établie conformément à l'annexe I, appendice 6, du présent règlement.

L'autorité compétente n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule.

Pour les types de véhicules réceptionnés conformément aux limites d'émission Euro 5 figurant dans le tableau 1 de l'annexe I au règlement (CE) n° 715/2007, les exigences applicables sont réputées respectées si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) les exigences de l'article 13 sont respectées;
- b) le véhicule a été réceptionné conformément au règlement n° 83, série 06 d'amendements, au règlement n° 85 au règlement n° 101, série 01 d'amendements, et, dans le cas des véhicules à allumage par compression, au règlement n° 24, partie III, sériens⁰⁰³ d'amendements, de la CEE-ONU.

Dans le cas visé au quatrième alinéa, l'article 14 s'applique également.»

- 4) Les annexes I, III, IV, IX, XI et XII sont modifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

- 5) L'annexe XX, dont le texte figure à l'annexe III du présent règlement, est ajoutée.

Article 3

Modifications au règlement (UE) n° 582/2011

Les annexes VIII et IX du règlement (UE) n° 582/2011 sont modifiées conformément à l'annexe IV du présent règlement.

Article 4

Dispositions transitoires

1. À compter du 1^{er} janvier 2015, les constructeurs délivrent des certificats de conformité au présent règlement.

2. Afin de respecter les dispositions de l'annexe XX du règlement (CE) n° 692/2008, les certificats accordés au titre de la directive 80/1269/CEE et/ou du règlement n° 85 de la CEE-ONU délivrés avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement restent valables jusqu'au 31 août 2018.

3. L'annexe IV du présent règlement s'applique à partir des dates indiquées dans la rangée C du tableau 1 de l'appendice 9 à l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011.

⁽¹⁾ JO L 326 du 24.11.2006, p. 55.

*Article 5***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 février 2014.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

Modifications à la directive 2007/46/CE

Les annexes I, III, IV, IX et XI de la directive 2007/46/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) les points 3.3.1.1.1 et 3.3.1.1.2 suivants sont insérés:

«3.3.1.1.1. Puissance nette maximale ⁽¹⁾ kW

(valeur déclarée par le constructeur)

3.3.1.1.2. Puissance maximale sur 30 minutes ⁽¹⁾ kW

(valeur déclarée par le constructeur);

b) dans les notes explicatives, la note explicative ⁽¹⁾ est remplacée par la note suivante:

«⁽¹⁾ Déterminé conformément au règlement (CE) n° 715/2007 ou au règlement (CE) n° 595/2009, selon le cas.»

2) Dans la partie I, A, de l'annexe III, les points 3.3.1.1.1 et 3.3.1.1.2 suivants sont insérés:

«3.3.1.1.1. Puissance nette maximale ⁽¹⁾ kW

(valeur déclarée par le constructeur)

3.3.1.1.2. Puissance maximale sur 30 minutes ⁽¹⁾ kW

(valeur déclarée par le constructeur)».

3) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) la partie I est modifiée comme suit:

i) dans le tableau, la rubrique 40 est supprimée;

ii) la note explicative 7 est supprimée;

b) l'appendice 1 de la partie I est modifié comme suit:

i) dans le tableau 1, la rubrique 2 est remplacée par la rubrique suivante:

| | | | | |
|----|--|----------------------------|---|--|
| «2 | Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6)/accès aux informations | Règlement (CE) n° 715/2007 | | A |
| | | | a) Système de diagnostic embarqué (OBD) | Le véhicule est équipé d'un système OBD qui satisfait aux exigences de l'article 4, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 692/2008 (le système OBD doit être conçu pour enregistrer au moins le dysfonctionnement du système de gestion du moteur). L'interface OBD doit être en mesure de communiquer avec les outils de diagnostic généralement disponibles. |
| | | | b) Conformité en service | Sans objet |
| | | | c) Accès aux informations | Il suffit que le constructeur prévoie un accès aisé et rapide aux informations relatives à la réparation et à l'entretien. |

| | | | | |
|--|--|--|---------------------------|---|
| | | | d) Mesure de la puissance | <p><i>(Lorsque le constructeur utilise un moteur d'un autre constructeur)</i></p> <p>Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique (c'est-à-dire ayant au moins la même unité ECU).</p> <p>Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. Il sera tenu compte de la perte de puissance au niveau de la boîte de vitesses.»</p> |
|--|--|--|---------------------------|---|

ii) dans le tableau 1, la rubrique 40 est supprimée;

iii) dans le tableau 1, la rubrique 41A est remplacée par la rubrique suivante:

| | | | | |
|------|--|----------------------------|------------------------|---|
| «41A | Émissions (Euro VI) véhicules lourds/ accès aux informations | Règlement (CE) n° 595/2009 | | A |
| | | | Mesure de la puissance | <p><i>(Lorsque le constructeur utilise un moteur d'un autre constructeur)</i></p> <p>Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique (c'est-à-dire ayant au moins la même unité ECU).</p> <p>Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. Il sera tenu compte de la perte de puissance au niveau de la boîte de vitesses.»</p> |

iv) dans le tableau 2, la rubrique 2 est remplacée par la rubrique suivante:

| | | | | |
|----|--|----------------------------|---|---|
| «2 | Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6)/accès aux informations | Règlement (CE) n° 715/2007 | | A |
| | | | a) Système de diagnostic embarqué (OBD) | <p>Le véhicule est équipé d'un système OBD qui satisfait aux exigences de l'article 4, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 692/2008 (le système OBD doit être conçu pour enregistrer au moins le dysfonctionnement du système de gestion du moteur).</p> <p>L'interface OBD doit être en mesure de communiquer avec les outils de diagnostic généralement disponibles.</p> |
| | | | b) Conformité en service | Sans objet |

| | | | | |
|--|--|--|---------------------------|---|
| | | | c) Accès aux informations | Il suffit que le constructeur prévoie un accès aisé et rapide aux informations relatives à la réparation et à l'entretien. |
| | | | d) Mesure de la puissance | <p><i>(Lorsque le constructeur utilise un moteur d'un autre constructeur)</i></p> <p>Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique (c'est-à-dire ayant au moins la même unité ECU).</p> <p>Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. Il sera tenu compte de la perte de puissance au niveau de la boîte de vitesses.»</p> |

v) dans le tableau 2, la rubrique 40 est supprimée;

vi) dans le tableau 2, la rubrique 41A est remplacée par la rubrique suivante:

| | | | | |
|------|---|----------------------------|------------------------|---|
| «41A | Émissions (Euro VI) des véhicules lourds/accès aux informations | Règlement (CE) n° 595/2009 | | A |
| | | | Mesure de la puissance | <p><i>(Lorsque le constructeur utilise un moteur d'un autre constructeur)</i></p> <p>Les données sur les essais au banc réalisés par le constructeur du moteur sont acceptées, à condition que le système de gestion du moteur soit identique (c'est-à-dire ayant au moins la même unité ECU).</p> <p>Les essais sur la puissance de sortie peuvent être effectués sur un banc dynamométrique. Il sera tenu compte de la perte de puissance au niveau de la boîte de vitesses.»</p> |

c) l'appendice 2 de la partie I est modifié comme suit:

i) au point 4, partie I, la rubrique 2a du tableau est remplacée par la rubrique suivante:

| | | |
|-----|--|---|
| «2a | Règlement (CE) n° 715/2007 Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6)/informations | <p><i>Émissions de gaz d'échappement</i></p> <p>a) Un essai du type I est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 1.4 de l'annexe VII dudit règlement. Les limites à appliquer sont celles spécifiées aux tableaux I et II de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007.</p> |
|-----|--|---|

- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme l'indique la partie 3.1.1 de l'annexe 4 au règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008.
- d) Le dynamomètre est réglé conformément aux exigences techniques de la partie 3.2 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- e) L'essai visé au point a) n'est pas réalisé s'il peut être démontré que le véhicule est conforme aux règlements de l'État de Californie visés à la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008.

Émissions par évaporation

Pour les moteurs à essence, la présence d'un système de contrôle des émissions par évaporation est requise (par exemple un filtre à charbon).

Émissions du carter

La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise.

OBD

- a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.
- b) L'interface de l'OBD doit être capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.

Opacité des fumées

- a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel sont testés conformément aux méthodes d'essai visées à l'appendice 2 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 692/2008.
- b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.

Émissions de CO₂ et consommation de carburant

- a) Un essai est réalisé conformément à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008.
- b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme le requiert la partie 3.1.1 de l'annexe 4 au règlement n° 83 de la CEE-ONU.
- c) Lorsque le véhicule satisfait aux règlements de l'État de Californie visés dans la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008 et qu'il n'est dès lors pas nécessaire de procéder à des essais sur les émissions de gaz d'échappement, les États membres calculent les émissions de CO₂ et la consommation de carburant au moyen de la formule figurant dans les notes explicatives ^(b) et ^(c).

| | | |
|--|--|--|
| | | <p><i>Accès aux informations</i></p> <p>Les dispositions concernant l'accès aux informations ne s'appliquent pas.</p> <p><i>Mesure de la puissance</i></p> <p>a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime du moteur correspondant en tours par minute.</p> <p>b) Il peut aussi être fait référence à une courbe de puissance du moteur fournissant les mêmes informations.»</p> |
|--|--|--|

ii) au point 4, partie I, la rubrique 40 du tableau est supprimée;

iii) au point 4, partie I, la rubrique 41a est insérée dans le tableau:

| | | |
|------|--|---|
| «41a | Règlement (CE) n° 595/2009 Émissions (Euro VI) des véhicules lourds — OBD | <p><i>Émissions de gaz d'échappement</i></p> <p>a) Un essai est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (UE) n° 582/2011 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 3.6.1 de l'annexe VI dudit règlement.</p> <p>b) Les limites à appliquer sont celles spécifiées au tableau de l'annexe I du règlement (CE) n° 595/2009.</p> <p>c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX du règlement (UE) n° 582/2011.</p> <p><i>Émissions de CO₂</i></p> <p>Les émissions de CO₂ et la consommation de carburant sont déterminées conformément à l'annexe VIII du règlement (UE) n° 582/2011.</p> <p><i>OBD</i></p> <p>a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.</p> <p>b) L'interface de l'OBD doit être capable de communiquer avec un analyseur OBD externe tel que décrit à l'annexe X du règlement (UE) n° 582/2011.</p> <p><i>Prescriptions visant à assurer le fonctionnement correct des mesures de contrôle des NO_x</i></p> <p>Le véhicule doit être équipé d'un système assurant le fonctionnement correct des mesures de contrôle des NO_x conformément à l'annexe XIII du règlement (UE) n° 582/2011. Les dispositions relatives à la réception par type alternative visée à la section 2.1 de ladite annexe s'appliquent également.</p> <p><i>Mesure de la puissance</i></p> <p>a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime du moteur correspondant en tours par minute.</p> <p>b) Il peut aussi être fait référence à une courbe de puissance du moteur fournissant les mêmes informations.»</p> |
|------|--|---|

iv) au point 4, partie II, la rubrique 2a du tableau est remplacée par la rubrique suivante:

| | | |
|-----|--|--|
| «2a | Règlement (CE) n° 715/2007 Émissions des véhicules légers (Euro 5 et Euro 6)/informations | <p><i>Émissions de gaz d'échappement</i></p> <p>a) Un essai du type I est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 1.4 de l'annexe VII dudit règlement. Les limites à appliquer sont celles spécifiées aux tableaux I et II de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007.</p> <p>b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme l'indique la partie 3.1.1 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU.</p> <p>c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008.</p> <p>d) Le dynamomètre est réglé conformément aux exigences techniques de la partie 3.2 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU.</p> <p>e) L'essai visé au point a) n'est pas réalisé s'il peut être démontré que le véhicule est conforme aux règlements de l'État de Californie visés à la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008.</p> <p><i>Émissions par évaporation</i></p> <p>Pour les moteurs à essence, la présence d'un système de contrôle des émissions par évaporation est requise (par exemple un filtre à charbon).</p> <p><i>Émissions du carter</i></p> <p>La présence d'un dispositif servant à recycler les gaz de carter est requise.</p> <p><i>OBD</i></p> <p>a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.</p> <p>b) L'interface de l'OBD est capable de communiquer avec les outils de diagnostic généralement utilisés pour les inspections techniques périodiques.</p> <p><i>Opacité des fumées</i></p> <p>a) Les véhicules équipés d'un moteur diesel sont testés conformément aux méthodes d'essai visées à l'appendice 2 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 692/2008.</p> <p>b) La valeur corrigée du coefficient d'absorption est indiquée de manière lisible, en un endroit aisément accessible.</p> <p><i>Émissions de CO₂ et consommation de carburant</i></p> <p>a) Un essai est réalisé conformément à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008.</p> <p>b) Il n'est pas nécessaire que le véhicule ait parcouru 3 000 km comme le requiert la partie 3.1.1 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU.</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>c) Lorsque le véhicule satisfait aux règlements de l'État de Californie visés dans la partie 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et qu'il n'est dès lors pas nécessaire de procéder à des essais sur les émissions de gaz d'échappement, les États membres calculent les émissions de CO₂ et la consommation de carburant au moyen de la formule figurant dans les notes explicatives ^(b) et ^(c).</p> <p><i>Accès aux informations</i></p> <p>Les dispositions concernant l'accès aux informations ne s'appliquent pas.</p> <p><i>Mesure de la puissance</i></p> <p>a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime du moteur correspondant en tours par minute.</p> <p>b) Il peut aussi être fait référence à une courbe de puissance du moteur fournissant les mêmes informations.»</p> |
|--|--|---|

v) au point 4, partie II, la rubrique 40 du tableau est supprimée;

vi) au point 4, partie II, la rubrique 41a est insérée dans le tableau:

| | | |
|------|---|---|
| «41a | Règlement (CE) n° 595/2009 Émissions (Euro VI) des véhicules lourds — OBD | <p><i>Émissions de gaz d'échappement</i></p> <p>a) Un essai est réalisé conformément à l'annexe III du règlement (UE) n° 582/2011 en utilisant les facteurs de détérioration visés au point 3.6.1 de l'annexe VI dudit règlement.</p> <p>b) Les limites à appliquer sont celles spécifiées au tableau de l'annexe I du règlement (CE) n° 595/2009.</p> <p>c) Le carburant à utiliser pour l'essai est le carburant de référence indiqué à l'annexe IX du règlement (UE) n° 582/2011.</p> <p><i>Émissions de CO₂</i></p> <p>Les émissions de CO₂ et la consommation de carburant sont déterminées conformément à l'annexe VIII du règlement (UE) n° 582/2011.</p> <p><i>OBD</i></p> <p>a) Le véhicule doit être équipé d'un système OBD.</p> <p>b) L'interface du système OBD doit être capable de communiquer avec un analyseur OBD externe tel que décrit à l'annexe X du règlement (UE) n° 582/2011.</p> <p><i>Prescriptions visant à assurer le fonctionnement correct des mesures de contrôle des NO_x</i></p> <p>Le véhicule doit être équipé d'un système assurant le fonctionnement correct des mesures de contrôle des NO_x conformément à l'annexe XIII du règlement (UE) n° 582/2011. Les dispositions relatives à la réception par type alternative visée à la section 2.1 de ladite annexe s'appliquent également.</p> <p><i>Mesure de la puissance</i></p> <p>a) Le demandeur doit présenter une déclaration du constructeur établissant la puissance de sortie maximale du moteur en kW ainsi que le régime du moteur correspondant en tours par minute.</p> <p>b) Il peut aussi être fait référence à une courbe de puissance du moteur fournissant les mêmes informations.»</p> |
|------|---|---|

- 4) À l'appendice de l'annexe VI, la rubrique 40 du tableau est supprimée.
- 5) L'annexe IX est modifiée comme suit:
- a) la partie I est modifiée comme suit:
- i) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE M₁ (véhicules complets et complétés)» est remplacé par le texte suivant:
- «27. Puissance maximale
- 27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾
- 27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;
- ii) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE M₂ (véhicules complets et complétés)» est remplacé par le texte suivant:
- «27. Puissance maximale
- 27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾
- 27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;
- iii) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE M₃ (véhicules complets et complétés)» est remplacé par le texte suivant:
- «27. Puissance maximale
- 27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾
- 27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;
- iv) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE N₁ (véhicules complets et complétés)» est remplacé par le texte suivant:
- «27. Puissance maximale
- 27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾
- 27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾
- 27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;

v) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE N₂ (véhicules complets et complétés)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;

vi) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE N₃ (véhicules complets et complétés)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;

b) la partie II est modifiée comme suit:

i) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE M₁ (véhicules incomplets)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;

ii) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE M₂ (véhicules incomplets)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale ⁽⁸⁾: kW à tr/min (moteur à combustion interne) ⁽¹⁾

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) ⁽¹⁾»;

iii) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE M₃ (véhicules incomplets)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale (8): kW à tr/min (moteur à combustion interne) (1)

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) (1);

iv) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE N₁ (véhicules incomplets)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale (8): kW à tr/min (moteur à combustion interne) (1)

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) (1);

v) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE N₂ (véhicules incomplets)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale (8): kW à tr/min (moteur à combustion interne) (1)

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) (1);

vi) le point 27 de «PAGE 2 VÉHICULES DE CATÉGORIE N₃ (véhicules incomplets)» est remplacé par le texte suivant:

«27. Puissance maximale

27.1. Puissance nette maximale (8): kW à tr/min (moteur à combustion interne) (1)

27.2. Puissance horaire maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.3. Puissance nette maximale: kW (moteur électrique) (1)

27.4. Puissance maximale sur 30 minutes: kW (moteur électrique) (1)».

ANNEXE II

Modifications au règlement (CE) no 692/2008

Le règlement (CE) no 692/2008 est modifié comme suit:

1) dans la liste des annexes, l'annexe XX est ajoutée:

«ANNEXE XX Mesure de la puissance nette du moteur»;

2) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 2.4 est remplacé par le point suivant:

«2.4. **Réalisation des essais**

2.4.1. La figure I.2.4 illustre la mise en œuvre des essais de réception d'un véhicule. Les procédures d'essais spécifiques sont décrites dans les annexes II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XII, XVI ⁽¹⁾ et XX.

⁽¹⁾ Les procédures d'essais spécifiques pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène et les véhicules à carburant modulable fonctionnant au biodiesel seront définis dans une étape ultérieure.

Figure I.2.4.

Application de prescriptions d'essais pour la réception par type et ses extensions

| Catégorie de véhicule | Véhicules équipés de moteurs à allumage commandé, y compris les véhicules hybrides | | | | | | | | | Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression, y compris les véhicules hybrides | | Véhicules électriques purs | Véhicules à pile à combustible à l'hydrogène |
|---|--|-----|---------------|--------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|--|--------------------------------|---|-------------------------------|----------------------------|--|
| | Monocarburant | | | | Bicarburant ⁽¹⁾ | | | Carburant modulable ⁽¹⁾ | | Carburant modulable | Mono-carburant | | |
| Carburant de référence | Essence (E5/E10) ⁽⁵⁾ | GPL | GN/biométhane | Hydrogène | Essence (E5/E10) ⁽⁵⁾ | Essence (E5/E10) ⁽⁵⁾ | Essence (E5/E10) ⁽⁵⁾ | Essence (E5/E10) ⁽⁵⁾ | GN/biométhane | Diesel (B5/B7) ⁽⁵⁾ | Diesel (B5/B7) ⁽⁵⁾ | — | — |
| | | | | | GPL | GN/biométhane | Hydrogène | Éthanol (E85) | GN-H ₂ | Biodiesel | | | |
| Polluants gazeux (essai du type 1) | Oui | Oui | Oui | Oui ⁽⁴⁾ | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) ⁽⁴⁾ | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (B5/B7 uniquement) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾ | Oui | — | — |
| Masse et nombre de particules (essai du type 1) | Oui | — | — | — | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (les deux carburants) | — | Oui (B5/B7 uniquement) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾ | Oui | — | — |
| Émissions au ralenti (essai du type 2) | Oui | Oui | Oui | — | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (essence uniquement) | Oui (les deux carburants) | Oui (GN/biométhane uniquement) | — | — | — | — |
| Émissions du carter (essai du type 3) | Oui | Oui | Oui | — | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (GN/biométhane uniquement) | — | — | — | — |
| Émissions par évaporation (essai du type 4) | Oui | — | — | — | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | — | — | — | — | — |
| Durabilité (essai du type 5) | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (GN/biométhane uniquement) | Oui (B5/B7 uniquement) ⁽²⁾ ⁽⁵⁾ | Oui | — | — |
| Émissions à basse température (essai du type 6) | Oui | — | — | — | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui (essence uniquement) | Oui ⁽³⁾ (les deux carburants) | — | — | — | — | — |

| Catégorie de véhicule | Véhicules équipés de moteurs à allumage commandé, y compris les véhicules hybrides | | | | | | | | | Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression, y compris les véhicules hybrides | | Véhicules électriques purs | Véhicules à pile à combustible à l'hydrogène |
|---|--|-----|-----|-----|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------------|---|----------------|----------------------------|--|
| | Monocarburant | | | | Bicarburant ⁽¹⁾ | | | Carburant modulable ⁽¹⁾ | | Carburant modulable | Mono-carburant | | |
| Conformité en service | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (B5/B7 uniquement) ⁽²⁾ ⁽³⁾ | Oui | — | — |
| Diagnostics embarqués | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | — | — |
| Émissions de CO ₂ , consommation de carburant, consommation d'énergie électrique et autonomie en mode électrique | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (les deux carburants) | Oui (B5/B7 uniquement) ⁽²⁾ ⁽³⁾ | Oui | Oui | Oui |
| Opacité des fumées | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Oui (B5/B7 uniquement) ⁽²⁾ ⁽³⁾ | Oui | — | — |
| Puissance du moteur | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui | Oui |

⁽¹⁾ Lorsqu'un véhicule à bicarburant est combiné à un véhicule à carburant modulable, les deux prescriptions d'essais s'appliquent.

⁽²⁾ Cette disposition est provisoire, de nouvelles prescriptions pour le biodiesel seront proposées ultérieurement.

⁽³⁾ Essai sur l'essence uniquement avant les dates visées à l'article 10, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 715/2007. L'essai sera effectué avec les deux carburants après ces dates. Le carburant de référence E75 spécifié dans l'annexe IX, section B, doit être utilisé.

⁽⁴⁾ Lorsque le véhicule fonctionne à l'hydrogène, seules les émissions de NO_x sont déterminées.

⁽⁵⁾ Selon le choix du constructeur, les véhicules équipés de moteurs à allumage commandé ou de moteurs à allumage par compression peuvent faire l'objet d'essais respectivement avec du carburant E5 ou E10 ou avec du carburant B5 ou B7. Cependant,

— au plus tard seize mois après les dates visées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 715/2007, les nouvelles réceptions ne doivent être effectuées qu'avec les carburants E10 et B7,

— au plus tard trois ans après les dates visées à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 715/2007, tous les nouveaux véhicules doivent être réceptionnés avec les carburants E10 et B7».

b) le texte suivant est ajouté après la figure I.2.4:

«*Note explicative:*

Les dates d'application relatives aux carburants de référence E10 et B7 pour tous les nouveaux véhicules sont fixées de manière à minimiser la charge liée aux essais. Si, toutefois, des preuves techniques attestent que les véhicules certifiés avec les carburants de référence E5 ou B5 génèrent des émissions nettement plus élevées lorsqu'ils font l'objet d'essais avec les carburants E10 ou B7, la Commission devrait présenter une proposition visant à avancer ces dates d'introduction.»

c) l'appendice 3 est modifié comme suit:

i) aux points 3.2.1.8 et 3.2.1.10, la note de bas de page ^(d) est remplacée par la note suivante:

«^(d) Déterminé conformément à l'annexe XX du présent règlement.»

ii) le point 3.3.1.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.3.1.1. Puissance horaire maximale: kW

(valeur déclarée par le constructeur)

3.3.1.1.1. Puissance nette maximale ^(d) kW

(valeur déclarée par le constructeur)

3.3.1.1.2. Puissance maximale sur 30 minutes (a) kW

(valeur déclarée par le constructeur);

iii) le point 3.5.3 est remplacé par le texte suivant:

«3.5.3. Consommation d'énergie électrique des véhicules électriques;»

iv) les points 3.5.3.1 et 3.5.3.2 suivants sont insérés:

«3.5.3.1. Consommation d'énergie électrique des véhicules électriques purs Wh/km

3.5.3.2. Consommation d'énergie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur

3.5.3.2.1. Consommation d'énergie électrique (condition A, mixte): Wh/km

3.5.3.2.2. Consommation d'énergie électrique (condition B, mixte): Wh/km

3.5.3.2.3. Consommation d'énergie électrique (pondérée, mixte): Wh/km;»

v) les points 3.5.4 à 3.5.4.3 sont supprimés;

d) à l'appendice 4, l'«Addendum à la fiche de réception CE n° ...» est modifié comme suit:

i) le point 1.11.3 suivant est inséré:

«1.11.3 Couple maximal net: Nm, à min⁻¹;»

ii) le point 4 est remplacé par le texte suivant:

- «4. Mesure de la puissance
Puissance nette maximale des moteurs à combustion interne, puissance nette et puissance maximale sur 30 minutes d'un groupe motopropulseur électrique
- 4.1. Puissance nette des moteurs à combustion interne
- 4.1.1. Régime du moteur (tr/min)
- 4.1.2. Débit de carburant mesuré (g/h)
- 4.1.3. Couple mesuré (Nm)
- 4.1.4. Puissance mesurée (kW)
- 4.1.5. Pression barométrique (kPa)
- 4.1.6. Pression de vapeur d'eau (kPa)
- 4.1.7. Température de l'air d'admission (K)
- 4.1.8. Facteur de correction de la puissance, le cas échéant
- 4.1.9. Puissance corrigée (kW)
- 4.1.10. Puissance auxiliaire (kW)
- 4.1.11. Puissance nette (kW)
- 4.1.12. Couple net (Nm)
- 4.1.13. Consommation de carburant spécifique corrigée (g/kWh)
- 4.2. Groupe(s) motopropulseur(s) électrique(s):
- 4.2.1. Chiffres déclarés
- 4.2.2. Puissance nette maximale: kW, à tr/min
- 4.2.3. Couple net maximal: Nm, à tr/min
- 4.2.4. Couple net maximal à régime nul: Nm
- 4.2.5. Puissance maximale sur 30 minutes: kW
- 4.2.6. Caractéristiques principales du groupe motopropulseur électrique
- 4.2.7. Tension d'essai (courant continu): V
- 4.2.8. Principe de fonctionnement:
- 4.2.9. Système de refroidissement:
- 4.2.10. Moteur: liquide/air ⁽¹⁾
- 4.2.11. Variateur: liquide/air ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles.»

iii) le point 5 suivant est ajouté:

«5. Remarques:»;

e) à l'appendice 6, le tableau 1 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 1

| Caractère | Norme d'émission | Norme OBD | Catégorie et classe de véhicule | Moteur | Date d'application: nouveaux types | Date d'application: nouveaux véhicules | Date d'immatriculation la plus récente |
|-----------|------------------|-----------|--|--------|------------------------------------|--|--|
| A | Euro 5a | Euro 5 | M, N ₁ classe I | PI, CI | 1.9.2009 | 1.1.2011 | 31.12.2012 |
| B | Euro 5a | Euro 5 | M ₁ , pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques (sauf M ₁ G) | CI | 1.9.2009 | 1.1.2012 | 31.12.2012 |
| C | Euro 5a | Euro 5 | M ₁ G pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques | CI | 1.9.2009 | 1.1.2012 | 31.8.2012 |
| D | Euro 5a | Euro 5 | N ₁ classe II | PI, CI | 1.9.2010 | 1.1.2012 | 31.12.2012 |
| E | Euro 5a | Euro 5 | N ₁ classe III, N ₂ | PI, CI | 1.9.2010 | 1.1.2012 | 31.12.2012 |
| F | Euro 5b | Euro 5 | M, N ₁ classe I | PI, CI | 1.9.2011 | 1.1.2013 | 31.12.2013 |
| G | Euro 5b | Euro 5 | M ₁ , pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques (sauf M ₁ G) | CI | 1.9.2011 | 1.1.2013 | 31.12.2013 |
| H | Euro 5b | Euro 5 | N ₁ classe II | PI, CI | 1.9.2011 | 1.1.2013 | 31.12.2013 |
| I | Euro 5b | Euro 5 | N ₁ classe III, N ₂ | PI, CI | 1.9.2011 | 1.1.2013 | 31.12.2013 |
| J | Euro 5b | Euro 5+ | M, N ₁ classe I | PI, CI | 1.9.2011 | 1.1.2014 | 31.8.2015 |
| K | Euro 5b | Euro 5+ | M ₁ , pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques (sauf M ₁ G) | CI | 1.9.2011 | 1.1.2014 | 31.8.2015 |
| L | Euro 5b | Euro 5+ | N ₁ classe II | PI, CI | 1.9.2011 | 1.1.2014 | 31.8.2016 |
| M | Euro 5b | Euro 5+ | N ₁ classe III, N ₂ | PI, CI | 1.9.2011 | 1.1.2014 | 31.8.2016 |
| N | Euro 6a | Euro 6- | M, N ₁ classe I | CI | | | 31.12.2012 |
| O | Euro 6a | Euro 6- | N ₁ classe II | CI | | | 31.12.2012 |
| P | Euro 6a | Euro 6- | N ₁ classe III, N ₂ | CI | | | 31.12.2012 |
| Q | Euro 6b | Euro 6- | M, N ₁ classe I | CI | | | 31.12.2013 |
| R | Euro 6b | Euro 6- | N ₁ classe II | CI | | | 31.12.2013 |

| Caractère | Norme d'émission | Norme OBD | Catégorie et classe de véhicule | Moteur | Date d'application: nouveaux types | Date d'application: nouveaux véhicules | Date d'immatriculation la plus récente |
|-----------|------------------|------------------|--|--|------------------------------------|--|--|
| S | Euro 6b | Euro 6- | N ₁ classe III, N ₂ | CI | | | 31.12.2013 |
| T | Euro 6b | Euro 6-plus IUPR | M, N ₁ classe I | CI | | | 31.8.2015 |
| U | Euro 6b | Euro 6-plus IUPR | N ₁ classe II | CI | | | 31.8.2016 |
| V | Euro 6b | Euro 6-plus IUPR | N ₁ classe III, N ₂ | CI | | | 31.8.2016 |
| W | Euro 6b | Euro 6-1 | M, N ₁ classe I | PI, CI | 1.9.2014 | 1.9.2015 | 31.8.2018 |
| X | Euro 6b | Euro 6-1 | N ₁ classe II | PI, CI | 1.9.2015 | 1.9.2016 | 31.8.2019 |
| Y | Euro 6b | Euro 6-1 | N ₁ classe III, N ₂ | PI, CI | 1.9.2015 | 1.9.2016 | 31.8.2019 |
| ZA | Euro 6c | Euro 6-1 | M, N ₁ classe I | PI, CI | | | 31.8.2018 |
| ZB | Euro 6c | Euro 6-1 | N ₁ classe II | PI, CI | | | 31.8.2019 |
| ZC | Euro 6c | Euro 6-1 | N ₁ classe III, N ₂ | PI, CI | | | 31.8.2019 |
| ZD | Euro 6c | Euro 6-2 | M, N ₁ classe I | PI, CI | 1.9.2017 | 1.9.2018 | |
| ZE | Euro 6c | Euro 6-2 | N ₁ classe II | PI, CI | 1.9.2018 | 1.9.2019 | |
| ZF | Euro 6c | Euro 6-2 | N ₁ classe III, N ₂ | PI, CI | 1.9.2018 | 1.9.2019 | |
| ZX | s.o. | s.o. | Tous véhicules | Batterie entièrement électrique | 1.9.2009 | 1.1.2011 | |
| ZY | s.o. | s.o. | Tous véhicules | Cellule carburant entièrement électrique | 1.9.2009 | 1.1.2011 | |
| ZZ | s.o. | s.o. | Tous véhicules utilisant des certificats conformément au point 2.1.1 de l'annexe I | PI, CI | 1.9.2009 | 1.1.2011 | |

Légende:

Norme d'émission Euro 5a = exclut procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 5b = exigences complètes en matière de valeurs d'émission Euro 5, y compris procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules pour les véhicules CI et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 6a = exclut procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 6b = exigences en matière de valeurs d'émission Euro 6, y compris procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules (valeurs préliminaires pour les véhicules à allumage commandé) et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 6c = exigences complètes en matière de valeurs d'émission Euro 6, c'est-à-dire norme d'émission Euro 6b et normes définitives pour le nombre de particules en ce qui concerne les véhicules à allumage commandé et utilisation des carburants de référence E10 et B7 (le cas échéant);

Norme OBD Euro 5 = exigences de base en matière de système OBD Euro 5, à l'exclusion du rapport d'efficacité en service (IUPR), du contrôle des émissions de NO_x pour les véhicules à essence et des seuils PM renforcés pour les moteurs diesel;

Norme OBD Euro 5 + = inclut un rapport d'efficacité en service (IUPR) assoupli, le contrôle des émissions de NO_x pour les véhicules à essence et des seuils PM renforcés pour les moteurs diesel;

Norme OBD Euro 6 = valeurs limites OBD assouplies;

Norme OBD Euro 6- plus IUPR = inclut des seuils OBD et un rapport d'efficacité en service (IUPR) assouplis;

Norme OBD Euro 6-1 = exigences complètes Euro 6 OBD, mais avec valeurs limites OBD préliminaires telles que définies au point 2.3.4 de l'annexe XI et un IUPR partiellement assoupli;

Norme OBD Euro 6-2 = exigences complètes Euro 6 OBD, mais avec valeurs limites OBD finales telles que définies au point 2.3.3 de l'annexe XI.»

3) L'annexe III est modifiée comme suit:

a) le point 3.4 est remplacé par le texte suivant:

«3.4. Les taux d'hydrocarbures mentionnés au paragraphe 8.2 prennent les valeurs suivantes:

| | |
|---|---|
| Pour l'essence (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$) | $d = 0,631 \text{ g/l}$ |
| Pour l'essence (E10) ($C_1H_{1,93}O_{0,033}$) | $d = 0,645 \text{ g/l}$ |
| Pour le gazole (B5) ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$) | $d = 0,622 \text{ g/l}$ |
| Pour le gazole (B7) ($C_1H_{1,86}O_{0,007}$) | $d = 0,623 \text{ g/l}$ |
| Pour le GPL ($C_1H_{2,525}$) | $d = 0,649 \text{ g/l}$ |
| Pour le GN/biométhane (CH_4) | $d = 0,714 \text{ g/l}$ |
| Pour l'éthanol (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$) | $d = 0,932 \text{ g/l}$ |
| Pour l'éthanol (E75) ($C_1H_{2,61}O_{0,329}$) | $d = 0,886 \text{ g/l}$ |
| Pour le GN- H_2 | $d = \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583A} \text{ g/l}$ |

A étant la quantité de GN/biométhane contenue dans le mélange de GN- H_2 , exprimée en % volume.»

b) au point 3.8, le tableau est remplacé par le tableau suivant:

| «Carburant | X |
|---------------|-------|
| Essence (E5) | 13,4 |
| Essence (E10) | 13,4 |
| Diesel (B5) | 13,5 |
| Diesel (B7) | 13,5 |
| GPL | 11,9 |
| GN/biométhane | 9,5 |
| Éthanol (E85) | 12,5 |
| Éthanol (E75) | 12,7» |

4) À l'appendice 1 de l'annexe IV, le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Les rapports atomiques spécifiés au paragraphe 5.3.7.3 se comprennent comme suit:

Hcv = Rapport atomique hydrogène/carbone

— pour l'essence (E5) 1,89

— pour l'essence (E10) 1,93

— pour le GPL 2,53

— pour le GN/biométhane 4,0

— pour l'éthanol (E85) 2,74

— pour l'éthanol (E75) 2,61

Ocv = Rapport atomique oxygène/carbone

— pour l'essence (E5) 0,016

- pour l'essence (E10) 0,033
- pour le GPL 0,0
- pour le GN/biométhane 0,0
- pour l'éthanol (E85) 0,39
- pour l'éthanol (E75) 0,329.

5) L'annexe IX est modifiée comme suit:

a) la partie A est modifiée comme suit:

i) au point 1, le tableau suivant est inséré entre le tableau intitulé «Type: essence (E5)» et celui intitulé «Type: éthanol (E85)»:

«Type: essence (E10)»

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---|-------------------|---|----------|--------------------|
| | | Minimale | Maximale | |
| Indice d'octane recherche, RON ⁽²⁾ | | 95,0 | 98,0 | EN ISO 5164 |
| Indice d'octane moteur ⁽²⁾ , | | 85,0 | 89,0 | EN ISO 5163 |
| Densité à 15 °C | kg/m ³ | 743,0 | 756,0 | EN ISO 12185 |
| Pression de vapeur (DVPE) | kPa | 56,0 | 60,0 | EN 13016-1 |
| Teneur en eau | | max 0,05 % v/v Apparence à - 7 °C: limpide et brillant | | EN 12937 |
| Distillation: | | | | |
| — évaporé à 70 °C | % v/v | 34,0 | 46,0 | EN ISO 3405 |
| — évaporé à 100 °C | % v/v | 54,0 | 62,0 | EN ISO 3405 |
| — évaporé à 150 °C | % v/v | 86,0 | 94,0 | EN ISO 3405 |
| — point d'ébullition final | °C | 170 | 195 | EN ISO 3405 |
| Résidus | % v/v | — | 2,0 | EN ISO 3405 |
| Analyse des hydrocarbures: | | | | |
| — oléfines | % v/v | 6,0 | 13,0 | EN 22854 |
| — aromatiques | % v/v | 25,0 | 32,0 | EN 22854 |
| — benzène | % v/v | — | 1,00 | EN 22854 EN 238 |
| — saturés | % v/v | Valeur déclarée | | EN 22854 |

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---|-----------|------------------------|----------|------------------------------|
| | | Minimale | Maximale | |
| Rapport carbone/hydrogène | | Valeur déclarée | | |
| Rapport carbone/oxygène | | Valeur déclarée | | |
| Période d'induction ⁽⁴⁾ | minutes | 480 | — | EN ISO 7536 |
| Teneur en oxygène ⁽⁵⁾ | % m/m | 3,3 | 3,7 | EN 22854 |
| Gomme nettoyée avec un solvant (gomme actuelle) | mg/100 ml | — | 4 | EN ISO 6246 |
| Teneur en soufre ⁽⁶⁾ | mg/kg | — | 10 | EN ISO 20846 EN ISO 20884 |
| Corrosion du cuivre (3 h à 50 °C) | | — | classe 1 | EN ISO 2160 |
| Teneur en plomb | mg/l | — | 5 | EN 237 |
| Teneur en phosphore ⁽⁷⁾ | mg/l | — | 1,3 | ASTM D 3231 |
| Éthanol ⁽⁵⁾ | % v/v | 9,0 | 10,0 | EN 22854 |

(1) Les valeurs mentionnées dans les spécifications sont des "valeurs vraies". Les valeurs limites ont été déterminées conformément à la norme ISO 4259 intitulée "Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai". Pour la fixation d'un minimum, une différence minimale de 2R par rapport à la valeur zéro a été prise en compte; pour la fixation d'un maximum et d'un minimum, la différence minimale entre ces valeurs est 4R (R = reproductibilité). Malgré cette mesure, qui est nécessaire pour des raisons techniques, le fabricant de carburant doit néanmoins viser la valeur zéro lorsque la valeur maximale indiquée est de 2R ou la valeur moyenne lorsqu'il existe un minimum et un maximum. Au cas où il serait nécessaire de vérifier le respect des spécifications pour un carburant, les termes de la norme ISO 4259 doivent être appliqués.

(2) Des méthodes EN/ISO équivalentes seront adoptées lorsqu'elles auront été publiées pour les caractéristiques susmentionnées.

(3) Un facteur de correction de 0,2 pour MON et RON doit être soustrait pour le calcul du résultat final conformément à EN 228:2008.

(4) Le carburant peut contenir des additifs antioxydants et des inhibiteurs de catalyse métallique normalement utilisés pour stabiliser les flux d'essence en raffinerie; il ne faut cependant pas y ajouter d'additifs détergents ou dispersants ni d'huiles solvantes.

(5) L'éthanol est le seul composé oxygéné qui est ajouté intentionnellement au carburant de référence. L'éthanol utilisé doit être conforme à la norme EN 15376.

(6) Il convient de communiquer la teneur en soufre effective du carburant utilisé pour les essais du type 1.

(7) Il n'y a aucune adjonction délibérée de composés contenant du phosphore, du fer, du manganèse ou du plomb à ce carburant de référence.»

ii) au point 2, le tableau suivant est ajouté:

«Type: gazole (B7)

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---------------------------------|-------------------|------------------------|----------|-----------------|
| | | Minimale | Maximale | |
| Indice de cétane | | 46,0 | | EN ISO 4264 |
| Indice de cétane ⁽²⁾ | | 52,0 | 56,0 | EN ISO 5165 |
| Densité à 15 °C | kg/m ³ | 833,0 | 837,0 | EN ISO 12185 |
| Distillation: | | | | |
| — point 50 % | °C | 245,0 | — | EN ISO 3405 |
| — point 95 % | °C | 345,0 | 360,0 | EN ISO 3405 |
| — point d'ébullition final | °C | — | 370,0 | EN ISO 3405 |

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---|--------------------|------------------------|----------|------------------------------|
| | | Minimale | Maximale | |
| Point d'éclair | °C | 55 | — | EN ISO 2719 |
| Point de trouble | °C | — | - 10 | EN 23015 |
| Viscosité à 40 °C | mm ² /s | 2,30 | 3,30 | EN ISO 3104 |
| Hydrocarbures aromatiques poly-cycliques | % m/m | 2,0 | 4,0 | EN 12916 |
| Teneur en soufre | mg/kg | — | 10,0 | EN ISO 20846 EN ISO 20884 |
| Corrosion du cuivre (3 h à 50 °C) | | — | Classe 1 | EN ISO 2160 |
| Résidu de carbone Conradson (10 % DR) | % m/m | — | 0,20 | EN ISO 10370 |
| Teneur en cendres | % m/m | — | 0,010 | EN ISO 6245 |
| Contamination totale | mg/kg | - | 24 | EN 12662 |
| Teneur en eau | mg/kg | — | 200 | EN ISO 12937 |
| Indice d'acidité | mg KOH/g | — | 0,10 | EN ISO 6618 |
| Onctuosité (diamètre de la marque d'usure à l'issue du test HFRR à 60 °C) | µm | — | 400 | EN ISO 12156 |
| Stabilité à l'oxydation à 110 °C ⁽²⁾ | h | 20,0 | | EN 15751 |
| FAME ⁽⁴⁾ | % v/v | 6,0 | 7,0 | EN 14078 |

⁽¹⁾ Les valeurs mentionnées dans les spécifications sont des "valeurs vraies". Les valeurs limites ont été déterminées conformément à la norme ISO 4259 intitulée "Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai". Pour la fixation d'un minimum, une différence minimale de 2R par rapport à la valeur zéro a été prise en compte; pour la fixation d'un maximum et d'un minimum, la différence minimale entre ces valeurs est 4R (R = reproductibilité). Malgré cette mesure, qui est nécessaire pour des raisons techniques, le fabricant de carburant doit néanmoins viser la valeur zéro lorsque la valeur maximale indiquée est de 2R ou la valeur moyenne lorsqu'il existe un minimum et un maximum. Au cas où il serait nécessaire de vérifier le respect des spécifications pour un carburant, les termes de la norme ISO 4259 doivent être appliqués.

⁽²⁾ L'intervalle indiqué pour le cétane n'est pas conforme à l'exigence d'un minimum de 4R. Cependant, en cas de différend entre le fournisseur et l'utilisateur, la norme ISO 4259 peut être appliquée, à condition qu'un nombre suffisant de mesures soit effectué pour atteindre la précision nécessaire, ceci étant préférable à des mesures uniques.

⁽³⁾ Bien que la stabilité à l'oxydation soit contrôlée, il est probable que la durée de vie du produit soit limitée. Il est recommandé de demander conseil au fournisseur quant aux conditions de stockage et à la durée de vie.

⁽⁴⁾ La teneur en FAME doit répondre aux spécifications de la norme EN 14214.»

b) dans la partie B, le tableau suivant est inséré entre le tableau intitulé «Type: essence (E5)» et celui intitulé «Type: éthanol (E75)»:

«Type: essence (E10)

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---|-------------------|--|---------|-----------------|
| | | Minimum | Maximum | |
| Indice d'octane recherche, RON ⁽²⁾ | | 95,0 | 98,0 | EN ISO 5164 |
| Indice d'octane moteur, MON ⁽²⁾ | | 85,0 | 89,0 | EN ISO 5163 |
| Densité à 15 °C | kg/m ³ | 743,0 | 756,0 | EN ISO 12185 |
| Pression de vapeur | kPa | 56,0 | 95,0 | EN 13016-1 |
| Teneur en eau | | max 0,05 % v/v Apparence à - 7 °C: limpide et brillant | | EN 12937 |

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---|-----------|------------------------|----------|------------------------------|
| | | Minimum | Maximum | |
| Distillation: | | | | |
| — évaporé à 70 °C | % v/v | 34,0 | 46,0 | EN ISO 3405 |
| — évaporé à 100 °C | % v/v | 54,0 | 62,0 | EN ISO 3405 |
| — évaporé à 150 °C | % v/v | 86,0 | 94,0 | EN ISO 3405 |
| — point d'ébullition final | °C | 170 | 195 | EN ISO 3405 |
| Résidus | % v/v | — | 2,0 | EN ISO 3405 |
| Analyse des hydrocarbures: | | | | |
| — oléfines | % v/v | 6,0 | 13,0 | EN 22854 |
| — aromatiques | % v/v | 25,0 | 32,0 | EN 22854 |
| — benzène | % v/v | — | 1,00 | EN 22854 EN 238 |
| — saturés | % v/v | Valeur déclarée | | EN 22854 |
| Rapport carbone/hydrogène | | Valeur déclarée | | |
| Rapport carbone/oxygène | | Valeur déclarée | | |
| Période d'induction ⁽⁴⁾ | minutes | 480 | — | EN ISO 7536 |
| Teneur en oxygène ⁽⁵⁾ | % m/m | 3,3 | 3,7 | EN 22854 |
| Gomme nettoyée avec un solvant (gomme actuelle) | mg/100 ml | — | 4 | EN ISO 6246 |
| Teneur en soufre ⁽⁶⁾ | mg/kg | — | 10 | EN ISO 20846 EN ISO 20884 |
| Corrosion du cuivre (3 h à 50 °C) | | — | classe 1 | EN ISO 2160 |
| Teneur en plomb | mg/l | — | 5 | EN 237 |
| Teneur en phosphore ⁽⁷⁾ | mg/l | — | 1,3 | ASTM D 3231 |
| Éthanol ⁽⁵⁾ | % v/v | 9,0 | 10,0 | EN 22854 |

(1) Les valeurs mentionnées dans les spécifications sont des "valeurs vraies". Les valeurs limites ont été déterminées conformément à la norme ISO 4259 intitulée "Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai". Pour la fixation d'un minimum, une différence minimale de 2R par rapport à la valeur zéro a été prise en compte; pour la fixation d'un maximum et d'un minimum, la différence minimale entre ces valeurs est 4R (R = reproductibilité). Malgré cette mesure, qui est nécessaire pour des raisons techniques, le fabricant de carburant doit néanmoins viser la valeur zéro lorsque la valeur maximale indiquée est de 2R ou la valeur moyenne lorsqu'il existe un minimum et un maximum. Au cas où il serait nécessaire de vérifier le respect des spécifications pour un carburant, les termes de la norme ISO 4259 doivent être appliqués.

(2) Des méthodes EN/ISO équivalentes seront adoptées lorsqu'elles auront été publiées pour les caractéristiques susmentionnées.

(3) Un facteur de correction de 0,2 pour MON et RON doit être soustrait pour le calcul du résultat final conformément à EN 228:2008.

(4) Le carburant peut contenir des additifs antioxydants et des inhibiteurs de catalyse métallique normalement utilisés pour stabiliser les flux d'essence en raffinerie; il ne faut cependant pas y ajouter d'additifs détergents ou dispersants ni d'huiles solvantes.

(5) L'éthanol est le seul composé oxygéné qui est ajouté intentionnellement au carburant de référence. L'éthanol utilisé doit être conforme à la norme EN 15376.

(6) Il convient de communiquer la teneur en soufre effective du carburant utilisé pour les essais du type 6.

(7) Il n'y a aucune adjonction délibérée de composés contenant du phosphore, du fer, du manganèse ou du plomb à ce carburant de référence.»

6) L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) au point 2.3.3, le tableau «Valeurs préliminaires limites OBD Euro 6» est remplacé par le tableau suivant:

«Valeurs limites OBD Euro 6 finales»

| Catégorie | Classe | Masse de référence (RM) (kg) | Masse de monoxyde de carbone | | Masse d'hydrocarbures non méthaniques | | Masse des oxydes d'azote (NOx) | | Masse des particules (PM) ⁽¹⁾ | | Nombre de particules ⁽¹⁾ | |
|----------------|--------|------------------------------|------------------------------|--------------|---------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------|--|-----------|-------------------------------------|--|
| | | | (CO) (mg/km) | (CI) (mg/km) | (NMHC) (mg/km) | (NO _x) (mg/km) | (PM) (mg/km) | (PN) (#/km) | (CI) (PI) | (CI) (PI) | | |
| M | — | Tous | 1 900 | 1 750 | 170 | 290 | 90 | 140 | 12 | 12 | | |
| N ₁ | I | RM ≤ 1 305 | 1 900 | 1 750 | 170 | 290 | 90 | 140 | 12 | 12 | | |
| | II | 1 305 < RM ≤ 1 760 | 3 400 | 2 200 | 225 | 320 | 110 | 180 | 12 | 12 | | |
| | III | 1 760 < RM | 4 300 | 2 500 | 270 | 350 | 120 | 220 | 12 | 12 | | |
| N ₂ | — | Tous | 4 300 | 2 500 | 270 | 350 | 120 | 220 | 12 | 12 | | |

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

⁽¹⁾ Les limites concernant la masse et le nombre de particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe.»

b) au point 2.3.4, le tableau «Valeurs préliminaires limites OBD Euro 6» est remplacé par le tableau suivant:

«Valeurs limites OBD Euro 6 préliminaires»

| Catégorie | Classe | Masse de référence (RM) (kg) | Masse de monoxyde de carbone | | Masse d'hydrocarbures non méthaniques | | Masse des oxydes d'azote (NOx) | | Masse des particules (PM) ⁽¹⁾ | |
|----------------|--------|------------------------------|------------------------------|--------------|---------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------|--|----|
| | | | (CO) (mg/km) | (CI) (mg/km) | (NMHC) (mg/km) | (NO _x) (mg/km) | (PM) (mg/km) | (CI) (PI) | (CI) (PI) | |
| M | — | Tous | 1 900 | 1 750 | 170 | 290 | 150 | 180 | 25 | 25 |
| N ₁ | I | RM ≤ 1 305 | 1 900 | 1 750 | 170 | 290 | 150 | 180 | 25 | 25 |
| | II | 1 305 < RM ≤ 1 760 | 3 400 | 2 200 | 225 | 320 | 190 | 220 | 25 | 25 |
| | III | 1 760 < RM | 4 300 | 2 500 | 270 | 350 | 210 | 280 | 30 | 30 |
| N ₂ | — | Tous | 4 300 | 2 500 | 270 | 350 | 210 | 280 | 30 | 30 |

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

⁽¹⁾ Les limites concernant la masse de particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe.»

c) le point 2.5 est remplacé par le texte suivant:

«2.5. Le paragraphe 3.3.3.1 de l'annexe 11 du règlement no 83 de la CEE-ONU est à interpréter comme suit:

Le système OBD surveille la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de NMHC et de NOx. Les constructeurs peuvent prévoir un dispositif de surveillance uniquement pour le catalyseur en amont ou en combinaison avec le ou les catalyseurs suivants en aval. Un catalyseur ou un assemblage de catalyseurs est réputé défaillant lorsque les émissions dépassent les valeurs limites de NMHC ou NOx visées au point 2.3 de la présente annexe. Par dérogation, l'exigence de surveillance de la baisse d'efficacité du convertisseur catalytique au regard des émissions de NOx ne s'applique qu'à partir des dates visées à l'article 17.»

7) L'annexe XII est modifiée comme suit:

a) le point 2.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2.2. Pour le GPL et le GN, le carburant à utiliser doit être celui choisi par le constructeur pour mesurer la puissance nette conformément à l'annexe XX du présent règlement. Le carburant choisi est spécifié dans la fiche de renseignements figurant dans l'appendice 3 de l'annexe I du présent règlement.»

b) le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.3. Le point 5.2.4 du règlement no 101 de la CEE-ONU est compris comme suit:

1) densité: mesurée sur le carburant d'essai conformément à la norme ISO 3675 ou selon une méthode équivalente. Pour l'essence, le gazole, le biodiesel et l'éthanol (E85 et E75), la densité mesurée à 15 °C sera retenue; pour le GPL et le gaz naturel/biométhane, une densité de référence est retenue, à savoir:

0,538 kg/litre pour le GPL;

0,654 kg/m³ pour le GN (valeur moyenne des carburants de référence G20 et G23 à 15 °C);

2) rapport hydrogène-carbone-oxygène: les valeurs fixes suivantes sont utilisées:

C₁H_{1,89}O_{0,016} pour l'essence (E5);

C₁H_{1,93}O_{0,033} pour l'essence (E10);

C₁H_{1,86}O_{0,005} pour le gazole (B5);

C₁H_{1,86}O_{0,007} pour le gazole (B7);

C₁H_{2,525} pour le GPL (gaz de pétrole liquéfié);

CH₄ pour le GN (gaz naturel) et le biométhane;

C₁H_{2,74}O_{0,385} pour l'éthanol (E85);

C₁H_{2,61}O_{0,329} pour l'éthanol (E75).»

c) le point 3.3 est remplacé par le texte suivant:

«3.3. À l'annexe 6 du règlement no 101 de la CEE-ONU, le paragraphe 1.4.3 est remplacé par le texte suivant:

“1.4.3. La consommation de carburant, exprimée en litres par 100 km [dans le cas de l'essence (E5/E10), du GPL, de l'éthanol (E85) et du gazole (B5/B7)], en m³ par 100 km (dans le cas du GN/biométhane et du GN-H₂) ou en kg par 100 km (dans le cas de l'hydrogène), est calculée au moyen des formules suivantes:

a) pour les véhicules à allumage commandé alimentés à l'essence (E5):

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

b) pour les véhicules à allumage commandé alimentés à l'essence (E10):

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

c) pour les véhicules à allumage commandé alimentés au GPL:

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

Si la composition du carburant utilisé pour l'essai est différente de celle prise en compte pour le calcul de la consommation normalisée, un facteur de correction (cf) peut être appliqué, à la demande du constructeur, comme suit:

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

Le facteur de correction cf qui peut être appliqué est déterminé comme suit:

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

où:

$n_{\text{réel}}$ = rapport réel H/C du carburant utilisé;

d) pour les véhicules à allumage commandé alimentés au GN/biométhane:

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

e) pour les véhicules à allumage commandé alimentés à l'éthanol (E85):

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

f) pour les véhicules à allumage par compression alimentés au gazole (B5):

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

g) pour les véhicules à allumage par compression alimentés au gazole (B7):

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

h) pour les véhicules à allumage commandé alimentés au GN-H₂:

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

i) pour les véhicules alimentés à l'hydrogène gazeux:

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

Pour les véhicules alimentés à l'hydrogène liquide ou gazeux, le constructeur peut, avec l'accord préalable de l'autorité compétente en matière de réception par type, opter pour la formule suivante:

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

ou pour une méthode conforme à des protocoles standard tels que SAE J2572;

où:

FC = consommation de carburant en litres par 100 km (dans le cas de l'essence, de l'éthanol, du GPL, du gazole ou du biodiesel), en m³ par 100 km (dans le cas du gaz naturel et du GN-H₂) ou en kg par 100 km dans le cas de l'hydrogène;

HC = émission mesurée d'hydrocarbures en g/km;

CO = émission mesurée de monoxyde de carbone en g/km;

CO₂ = émission mesurée de dioxyde de carbone en g/km;

H₂O = émission mesurée d'H₂O en g/km;

H₂ = émission mesurée d'H₂ en g/km;

A = quantité de GN/biométhane contenue dans le mélange de GN-H₂, exprimée en pour cent par volume;

D = densité du carburant d'essai.

Dans le cas de carburants gazeux, il s'agit de la densité à 15 °C.

d = distance théorique en km parcourue par un véhicule soumis à l'essai de type 1;

p₁ = pression en Pa dans le réservoir de carburant gazeux avant le cycle de fonctionnement;

p₂ = pression en Pa dans le réservoir de carburant gazeux après le cycle de fonctionnement;

T₁ = température en K dans le réservoir de carburant gazeux avant le cycle de fonctionnement;

T₂ = température en K dans le réservoir de carburant gazeux après le cycle de fonctionnement;

Z₁ = facteur de compressibilité du carburant gazeux à p₁ et T₁;

Z₂ = facteur de compressibilité du carburant gazeux à p₂ et T₂;

V = volume intérieur en m³ du réservoir de carburant gazeux.

Le facteur de compressibilité doit être obtenu à partir du tableau suivant:

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

Si les valeurs d'entrée nécessaires pour p et T ne figurent pas dans le tableau, le facteur de compressibilité est obtenu par interpolation linéaire entre les facteurs de compressibilité indiqués dans le tableau, en choisissant ceux qui se rapprochent le plus de la valeur recherchée.»

—

ANNEXE III

«ANNEXE XX

MESURE DE LA PUISSANCE NETTE DU MOTEUR, DE LA PUISSANCE NETTE ET DE LA PUISSANCE MAXIMALE SUR 30 MINUTES D'UN GROUPE MOTOPROPULSEUR ÉLECTRIQUE**1. INTRODUCTION**

La présente annexe énonce les prescriptions pour la mesure de la puissance nette du moteur, de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 minutes d'un groupe motopropulseur électrique.

2. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

2.1. Les spécifications générales pour la conduite des essais et l'interprétation des résultats sont celles énoncées au paragraphe 5 du règlement n° 85 de la CEE-ONU ⁽¹⁾, sous réserve des exceptions spécifiées dans la présente annexe.

2.2. Carburant d'essai

Les paragraphes 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 et 5.2.3.4 du règlement n° 85 de la CEE-ONU se comprennent comme suit:

Le carburant utilisé est celui disponible sur le marché. En cas de contestation, le carburant est le carburant de référence approprié spécifié dans l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008.

2.3. Facteurs de correction de la puissance

Par dérogation au paragraphe 5.1 de l'annexe V du règlement n° 85 de la CEE-ONU, lorsqu'un moteur à turbocompresseur est équipé d'un système permettant de compenser les conditions ambiantes (température et altitude), à la demande du constructeur, les facteurs de correction α_a ou α_d sont réglés à la valeur de 1.

⁽¹⁾ JO L 326 du 24.11.2006, p. 55.»

ANNEXE IV

Modifications au règlement (UE) n° 582/2011

Le règlement (UE) n° 582/2011 est modifié comme suit:

1) L'annexe VIII est modifiée comme suit:

a) à l'appendice 1, le point 2.1.2.2) est remplacé par le texte suivant:

«2) ratio hydrogène-carbone-oxygène: les valeurs fixes suivantes doivent être utilisées:

$C_1H_{1,93}O_{0,033}$ pour l'essence (E10),

$C_1H_{1,86}O_{0,007}$ pour le gazole (B7),

$C_1H_{2,525}$ pour le GPL (gaz de pétrole liquéfié),

CH_4 pour le GN (gaz naturel) et le biométhane,

$C_1H_{2,74}O_{0,385}$ pour l'éthanol (E85),

$C_1H_{2,92}O_{0,046}$ pour l'éthanol pour moteurs à allumage par compression dédiés (ED95).»

b) à l'appendice 1, le point 2.1.3.a) est remplacé par le texte suivant:

«a) pour les véhicules à moteur à allumage commandé fonctionnant à l'essence (E10):

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

c) à l'appendice 1, le point 2.1.3.e) est remplacé par le texte suivant:

«e) pour les véhicules à moteur à allumage par compression fonctionnant au gazole (B7):

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

2) L'annexe IX est modifiée comme suit:

a) dans la section «Caractéristiques techniques des carburants à utiliser pour l'essai de moteurs à allumage par compression», le tableau intitulé «Type: Gazole (B7)» remplacé par le tableau suivant:

«Type: Gazole (B7)

| Paramètre | Unité | Limites (1) | | Méthode d'essai |
|----------------------------|-------------------|-------------|---------|-----------------|
| | | Minimum | Maximum | |
| Indice de cétane | | 46,0 | | EN ISO 4264 |
| Indice de cétane (2) | | 52,0 | 56,0 | EN ISO 5165 |
| Densité à 15 °C | kg/m ³ | 833,0 | 837,0 | EN ISO 12185 |
| Distillation: | | | | |
| — point 50 % vol. | °C | 245,0 | — | EN ISO 3405 |
| — point 95 % vol. | °C | 345,0 | 360,0 | EN ISO 3405 |
| — point d'ébullition final | °C | — | 370,0 | EN ISO 3405 |
| Point d'éclair | °C | 55 | — | EN ISO 2719 |
| Point de trouble | °C | — | - 10 | EN 23015 |

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---|--------------------|------------------------|----------|------------------------------|
| | | Minimum | Maximum | |
| Viscosité à 40 °C | mm ² /s | 2,30 | 3,30 | EN ISO 3104 |
| Hydrocarbures aromatiques polycycliques | % m/m | 2,0 | 4,0 | EN 12916 |
| Teneur en soufre | mg/kg | — | 10,0 | EN ISO 20846 EN ISO 20884 |
| Corrosion lame de cuivre (3 heures à 50 °C) | | — | Classe 1 | EN ISO 2160 |
| Résidu de carbone Conradson (10 % DR) | % m/m | — | 0,20 | EN ISO 10370 |
| Teneur en cendres | % m/m | — | 0,010 | EN ISO 6245 |
| Contamination totale | mg/kg | — | 24 | EN 12662 |
| Teneur en eau | mg/kg | — | 200 | EN ISO 12937 |
| Indice d'acidité | mg KOH/g | — | 0,10 | EN ISO 6618 |
| Lubrifiante (diamètre de la marque d'usure à l'issue de l'essai HFRR à 60 °C) | µm | — | 400 | EN ISO 12156 |
| Stabilité à l'oxydation à 110 °C ⁽³⁾ | h | 20,0 | | EN 15751 |
| FAME ⁽⁴⁾ | % v/v | 6,0 | 7,0 | EN 14078 |

(1) Les valeurs indiquées dans les spécifications sont des valeurs vraies. Les valeurs limites ont été déterminées conformément à la norme ISO 4259 intitulée "Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai" et pour la fixation d'une valeur minimale, une différence minimale de 2R par rapport à la valeur zéro a été prise en compte; pour la fixation d'une valeur maximale et d'une valeur minimale, la différence minimale est de 4R (R= reproductibilité). Nonobstant cette mesure, qui est nécessaire pour des raisons techniques, le fabricant de carburants doit néanmoins viser à respecter une valeur zéro, lorsque la valeur maximale stipulée est de 2R, et une valeur moyenne, lorsque des limites maximale et minimale sont spécifiées. Au cas où il serait nécessaire de vérifier le respect des spécifications pour un carburant, les termes de la norme ISO 4259 doivent être appliqués.

(2) La plage indiquée pour l'indice de cétane n'est pas conforme avec la valeur spécifiée de 4R pour l'étendue minimale. Toutefois, pour trancher toute contestation éventuelle entre le fournisseur et l'utilisateur, la norme ISO 4259 peut être appliquée, à condition qu'un nombre suffisant de mesures soit effectué pour atteindre la précision nécessaire, ceci étant préférable à des mesures uniques.

(3) Malgré les mesures prises pour assurer la stabilité à l'oxydation, il est vraisemblable que la durée de conservation des produits sera limitée. Il est recommandé de demander conseil au fournisseur quant aux conditions de stockage et à la durée de vie.

(4) La teneur en FAME doit répondre aux spécifications de la norme EN 14214.

- b) dans la section «Caractéristiques techniques des carburants à utiliser pour l'essai de moteurs à allumage commandé», le tableau intitulé «Type: Essence (E10)» est remplacé par le tableau suivant:

«Type: Essence (E10)»

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|--|-------------------|------------------------|---------|-----------------|
| | | Minimum | Maximum | |
| Indice d'octane recherché (RON) ⁽³⁾ | | 95,0 | 98,0 | EN ISO 5164 |
| Indice d'octane moteur (MON) ⁽³⁾ | | 85,0 | 89,0 | EN ISO 5163 |
| Densité à 15 °C | kg/m ³ | 743,0 | 756,0 | EN ISO 12185 |
| Tension de vapeur | kPa | 56,0 | 60,0 | EN 13016-1 |

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|---|-----------|---|----------|------------------------------|
| | | Minimum | Maximum | |
| Teneur en eau | | max 0,05 Apparence à - 7 °C: limpide et brillant | | EN 12937 |
| Distillation: | | | | |
| — évaporation à 70 °C | % v/v | 34,0 | 46,0 | EN ISO 3405 |
| — évaporation à 100 °C | % v/v | 54,0 | 62,0 | EN ISO 3405 |
| — évaporation à 150 °C | % v/v | 86,0 | 94,0 | EN ISO 3405 |
| — point d'ébullition final | °C | 170 | 195 | EN ISO 3405 |
| Résidu | % v/v | — | 2,0 | EN ISO 3405 |
| Analyse des hydrocarbures: | | | | |
| — oléfines | % v/v | 6,0 | 13,0 | EN 22854 |
| — hydrocarbures aromatiques | % v/v | 25,0 | 32,0 | EN 22854 |
| — benzène | % v/v | — | 1,00 | EN 22854 EN 238 |
| — saturés | % v/v | valeur déclarée | | EN 22854 |
| Rapport carbone/hydrogène | | valeur déclarée | | |
| Rapport carbone/oxygène | | valeur déclarée | | |
| Période d'induction ⁽⁴⁾ | minutes | 480 | — | EN ISO 7536 |
| Teneur en oxygène ⁽⁵⁾ | % m/m | 3,3 | 3,7 | EN 22854 |
| Gomme nettoyée avec un solvant (gomme actuelle) | mg/100 ml | — | 4 | EN ISO 6246 |
| Teneur en soufre ⁽⁶⁾ | mg/kg | — | 10 | EN ISO 20846 EN ISO 20884 |
| Corrosion lame de cuivre (3 heures à 50 °C) | | — | classe 1 | EN ISO 2160 |
| Teneur en plomb | mg/l | — | 5 | EN 237 |

| Paramètre | Unité | Limites ⁽¹⁾ | | Méthode d'essai |
|------------------------------------|-------|------------------------|---------|-----------------|
| | | Minimum | Maximum | |
| Teneur en phosphore ⁽⁷⁾ | mg/l | — | 1,3 | ASTM D 3231 |
| Éthanol ⁽⁵⁾ | % v/v | 9,0 | 10,0 | EN 22854 |

⁽¹⁾ Les valeurs indiquées dans les spécifications sont des valeurs vraies. Les valeurs limites ont été déterminées conformément à la norme ISO 4259 intitulée "Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai" et pour la fixation d'une valeur minimale, une différence minimale de 2R par rapport à la valeur zéro a été prise en compte; pour la fixation d'une valeur maximale et d'une valeur minimale, la différence minimale est de 4R (R= reproductibilité). Nonobstant cette mesure, qui est nécessaire pour des raisons techniques, le fabricant de carburants doit néanmoins viser à respecter une valeur zéro, lorsque la valeur maximale stipulée est de 2R, et une valeur moyenne, lorsque des limites maximale et minimale sont spécifiées. Au cas où il serait nécessaire de vérifier le respect des spécifications pour un carburant, les termes de la norme ISO 4259 doivent être appliqués.

⁽²⁾ Des méthodes EN/ISO équivalentes seront adoptées lorsqu'elles auront été publiées pour les caractéristiques susmentionnées.

⁽³⁾ Un facteur de correction de 0,2 pour MON et RON doit être soustrait pour le calcul du résultat final conformément à EN 228:2008.

⁽⁴⁾ Le carburant peut contenir des additifs antioxydants et des inhibiteurs de catalyse métallique normalement utilisés pour stabiliser les flux d'essence en raffinerie; il ne faut cependant pas y ajouter d'additifs détergents ou dispersants ni d'huiles solvantes.

⁽⁵⁾ L'éthanol est le seul composé oxygéné qui est ajouté intentionnellement au carburant de référence. L'éthanol utilisé doit être conforme à la norme EN 15376.

⁽⁶⁾ Il convient de communiquer la teneur en soufre effective du carburant utilisé pour les essais du type 6.

⁽⁷⁾ Il n'y a aucune adjonction délibérée de composés contenant du phosphore, du fer, du manganèse ou du plomb à ce carburant de référence.»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 137/2014 DE LA COMMISSION

du 12 février 2014

modifiant le règlement (UE) n° 468/2010 établissant la liste de l'Union européenne des bateaux engagés dans des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, modifiant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 et (CE) n° 601/2004 et abrogeant les règlements (CE) n° 1093/94 et (CE) n° 1447/1999 ⁽¹⁾, et notamment son article 30,

considérant ce qui suit:

- (1) Le chapitre V du règlement (CE) n° 1005/2008 établit les procédures de recensement des navires de pêche engagés dans des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (navires de pêche INN) et d'établissement de la liste de l'Union européenne des navires concernés. L'article 37 dudit règlement prévoit des mesures à prendre à l'encontre des navires de pêche figurant sur la liste en question.
- (2) La liste de l'Union des navires de pêche INN a été établie par le règlement (UE) n° 468/2010 de la Commission ⁽²⁾ et modifiée ultérieurement par les règlements d'exécution de la Commission (UE) n° 724/2011 ⁽³⁾, (UE) n° 1234/2012 ⁽⁴⁾ et (UE) n° 672/2013 ⁽⁵⁾.
- (3) L'article 30, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1005/2008 dispose que la liste de l'Union prend en compte les navires de pêche figurant sur les listes des navires INN adoptées par les organisations régionales de gestion des pêches.
- (4) Toutes les organisations régionales de gestion des pêches veillent à l'établissement et à la mise à jour régulière des listes de navires INN conformément à leurs règles respectives ⁽⁶⁾.
- (5) L'article 30 du règlement (CE) n° 1005/2008 dispose que la Commission met à jour la liste de l'Union dès réception des organisations régionales de gestion des pêches des listes des navires de pêche dont il est présumé ou confirmé qu'ils pratiquent la pêche INN.
- (6) La Commission a reçu les listes mises à jour des organisations régionales de gestion des pêches.
- (7) Le navire «Marta Lucia R», qui figurait sur les listes établies ou modifiées par le règlement (UE) n° 468/2010 et les règlements d'exécution (UE) n° 724/2011, (UE) n° 1234/2012 et (UE) n° 672/2013, a été retiré de ces listes par la Commission interaméricaine du thon tropical (CITT) lors de sa réunion du 10 au 14 juin 2013 et par la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) par lettre circulaire du 20 août 2013. Il y a lieu de considérer ce navire comme retiré de la liste de l'Union à compter du 20 août 2013.
- (8) Le navire «RED», qui figurait sur les listes établies ou modifiées par le règlement (UE) n° 468/2010 et les règlements d'exécution (UE) n° 724/2011, (UE) n° 1234/2012 et (UE) n° 672/2013, a été retiré de ces listes par la Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est (CPANE) le 14 novembre 2012, par l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO) le 21 décembre 2012 et par l'Organisation des pêches de l'Atlantique Sud-Est (OPASE) lors de la réunion de son comité d'application qui s'est tenue le 11 décembre 2013. Il y a lieu de considérer ce navire comme retiré de la liste de l'Union à compter du 11 décembre 2013.
- (9) Le même navire pouvant être inscrit sous des noms et/ou des pavillons différents en fonction du moment de son inclusion sur les listes des organisations régionales de gestion des pêches, il importe que la liste mise à jour de l'Union contienne les différents noms et/ou pavillons selon les règles établies par ces organisations.
- (10) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 468/2010 en conséquence.
- (11) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la pêche et de l'aquaculture,

⁽¹⁾ JO L 286 du 29.10.2008, p. 1.⁽²⁾ JO L 131 du 29.5.2010, p. 22.⁽³⁾ JO L 194 du 26.7.2011, p. 14.⁽⁴⁾ JO L 350 du 20.12.2012, p. 38.⁽⁵⁾ JO L 193 du 16.7.2013, p. 6.⁽⁶⁾ Dernières mises à jour: CCAMLR: liste des navires INN pour 2013/2014 adoptée lors de la réunion annuelle de la CCAMLR-XXXII qui a eu lieu du 23 octobre au 14 novembre 2013; OPASE: l'OPASE inclut sur sa liste des navires INN les listes de la CCAMLR, de la CPANE-B et de l'OPANO (liste adoptée lors de la réunion de son comité d'application du 11 décembre 2013); CICTA: liste des navires INN de 2013 adoptée lors de la réunion annuelle de novembre 2013 (recommandation 11-18); CITT: liste de 2013 adoptée lors de la 85^e réunion de la CITT, en juin 2013; CPANE: liste B des navires INN de 2011 à 2018 maintenue lors de la 32^e réunion annuelle de novembre 2013; OPANO: liste de 2013 adoptée lors de la 35^e réunion annuelle de septembre 2013; WCPFC: liste des navires INN adoptée par la WCPFC pour 2014, avec effet à partir du 6 février 2014, soit soixante jours après la WCPFC 10; CTOI: liste des navires INN adoptée par la CTOI, révisée lors de la 17^e session de la CTOI qui a eu lieu du 6 au 10 mai 2013.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La partie B de l'annexe du règlement (UE) n° 468/2010 est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 12 février 2014.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

«PARTIE B

Navires recensés conformément à l'article 30 du règlement (CE) n° 1005/2008

| Numéro OMI (1) d'identification du navire/Référence ORGP | Nom du navire (nom précédent) (2) | État ou territoire du pavillon [conformément à une ORGP] (2) | Liste ORGP (2) |
|--|--|--|---------------------|
| 20060010 [CICTA] | ACROS N° 2 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Honduras) | CICTA |
| 20060009 [CICTA] | ACROS N° 3 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Honduras) | CICTA |
| 7306570 | ALBORAN II [WHITE ENTERPRISE (OPANO/CPANE)/WHITE, ENTERPRISE, ENSEMBRE, ATALAYA, REDA IV, ATALAYA DEL SUR (OPASE)] | Information non disponible (derniers pavillons connus: Panama, Saint-Christophe-et-Niévès) [OPANO, CPANE]/Panama (pavillons précédents: Saint-Christophe-et-Niévès, Gibraltar) [OPASE] | CPANE, OPANO, OPASE |
| 7424891 | ALDABRA (OMOA I [CCAMLR]/OMOA 1 [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Tanzanie, Honduras) [CCAMLR]/Tanzanie (pavillons précédents: Honduras, Togo) [SEAFO] | CCAMLR, OPASE |
| 7036345 | AMORINN (ICEBERG II, LOME, NOEMI) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Togo, Belize) | CCAMLR, OPASE |
| 8713392 | BERBER (SNAKE, OCTOPUS I, PION, THE BIRD, CHU LIM, YIN PENG, THOR 33, ULYSES, GALE, SOUTH BOY, PISCIS) [CCAMLR]/SNAKE (OCTOPUS 1, PISCIS, SOUTH BOY, GALE, ULYSES, THOR 33, YIN PENG, CHU LIM, THE BIRD, PION) [OPASE] | Information non disponible (derniers pavillons connus: Libye, Mongolie, Honduras, Corée du Nord (RPDC), Guinée équatoriale, Uruguay) [CCAMLR]/Libye (pavillon précédent: Mongolie) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 12290 [CITT]/20110011 [CICTA] | BHASKARA N° 10 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Indonésie) | CITT, CICTA |
| 12291 [CITT]/20110012 [CICTA] | BHASKARA N° 9 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Indonésie) | CITT, CICTA |
| 20060001 [CICTA] | BIGEYE | Information non disponible | CICTA |
| 20040005 [CICTA] | BRAVO | Information non disponible | CICTA |
| 9407 [CITT]/20110013 [CICTA] | CAMELOT | Information non disponible | CITT, CICTA |

| Numéro OMI ⁽¹⁾ d'identification du navire/Référence ORGP | Nom du navire (nom précédent) ⁽²⁾ | État ou territoire du pavillon [conformément à une ORGP] ⁽²⁾ | Liste ORGP ⁽²⁾ |
|---|--|---|---------------------------|
| 6622642 | CHALLENGE (PERSEVERANCE, MILA [CCAMLR]/MILA, ISLA, MONTANA CLARA, PERSEVERANCE [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Panama, Guinée équatoriale, Royaume-Uni) | CCAMLR, OPASE |
| 7322897 | CHANG BAI (HOUGSHUI, HUANG HE 22, SIMA QIAN BARU 22, CORVUS, GALAXY, INA MAKI, BLACK MOON, RED MOON, EOLO, THULE, MAGNUS, DORITA [CCAMLR]/HUANG HE 22, SIMA QIAN BARU 22, DORITA, MAGNUS, THULE, EOLO, RED MOON, BLACK MOON, INA MAKI, GALAXY, CORVUS [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Tanzanie, Corée du Nord (RPDC), Panama, Sierra Leone, Guinée équatoriale, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Uruguay) [CCAMLR]/Tanzanie (pavillons précédents: Uruguay, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Guinée équatoriale, Corée du Nord (RPDC), Sierra Leone, Panama) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 9042001 | CHENGDU (SHAANXI HENAN 33, XIONG NU BARU 33, DRACO I, LIBERTY, CHILBO SAN 33, HAMMER, SEO YANG N° 88, CARRAN [CCAMLR]/SHAANXI HENAN 33, XIONG NU BARU 33, LIBERTY, CHILBO SAN 33, HAMMER, CARRAN, DRACO-1 [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Tanzanie, Panama, Sierra Leone, Corée du Nord (RPDC), Togo, République de Corée, Uruguay [CCAMLR])/Tanzanie (pavillons précédents: Uruguay, Togo, Corée du Nord (RPDC), Panama) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 125, 280020064 [CITT]/20110014 [CICTA] | CHIA HAO N° 66 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Belize) | CITT, CICTA |
| 20080001 et précédemment AT000GUI000002 [CICTA] | DANIAA (CARLOS) | Information non disponible [dernier pavillon connu: République de Guinée (Conakry)] | CICTA |
| 8422852 | DOLPHIN (OGNEVKA) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Russie, Géorgie [OPANO, CPANE]) | CPANE, OPANO, OPASE |
| 6163 [CITT]/20130019 [CICTA] | DRAGON III | Information non disponible | CITT, CICTA |
| 8604668 | EROS DOS (FURABOLOS) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Panama, Seychelles) [OPANO, CPANE]/Panama [OPASE] | CPANE, OPANO, OPASE |
| 20130018 [CICTA] | FULL RICH | Information non disponible (dernier pavillon connu: Belize) | CTOI, CICTA |
| 7355662/20130015 [CICTA] | FU LIEN N° 1 | Géorgie | WCPFC, CICTA |
| 20130017 [CICTA] | FU HSIANG FA N° 21 | Information non disponible | CTOI, CICTA |

| Numéro OMI ⁽¹⁾ d'identification du navire/Référence ORGP | Nom du navire (nom précédent) ⁽²⁾ | État ou territoire du pavillon [conformément à une ORGP] ⁽²⁾ | Liste ORGP ⁽²⁾ |
|---|--|---|---------------------------|
| 20080005 précédemment AT000LIB00041 [CICTA] | GALA I (MANARA II, ROAGAN) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Libye, Île de Man) | CICTA |
| 6591 [CITT]/20130020 [CICTA] | GOIDAU RUEY N° 1 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Panama) | CITT, CICTA |
| 7020126 | GOOD HOPE (SEA RANGER V, TOTO [OPASE])/TOTO [CCAMLR]) | Nigeria (pavillon précédent: Belize [OPASE]) | CCAMLR, OPASE |
| 6719419 [CPANE, OPASE]/6714919 [OPANO] | GORILERO (GRAN SOL) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Sierra Leone, Panama [OPANO/CPANE]) | CPANE, OPANO, OPASE |
| 2009003 [CICTA] | GUNUAR MELYAN 21 | Information non disponible | CTOI, CICTA |
| 7322926 | HEAVY SEA (DUERO, JULIUS, KETA, SHERPA UNO [CCAMLR]/SHERPA UNO, KETA, DUERO [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Panama, Saint-Christophe-et-Niévès, Belize) [CCAMLR]/Panama (pavillon précédent: Uruguay) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 201000004 [CICTA] | HOOM XIANG 11 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Malaisie) | CTOI, CICTA |
| 7332218 | IANNIS 1 [CPANE]/IANNIS I [OPANO, OPASE] (MOANA MAR, CANOS DE MECA [OPASE]) | Information non disponible (dernier pavillon connu: Panama [CPANE, OPANO]) | CPANE, OPANO, OPASE |
| 6803961 | ITZIAR II (Seabull 22, Carmela, Gold Dragon, Golden Sun, Notre Dame, Mare) | Mali (pavillons précédents: Nigeria, Togo, Guinée équatoriale, Bolivie, Namibie [CCAMLR]) | CCAMLR, OPASE |
| 9505 [CITT]/20130021 [CICTA] | JYI LIH 88 | Information non disponible | CITT, CICTA |
| 7905443 | KOOSHA 4 (EGUZKIA [OPASE]) | Iran | CCAMLR, OPASE |
| 9037537 | LANA (ZEUS, TRITON I [CCAMLR]/KINSHO MARU N° 18, TRITON-1, ZEUS [OPASE]) | Nigeria (pavillons précédents: Mongolie, Togo, Sierra Leone) [CCAMLR]/Information non disponible (derniers pavillons connus: Japon, Sierra Leone, Togo, Mongolie) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 20060007 [CICTA] | LILA N° 10 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Panama) | CICTA |
| 7388267 | LIMPOPO (ROSS, ALOS, LENA, CAP GEORGE [CCAMLR]/ROSS, ALOS, LENA, CAP GEORGE, CONBAROYA, TERCERO [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Togo, Ghana, Seychelles, France [CCAMLR]/Seychelles, Ghana, Togo [OPASE]) | CCAMLR, OPASE |

| Numéro OMI ⁽¹⁾ d'identification du navire/Référence ORGP | Nom du navire (nom précédent) ⁽²⁾ | État ou territoire du pavillon [conformément à une ORGP] ⁽²⁾ | Liste ORGP ⁽²⁾ |
|---|---|--|---------------------------|
| 20040007 [CICTA] | MADURA 2 | Information non disponible | CICTA |
| 20040008 [CICTA] | MADURA 3 | Information non disponible | CICTA |
| 7325746 | MAINE (GUINSPA I, MAPOSA NOVENO, [OPASE]) | République de Guinée (Conakry) | CPANE, OPANO, OPASE |
| 20060002 [CICTA] | MARIA | Information non disponible | CICTA |
| 20060005 [CICTA] | MELILLA N° 101 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Panama) | CICTA |
| 20060004 [CICTA] | MELILLA N° 103 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Panama) | CICTA |
| 7385174 | MURTOSA | Information non disponible (dernier pavillon connu: Togo [OPANO/CPANE]/Portugal [OPASE]) | CPANE, OPANO, OPASE |
| C-00545/14613 [CITT]/20110003 [CICTA] | NEPTUNE | Géorgie | CITT, CICTA, WCPFC |
| 9319856 | NIHEWAN (HUIQUAN, WUTAISHAN ANHUI 44, YANGZI HUA 44, TROSKY, PALOMA V [CCAMLR]/WUTAISHA N ANHUI 44, YANGZI HUA 44, PALOMA V, JIAN YUAN, TROSKY [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Tanzanie, Mongolie, Namibie, Uruguay) | CCAMLR, OPASE |
| 20060003 [CICTA] | N° 101 GLORIA (GOLDEN LAKE) | Information non disponible (dernier pavillon connu: Panama) | CICTA |
| 20060008 [CICTA] | N° 2 CHOYU | Information non disponible (dernier pavillon connu: Honduras) | CICTA |
| 20060011 [CICTA] | N° 3 CHOYU | Information non disponible (dernier pavillon connu: Honduras) | CICTA |
| 20040006 [CICTA] | OCEAN DIAMOND | Information non disponible | CICTA |
| 7826233/20090001 [CICTA] | OCEAN LION | Information non disponible (dernier pavillon connu: Guinée équatoriale) | CTOI, CICTA |
| 11369 [CITT]/20130022 [CICTA] | ORCA | Information non disponible (dernier pavillon connu: Belize) | CITT, CICTA |
| 20060012 [CICTA] | ORIENTE N° 7 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Honduras) | CICTA |
| 5062479 | PERLON (CHERNE, BIGARO, HOKING, SARGO, LUGALPESCA) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Mongolie, Togo, Uruguay) | CCAMLR, OPASE |

| Numéro OMI ⁽¹⁾ d'identification du navire/Référence ORGP | Nom du navire (nom précédent) ⁽²⁾ | État ou territoire du pavillon [conformément à une ORGP] ⁽²⁾ | Liste ORGP ⁽²⁾ |
|---|--|---|---------------------------|
| 6607666 | RAY (KILY, CONSTANT, TROPIC, ISLA GRACIOSA [CCAMLR]/KILLY, CONSTANT, TROPIC, ISLA GRACIOSA [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Belize, Guinée équatoriale, Afrique du Sud) [CCAMLR]/Belize (pavillons précédents: Afrique du Sud, Guinée équatoriale, Mongolie) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 95 [CITT]/20130023 [CICTA] | REYMAR 6 | Information non disponible (dernier pavillon connu: Belize) | CITT, CICTA |
| 20130027 [CICTA] | SAMUDERA PASIFIK N° 18 | Indonésie | CICTA |
| 200800004 précédemment AT000LIB00039 [CICTA] | SHARON 1 (MANARA 1, POSEIDON) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Libye, Royaume-Uni) | CICTA |
| 20050001 [CICTA] | SOUTHERN STAR 136 (HSIANG CHANG) | Information non disponible (dernier pavillon connu: Saint-Vincent-et-les-Grenadines) | CICTA |
| 9405 [CITT]/20130024 [CICTA] | TA FU 1 | Information non disponible | CITT, CICTA |
| 6818930 | TCHAW (REX, CONDOR, INCA, VIKING, CISNE AZUL [CCAMLR]/CONDOR, INCA, VIKING, CISNE AZUL, PESCAMEX III, AROSA CUARTO, REX [OPASE]) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Togo, Belize, Seychelles) [CCAMLR]/Togo (pavillons précédents: Belize, Seychelles, Togo) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 13568 [CITT]/20130025 [CICTA] | TCHING YE N° 6 (EL DIRIA I) | Information non disponible (derniers pavillons connus: Belize, Costa Rica) | CITT, CICTA |
| 6905408 | THUNDER (WUHAN N° 4, KUKO, TYPHOON I, RUBIN, ARCTIC RANGER [CCAMLR]/ARCTIC RANGER, RUBIN, TYPHOON-I, KUKO [OPASE]) | Nigeria [pavillons précédents: Mongolie, Togo, Seychelles, Royaume-Uni] [CCAMLR]) | CCAMLR, OPASE |
| 7905039 | TIANTAI (KESHAN, BAIYANGDIAN, PACIFIC DUCHESS) [CCAMLR]/KESHAN (BAIYANGDIAN, PACIFIC DUCHESS) [OPASE] | Information non disponible (derniers pavillons connus: Mongolie, Tanzanie) [CCAMLR]/Mongolie (pavillon précédent: Tanzanie) [OPASE] | CCAMLR, OPASE |
| 7321374/7325930 [OPASE] | TRINITY (ENXEMBRE, YUCATAN BASIN, FONTENOVA, JAWHARA [CPANE, OPANO]/YUCATAN BASIN, ENXEMBRE, FONTE NOVA, JAWHARA, UKOLA COREA [OPASE]) | Ghana (pavillons précédents: Panama, Maroc [CPANE, OPANO]/Panama, Gibraltar, Maroc [OPASE]) | CPANE, OPANO, OPASE |

| Numéro OMI ⁽¹⁾ d'identification du navire/Référence ORGP | Nom du navire (nom précédent) ⁽²⁾ | État ou territoire du pavillon [conformément à une ORGP] ⁽²⁾ | Liste ORGP ⁽²⁾ |
|---|--|---|---------------------------|
| 8994295/129 [CITT] 20130026 [CICTA] | WEN TENG N° 688 (MAHKOIA ABADI N° 196) | Information non disponible (dernier pavillon connu: Belize) | CITT, CICTA |
| 20130016 [CICTA] | YU FONG 168 | Taiwan | WCPFC, CICTA |
| 2009002 [CICTA] | YU MAAN WON | Information non disponible (dernier pavillon connu: Géorgie) | CTOI, CICTA |

⁽¹⁾ Organisation maritime internationale.

⁽²⁾ Pour toute information complémentaire, consulter les sites web des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP).»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 138/2014 DE LA COMMISSION**du 12 février 2014****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires

à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.

(2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 12 février 2014.

Par la Commission,
au nom du président,

Jerzy PLEWA

Directeur général de l'agriculture et
du développement rural

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

| Code NC | Code des pays tiers ⁽¹⁾ | Valeur forfaitaire à l'importation |
|---|------------------------------------|------------------------------------|
| 0702 00 00 | IL | 107,2 |
| | MA | 55,5 |
| | TN | 72,1 |
| | TR | 111,6 |
| | ZZ | 86,6 |
| 0707 00 05 | MA | 168,6 |
| | TR | 151,3 |
| | ZZ | 160,0 |
| 0709 91 00 | EG | 176,4 |
| | ZZ | 176,4 |
| 0709 93 10 | MA | 39,0 |
| | TR | 132,9 |
| | ZZ | 86,0 |
| 0805 10 20 | EG | 45,1 |
| | IL | 66,4 |
| | MA | 56,4 |
| | TN | 52,4 |
| | TR | 72,7 |
| | ZZ | 58,6 |
| 0805 20 10 | IL | 138,2 |
| | MA | 76,7 |
| | ZZ | 107,5 |
| 0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90 | CN | 60,3 |
| | IL | 134,4 |
| | JM | 112,4 |
| | KR | 142,4 |
| | MA | 132,8 |
| | PK | 55,3 |
| | TR | 59,7 |
| | ZZ | 99,6 |
| | ZZ | 99,6 |
| 0805 50 10 | AL | 43,6 |
| | MA | 71,7 |
| | TR | 56,3 |
| | ZZ | 57,2 |
| 0808 10 80 | CN | 88,4 |
| | MK | 26,2 |
| | US | 160,4 |
| | ZZ | 91,7 |
| 0808 30 90 | CL | 123,8 |
| | CN | 70,9 |
| | TR | 122,0 |
| | US | 197,2 |
| | ZA | 95,0 |
| | ZZ | 121,8 |

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR