

Gazzetta ufficiale

L 269

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

54° anno
14 ottobre 2011

Sommario

I Atti legislativi

DIRETTIVE

- ★ **Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2011, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture ⁽¹⁾** 1

II Atti non legislativi

ACCORDI INTERNAZIONALI

2011/679/UE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 10 ottobre 2011, relativa alla conclusione del protocollo concordato tra l'Unione europea e la Repubblica del Capo Verde che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previsti dall'accordo di partenariato nel settore della pesca tra le due parti** 17

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) n. 1011/2011 del Consiglio, del 13 ottobre 2011, che modifica il regolamento (UE) n. 442/2011 concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Siria** 18

Prezzo: 3 EUR

(segue)

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

IT

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

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

★ Regolamento (UE) n. 1012/2011 della Commissione, dell'11 ottobre 2011, recante divieto di pesca della sogliola nelle zone VIIIa e VIIIb per le navi battenti bandiera belga	21
★ Regolamento (UE) n. 1013/2011 della Commissione, dell'11 ottobre 2011, recante divieto di pesca del tonno obeso nell'Oceano Atlantico per le navi battenti bandiera portoghese	23
★ Regolamento (UE) n. 1014/2011 della Commissione, dell'11 ottobre 2011, recante divieto di pesca dello scampo nelle zone VIIIa, VIIIb, VIIIc e VIIIe per le navi battenti bandiera belga	25
Regolamento di esecuzione (UE) n. 1015/2011 della Commissione, del 13 ottobre 2011, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli	27

DECISIONI

2011/680/UE:

★ Decisione del Consiglio, del 10 ottobre 2011, recante nomina di un membro portoghese del Comitato economico e sociale europeo	29
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

2011/681/UE:

★ Decisione del Consiglio, del 10 ottobre 2011, recante nomina di un membro irlandese del Comitato economico e sociale europeo	30
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

2011/682/UE:

★ Decisione di esecuzione del Consiglio, dell'11 ottobre 2011, che modifica la decisione di esecuzione 2011/77/UE che fornisce all'Irlanda assistenza finanziaria dell'Unione	31
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

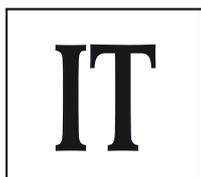
2011/683/UE:

★ Decisione di esecuzione del Consiglio, dell'11 ottobre 2011, che modifica la decisione di esecuzione 2011/344/UE sulla concessione di assistenza finanziaria dell'Unione al Portogallo	32
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

★ Decisione 2011/684/PESC del Consiglio, del 13 ottobre 2011, che modifica la decisione 2011/273/PESC relativa a misure restrittive nei confronti della Siria	33
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

2011/685/UE:

★ Decisione di esecuzione della Commissione, del 13 ottobre 2011, che riconosce il carattere pienamente operativo della base di dati lituana per i bovini [notificata con il numero C(2011) 7164]	36
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----



I

(Atti legislativi)

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2011/76/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 27 settembre 2011

che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La promozione dei trasporti sostenibili è un elemento chiave della politica comune dei trasporti. A tal fine, è opportuno ridurre il contributo del settore dei trasporti ai cambiamenti climatici e ai suoi impatti negativi, in particolare la congestione, che ostacola la mobilità, e l'inquinamento atmosferico e acustico, che provoca problemi per la salute e l'ambiente. Inoltre, le esigenze in materia di protezione ambientale devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione di altre politiche dell'Unione, in particolare la politica comune dei trasporti.
- (2) L'obiettivo di riduzione degli impatti negativi dei trasporti dovrebbe essere conseguito in modo tale da evitare ostacoli sproporzionati alla libertà di circolazione, nell'interesse di una crescita economica sana, dell'adeguato funzionamento del mercato interno e della coesione territoriale.

⁽¹⁾ GU C 255 del 22.9.2010, pag. 92.

⁽²⁾ GU C 120 del 28.5.2009, pag. 47.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (GU C 87 E dell'1.4.2010, pag. 345) e posizione del Consiglio in prima lettura del 14 febbraio 2011 (GU C 77 E dell'11.3.2011, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 7 giugno 2011 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 12 settembre 2011.

- (3) Per ottimizzare il sistema dei trasporti, la politica comune dei trasporti dovrebbe fare ricorso a una combinazione di strumenti destinati a migliorare le infrastrutture e l'utilizzo delle tecnologie dei trasporti e a consentire la gestione più efficiente della domanda di trasporto, attraverso, in particolare, la promozione del rinnovo del parco veicoli, un utilizzo più efficace delle infrastrutture e la co-modalità. Ciò presuppone l'applicazione più sistematica del principio «chi usa paga» nonché lo sviluppo e l'attuazione del principio «chi inquina paga» nel settore dei trasporti per tutti i modi di trasporto.

- (4) La direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ invitava la Commissione a presentare un modello per la valutazione di tutti i costi esterni derivanti dall'utilizzo delle infrastrutture di trasporto, che servisse da base per i calcoli dei futuri oneri per l'infrastruttura. Tale modello doveva essere accompagnato da una valutazione dell'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e da una strategia di applicazione graduale del modello e, se del caso, da proposte per un'ulteriore revisione della direttiva in questione.

- (5) Per progredire nella realizzazione di una politica sostenibile dei trasporti, i prezzi dei trasporti dovrebbero rispecchiare più adeguatamente i costi dell'inquinamento atmosferico e acustico legati al traffico, dei cambiamenti climatici e della congestione generata dall'uso di tutti i modi di trasporto, al fine di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture, ridurre l'inquinamento locale, gestire la congestione e combattere i cambiamenti climatici, a costi minimi per l'economia. A tal fine è necessario adottare, per tutti i modi di trasporto, un approccio graduale tenendo conto delle loro caratteristiche particolari.

- (6) Alcuni modi di trasporto hanno già iniziato a internalizzare i costi esterni e la pertinente normativa dell'Unione introduce gradualmente tale internalizzazione o almeno non la ostacola. Tuttavia, questo processo deve essere monitorato e ulteriormente incoraggiato per tutti i modi di trasporto, applicando principi comuni, pur tenendo conto della specificità di ciascun modo.

⁽⁴⁾ GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42.

- (7) Nel settore dei trasporti stradali, i pedaggi calcolati come diritti di utenza delle infrastrutture basati sulla distanza costituiscono uno strumento economico equo ed efficace per conseguire una politica sostenibile in materia di trasporti, in quanto, essendo legati direttamente all'utilizzo dell'infrastruttura, alle prestazioni ambientali dei veicoli e al luogo e al momento in cui questi sono utilizzati, possono essere fissati a un livello che rispecchia il costo dell'inquinamento e della congestione causato dall'uso effettivo di veicoli. Inoltre, i pedaggi non creano alcuna distorsione della concorrenza nel mercato interno, in quanto sono dovuti da tutti gli operatori, indipendentemente dal loro Stato membro di origine o di stabilimento, in proporzione all'intensità dell'utilizzo della rete stradale.
- (8) L'analisi di impatto indica che l'applicazione di pedaggi calcolati in funzione del costo dell'inquinamento e, sulle strade congestionate, sulla base di una maggiore differenziazione delle aliquote durante i periodi di punta potrebbe avere un effetto positivo sul sistema dei trasporti e contribuire alla strategia dell'Unione sui cambiamenti climatici. Potrebbe ridurre la congestione e l'inquinamento locale incentivando l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, ottimizzando il «comportamento logistico» e riducendo le corse a vuoto dei veicoli. Questa strategia potrebbe svolgere un ruolo importante, se pur indiretto, nel ridurre il consumo di carburante e nel contribuire a combattere i cambiamenti climatici.
- (9) La presente direttiva non impedisce agli Stati membri di applicare norme nazionali per l'imposizione di diritti a carico di altri utenti della strada che non rientrano nel suo ambito di applicazione.
- (10) I costi dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico, tra cui i costi sanitari, compresi i costi delle cure mediche, le perdite di raccolto e altre perdite di produzione, sono sostenuti nel territorio dello Stato membro in cui si svolge l'operazione di trasporto. Il principio «chi inquina paga» sarà attuato mediante l'imposizione di oneri per i costi esterni, con la conseguente diminuzione dei costi esterni stessi.
- (11) Ai fini della presente direttiva, il modello elaborato dalla Commissione per il calcolo dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico fornisce metodi affidabili e una serie di valori unitari che possono già fungere da base per il calcolo degli oneri per i costi esterni.
- (12) Sussistono tuttora dubbi sui costi e sui benefici dei sistemi necessari per applicare diritti differenziati sulle strade meno trafficate. Fino a quando non saranno chiariti questi dubbi, la soluzione ideale sembra essere un approccio flessibile a livello dell'Unione. Questo approccio flessibile dovrebbe lasciare agli Stati membri la possibilità di decidere se e su quali strade imporre oneri che tengano conto dei costi esterni, in funzione delle caratteristiche locali e nazionali della rete.
- (13) I diritti di utenza basati sulla durata costituiscono un utile sistema per consentire l'applicazione del principio «chi usa paga», laddove attualmente non è applicato un sistema di tariffazione basato sulle distanze percorse, che riflette meglio l'utilizzo effettivo delle infrastrutture. I diritti di utenza basati sulla durata percepiti su base giornaliera, settimanale, mensile o annuale non dovrebbero penalizzare gli utilizzatori occasionali, in quanto buona parte di questi sono probabilmente trasportatori stranieri. È opportuno pertanto stabilire un rapporto più equilibrato tra le aliquote giornaliere, settimanali, mensili e annuali per i veicoli pesanti.
- (14) Al fine di garantire che gli autotrasportatori europei ricevano segnali adeguati in materia di tariffazione che li incentivino a ottimizzare il loro comportamento, è opportuno compiere degli sforzi a medio termine per realizzare una convergenza dei metodi utilizzati dagli Stati membri per calcolare i costi esterni.
- (15) Un'attuazione chiara e trasparente dei sistemi di tariffazione potrebbe contribuire a un migliore funzionamento del mercato interno. Pertanto, si dovrebbe evitare l'applicazione di sistemi di tariffazione non coerenti per non dar luogo a distorsioni della concorrenza nel trasporto internazionale di merci sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto delle reti interconnesse o autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea. Gli stessi principi di tariffazione dovrebbero in particolare essere applicati a ogni sezione della rete autostradale di uno Stato membro.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di scegliere di imporre i livelli massimi di oneri per i costi di infrastruttura ed i costi esterni autorizzati dalla presente direttiva mediante pedaggi, ma dovrebbero essere in grado di scegliere di imporre oneri per uno o entrambi tali costi ad un livello inferiore o di non imporli affatto.
- (17) Al momento della determinazione della rete cui applicare un onere per i costi esterni, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di scegliere di non imporre oneri per i costi esterni relativi a talune strade al fine di migliorare l'accessibilità e la competitività di regioni periferiche, senza sbocco sul mare e insulari.
- (18) Agli oneri per l'infrastruttura si dovrebbe poter aggiungere un elemento di costo esterno basato sul costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico. Occorrerebbe consentire di aggiungere l'elemento di costo esterno integrato nel prezzo dei pedaggi al costo dell'utilizzo dell'infrastruttura, a patto che siano rispettate alcune condizioni nel calcolo dei costi, al fine di evitare un'imposizione eccessiva.
- (19) Per rispecchiare in modo più adeguato il costo dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni dovrebbero variare in funzione del tipo di strada, del tipo di veicoli e, per quanto riguarda l'inquinamento acustico, del momento in questione.

- (20) La congestione ha un impatto negativo nel senso che in generale per gli utenti della strada comporta una perdita di tempo e un dispendio di carburante. La differenziazione degli oneri per l'infrastruttura offre uno strumento per gestire la congestione, a condizione che i pedaggi differenziati forniscano un chiaro e significativo segnale di prezzo agli utenti della strada affinché questi ultimi modifichino il loro comportamento ed evitino i tratti stradali congestionati durante i periodi di punta.
- (21) Quando su un determinato tratto stradale è applicata una differenziazione al fine di ridurre la congestione, tale differenziazione dovrebbe essere stabilita e applicata in modo neutro rispetto agli introiti, garantendo vantaggi finanziari significativi agli autotrasportatori che utilizzano il tratto stradale interessato al di fuori delle ore di punta rispetto a quelli che lo utilizzano nelle ore di punta.
- (22) La direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale ⁽¹⁾, prevede già una base per lo sviluppo e il completamento del pacchetto di misure dell'Unione relative al rumore emesso dai veicoli stradali e dalle relative infrastrutture incaricando le autorità competenti di elaborare mappe acustiche strategiche per gli assi stradali principali, nonché piani d'azione per il contenimento del rumore laddove i livelli di esposizione possano avere effetti nocivi per la salute umana.
- (23) Per l'adeguato funzionamento del mercato interno è necessario un quadro dell'Unione che garantisca che gli oneri stradali, fissati sulla base del costo locale dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico e sulla base della congestione, siano trasparenti, proporzionati e non discriminatori. Tale quadro dovrebbe comprendere principi di tariffazione, metodi di calcolo, livelli massimi e valori unitari dei costi esterni comuni e basati su metodi scientifici riconosciuti, nonché procedure di notifica e rendicontazione alla Commissione in materia di sistemi di pedaggio.
- (24) Se un'autorità è designata da uno Stato membro per stabilire l'onere per i costi esterni, non dovrebbe avere interessi diretti a stabilire tale importo a livelli eccessivamente elevati e dovrebbe pertanto essere indipendente dall'ente che percepisce e gestisce i proventi dei pedaggi.
- (25) Il corridoio su cui è possibile applicare una maggiorazione può prevedere tratti stradali montani paralleli e direttamente concorrenti entro una distanza ragionevole verso i quali il traffico può essere deviato in seguito all'introduzione della maggiorazione. Nei progetti transfrontalieri l'applicazione della presente disposizione dovrebbe essere concordata tra gli Stati membri interessati e dalla Commissione.
- (26) Per garantire precedenza alla costruzione di progetti prioritari di interesse europeo contemplati all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ⁽²⁾, è opportuno che gli Stati membri che hanno la possibilità di applicare una maggiorazione optino per questa soluzione prima di imporre oneri per i costi esterni. Per evitare un'imposizione eccessiva degli utenti, è opportuno non associare un onere per i costi esterni a una maggiorazione, a meno che i costi esterni non superino l'importo della maggiorazione già imposta. In tal caso, è opportuno che l'importo della maggiorazione venga dedotto dall'onere per i costi esterni.
- (27) Non dovrebbero essere consentiti sconti o riduzioni dell'onere per i costi esterni, in quanto si correrebbe il rischio significativo di penalizzare eccessivamente alcune categorie di utenti.
- (28) Fatte salve le pertinenti disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, dovrebbero essere autorizzate misure d'incentivazione per i viaggi che comportano trasferimenti costosi tra modi di trasporto, come il trasporto strada-mare-strada, nell'interesse della coesione territoriale e dell'accessibilità e della competitività delle regioni periferiche, senza sbocco sul mare e insulari.
- (29) Dovrebbe essere possibile autorizzare sconti o riduzioni dell'onere per l'infrastruttura a determinate condizioni per alcune categorie di utenti, come gli utenti abituali o gli utilizzatori di sistemi di telepedaggio.
- (30) L'imposizione di costi esterni mediante pedaggi avrà un impatto maggiore sulle decisioni degli utenti se questi ultimi sono consapevoli di tali costi. Tali costi dovrebbero pertanto essere indicati separatamente su una ricevuta, su una fattura o su un documento equivalente emesso dal gestore dei sistemi di pedaggio. Inoltre, questo documento agevolerebbe gli autotrasportatori nel fatturare più agevolmente l'onere per i costi esterni allo spedizioniere o a qualsiasi altro cliente.
- (31) L'utilizzo di sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi è preferibile per evitare interruzioni del traffico e impatti negativi sull'ambiente a livello locale causati dalle code ai caselli. È pertanto preferibile imporre un onere per i costi esterni mediante tali sistemi conformemente alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità ⁽³⁾. Al fine di agevolare il corretto funzionamento del mercato interno, la Commissione dovrebbe monitorare i progressi conseguiti nel quadro della direttiva 2004/52/CE al fine di attuare entro i termini stabiliti un vero sistema europeo di telepedaggio, che limiti ad uno il numero di dispositivi di telepedaggio in un determinato veicolo e sia pienamente compatibile con i sistemi elettronici di pagamento dei pedaggi di tutti gli Stati membri.

⁽¹⁾ GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

⁽²⁾ GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

- (32) Mentre le decisioni sulla spesa pubblica nazionale, in cui rientra l'utilizzo degli introiti derivanti dalla presente direttiva, sono, conformemente al principio di sussidiarietà, di competenza degli Stati membri, gli introiti supplementari derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, conformemente agli obiettivi della politica europea dei trasporti perseguiti dalla presente direttiva, dovrebbero essere utilizzati a beneficio del settore dei trasporti e promuovere la mobilità sostenibile in generale. Questi progetti dovrebbero pertanto riguardare tra l'altro una tariffazione efficace, la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale, l'attenuazione dei suoi effetti, il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante, la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti, l'ottimizzazione della logistica o il miglioramento della sicurezza stradale.
- (33) Per promuovere l'interoperabilità dei dispositivi per il pedaggio e fatto salvo il rispetto di alcune condizioni, dovrebbe essere consentito a due o più Stati membri di collaborare per l'istituzione di un sistema di pedaggio comune.
- (34) La Commissione dovrebbe trasmettere a tempo debito al Parlamento europeo e al Consiglio, a norma della presente direttiva, un'analisi approfondita dell'esperienza maturata negli Stati membri che applicano un onere per i costi esterni e/o un onere per l'infrastruttura.
- (35) Il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio, dell'11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione⁽¹⁾, stabilisce che le entrate generate da oneri direttamente a carico degli utenti devono essere considerate nella determinazione del deficit di finanziamento nel caso di progetti generatori di entrate. Tuttavia, le entrate generate da un onere per i costi esterni non dovrebbero essere considerate nel calcolo del deficit di finanziamento dal momento che dovrebbero essere usate per progetti destinati a ridurre alla fonte l'inquinamento dovuto al trasporto stradale, attenuarne gli effetti, migliorare le prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante, nonché a creare infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti.
- (36) Nell'applicare metodi scientifici alternativi per il calcolo degli oneri per i costi esterni, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di tener conto dei metodi di calcolo dei valori dei costi monetari delle esternalità riportati nello studio intitolato «Handbook on estimation of external cost in the transport sector»⁽²⁾, che fornisce un quadro dello stato dell'arte, sotto il profilo teorico e pratico, della valutazione dei costi esterni.
- (37) Nelle zone di montagna descritte nello studio «Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Mem-ber States, acceding and other European countries», commissionato dalla Commissione europea nel 2004 dovrebbero essere autorizzati oneri per i costi esterni più elevati qualora dati scientifici obiettivi dimostrino che l'inquinamento atmosferico e acustico provoca danni maggiori nelle predette zone di montagna a causa di circostanze geografiche e di fenomeni fisici come la pendenza delle strade, gli sbalzi di temperatura e l'«effetto anfiteatro» delle valli.
- (38) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che definisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione⁽³⁾.
- (39) Dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo a taluni adeguamenti degli allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti.
- (40) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio»⁽⁴⁾, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e a rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (41) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire incoraggiare una tariffazione differenziata sulla base dei costi esterni per promuovere i trasporti sostenibili, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della considerevole dimensione transfrontaliera dei trasporti, essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 1999/62/CE è così modificata:

1) l'articolo 2 è modificato come segue:

a) è inserita la lettera seguente:

⁽¹⁾ GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

⁽³⁾ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

⁽⁴⁾ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

«a *quinquies*) “autostrada” strada appositamente progettata e costruita per il traffico motorizzato che non dà accesso alle proprietà adiacenti, la quale:

i) è dotata, salvo in punti particolari o a titolo temporaneo, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate mediante una banda non destinata alla circolazione oppure, in via eccezionale, mediante altri mezzi;

ii) non presenta intersezioni a raso con alcuna altra strada, linea ferroviaria o sede tranviaria, pista ciclabile o cammino pedonale; e infine

iii) è espressamente classificata come autostrada;»

b) le lettere b) e b *bis*) sono sostituite dalle seguenti:

«b) “pedaggio”, il pagamento di una somma determinata per un autoveicolo sulla base della distanza percorsa su una certa infrastruttura e del tipo di veicolo, comprendente un onere per l'infrastruttura e/o un onere per i costi esterni;

b *bis*) “onere per l'infrastruttura”, un onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti in uno Stato membro;»

c) sono inserite le lettere seguenti:

«b *ter*) “onere per i costi esterni”, un onere riscosso per recuperare i costi sostenuti in uno Stato membro in relazione all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico e/o all'inquinamento acustico dovuto al traffico;

b *quater*) “costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico”, il costo dei danni causati dal rilascio di particelle e di precursori dell'ozono, come l'ossido di azoto e i composti organici volatili, nel corso dell'utilizzo di un veicolo;

b *quinquies*) “costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico”, il costo dei danni causati dal rumore emesso dai veicoli o creato dalla loro interazione con il manto stradale;

b *sexies*) “onere medio ponderato per l'infrastruttura”, le entrate totali generate da un onere per l'infrastruttura in un determinato periodo divise per i chilometri per autoveicolo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato;

b *septies*) “onere medio ponderato per i costi esterni”, le entrate totali generate da un onere per i costi esterni in un determinato periodo divise per i chilometri per autovei-

colo percorsi su tratti stradali soggetti a questo onere nel periodo considerato.»;

d) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) “autoveicolo”, un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibito o usato per il trasporto su strada di merci e che abbia un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate;»

2) gli articoli 7, 7 *bis* e 7 *ter* sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 7

1. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1 *bis*, gli Stati membri possono conservare o introdurre pedaggi e/o diritti d'utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa e su qualsiasi altro tratto della loro rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea, alle condizioni di cui ai paragrafi 2, 3, 4 e 5 del presente articolo e agli articoli da 7 *bis* a 7 *duodecies*. Ciò lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri, nel rispetto del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza ad altre strade, a condizione che l'imposizione di pedaggi e/o diritti d'utenza su tali altre strade non risulti discriminatoria nei confronti del traffico internazionale e non provochi distorsioni della concorrenza tra operatori.

2. Gli Stati membri non impongono contemporaneamente i pedaggi e i diritti di utenza a nessuna classe di veicoli per l'utilizzo di uno stesso tratto stradale. Tuttavia, uno Stato membro che impone un diritto di utenza nella sua rete può applicare pedaggi anche per l'utilizzo di ponti, gallerie e valichi montani.

3. I pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, fondata sulla cittadinanza del trasportatore, lo Stato membro o il paese terzo di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, oppure sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

4. Gli Stati membri possono prevedere aliquote dei pedaggi ridotte, diritti di utenza ridotti o esoneri dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per gli autoveicoli esentati dall'obbligo di installare e utilizzare l'apparecchio di controllo a norma del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (*), nei casi e alle condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettere a) e b), della presente direttiva.

5. Uno Stato membro può scegliere di applicare pedaggi e/o diritti d'utenza solo ai veicoli aventi un peso totale massimo a pieno carico autorizzato di almeno 12 tonnellate se ritiene che un'estensione ai veicoli di peso inferiore alle 12 tonnellate possa, tra l'altro:

a) determinare conseguenze estremamente negative sulla fluidità del traffico, l'ambiente, i livelli acustici, la congestione, la salute o la sicurezza stradale, causate da deviazioni del traffico;

- b) comportare costi amministrativi superiori al 30 % degli introiti supplementari che questa estensione avrebbe generato.

Gli Stati membri che scelgono di applicare pedaggi e/o diritti di utenza solo ai veicoli aventi un peso massimo a pieno carico ammissibile di almeno 12 tonnellate informano la Commissione in merito alla loro decisione e ai motivi che ne sono alla base.

Articolo 7 bis

1. I diritti di utenza sono proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura, entro gli importi di cui all'allegato II, e sono validi per una giornata, una settimana, un mese o un anno. In particolare, l'aliquota mensile non è superiore al 10 % dell'aliquota annuale, l'aliquota settimanale non è superiore al 5 % di quella annuale e l'aliquota giornaliera non è superiore al 2 % di quella annuale.

Uno Stato membro può decidere di applicare aliquote solo annuali agli autoveicoli immatricolati nel proprio territorio.

2. Gli Stati membri fissano i diritti d'utenza, comprese le spese amministrative, per tutte le classi di autoveicoli, ad un importo non superiore alle aliquote massime di cui all'allegato II.

Articolo 7 ter

1. Gli oneri per l'infrastruttura si fondano sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura sono stabiliti in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete di infrastruttura di cui trattasi. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura possono comprendere anche la remunerazione del capitale e/o di un margine di profitto in base alle condizioni di mercato.

2. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti i gli oneri per l'infrastruttura e gli autoveicoli soggetti a tali oneri. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

Articolo 7 quater

1. Gli oneri per i costi esterni possono essere stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico. Per le zone di attraversamento di tratti stradali con una popolazione esposta all'inquinamento acustico dovuto al traffico, gli oneri per i costi esterni possono includere il costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico.

Gli oneri per i costi esterni variano e sono fissati conformemente ai requisiti minimi e alle modalità specificati nell'allegato III bis e rispettano i valori massimi stabiliti nell'allegato III ter.

2. I costi considerati riguardano la rete o la parte della rete in cui sono imposti i pedaggi e gli autoveicoli soggetti al pedaggio. Gli Stati membri possono scegliere di recuperare solo una percentuale di tali costi.

3. Gli oneri per i costi esterni stabiliti in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico non si applicano ai veicoli conformi alle norme EURO più rigorose in materia di emissioni fino a quattro anni dopo le date di applicazione di cui alle disposizioni che hanno introdotto tali norme.

4. L'importo dell'onere per i costi esterni è stabilito dallo Stato membro interessato. Se uno Stato membro designa a tal fine un'autorità, questa è giuridicamente e finanziariamente indipendente dall'organizzazione incaricata della gestione e della riscossione della totalità o di parte dell'onere.

Articolo 7 quinquies

Entro un anno dall'adozione di future norme EURO più rigorose in materia di emissioni, il Parlamento europeo e il Consiglio determinano, secondo la procedura legislativa ordinaria, i corrispondenti valori massimi nell'allegato III ter.

Articolo 7 sexies

1. Gli Stati membri calcolano il livello massimo dell'onere per l'infrastruttura utilizzando un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III.

2. Per pedaggi in concessione, il livello più elevato di onere per l'infrastruttura è equivalente o inferiore al livello risultante dall'utilizzo di un metodo fondato sui principi fondamentali di calcolo di cui all'allegato III. La valutazione di tale equivalenza deve essere effettuata in base a un periodo di riferimento ragionevolmente lungo, adatto alla natura del contratto di concessione.

3. Non sono soggetti agli obblighi di cui ai paragrafi 1 e 2 i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 o per i quali sono state ricevute offerte o risposte ad inviti a negoziare in base alla procedura negoziata secondo una procedura di appalto pubblico prima del 10 giugno 2008; ciò è valido per tutto il periodo di applicazione di detti sistemi e a condizione che non subiscano modifiche sostanziali.

Articolo 7 septies

1. In casi eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione, è possibile applicare una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici che soffrono di una forte congestione o il cui utilizzo da parte degli autoveicoli causa significativi danni ambientali, a condizione che:

- a) gli introiti generati dalla maggiorazione siano investiti nella realizzazione di progetti prioritari di interesse europeo, identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (**), che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale di cui trattasi e che siano situati nel medesimo corridoio del tratto stradale su cui è applicata la maggiorazione;

- b) la maggiorazione non superi il 15 % degli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, calcolati a norma dell'articolo 7 *ter*, paragrafo 1, e dell'articolo 7 *sexies*, tranne quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane, nel qual caso la maggiorazione non può superare il 25 %;
- c) l'applicazione della maggiorazione non si traduca in un trattamento iniquo del traffico commerciale rispetto a quello riservato ad altri utenti della strada;
- d) una descrizione della localizzazione esatta della maggiorazione e una prova della decisione di finanziamento della realizzazione dei progetti prioritari di cui alla lettera a) siano trasmessi alla Commissione prima dell'applicazione della maggiorazione; e
- e) il periodo di applicazione della maggiorazione sia definito e circoscritto anticipatamente e corrisponda, in termini di aumento degli introiti stimati, ai piani finanziari e all'analisi costi-benefici concernenti i progetti cofinanziati con i proventi della maggiorazione.

Il primo comma si applica ai nuovi progetti transfrontalieri, previo accordo di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto in questione.

2. Una maggiorazione può essere applicata a un onere per l'infrastruttura che ha subito una differenziazione conformemente all'articolo 7 *octies*.

3. Dopo aver ricevuto le informazioni necessarie da uno Stato membro che intende applicare una maggiorazione, la Commissione mette tali informazioni a disposizione dei membri del comitato di cui all'articolo 9 *quater*. Se ritiene che la maggiorazione prevista non soddisfi le condizioni fissate al paragrafo 1 o se ritiene che la maggiorazione prevista comporti effetti negativi rilevanti per lo sviluppo economico di regioni periferiche, la Commissione può respingere i piani concernenti gli oneri presentati dallo Stato membro interessato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 9 *quater*, paragrafo 2, o richiederne la modifica.

4. Sui tratti stradali in cui sono soddisfatti i criteri per l'applicazione di una maggiorazione a norma del paragrafo 1, gli Stati membri possono prelevare un onere per i costi esterni solo se viene applicata una maggiorazione.

5. L'importo della maggiorazione sarà dedotto dall'importo dell'onere per i costi esterni calcolato conformemente all'articolo 7 *quater*, tranne che per i veicoli delle categorie di emissione EURO 0, I e II dal 15 ottobre 2011 e III dal 2015 in poi. Tutti questi introiti generati dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni sono investiti nel finanziamento della costruzione di progetti prioritari di interesse europeo indicati all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE.

Articolo 7 *octies*

1. Gli Stati membri variano l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione EURO dell'autoveicolo, in modo che nessun onere per l'infrastruttura superi

di oltre il 100 % l'importo del medesimo onere imposto per autoveicoli equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni. I contratti di concessione vigenti sono esonerati da tale obbligo fino al loro rinnovo.

Uno Stato membro può tuttavia decidere di prevedere una deroga all'obbligo di differenziare l'onere per l'infrastruttura nel caso in cui:

- i) ciò pregiudichi gravemente la coerenza dei sistemi di pedaggio nel suo territorio;
- ii) non sia tecnicamente praticabile introdurre tale differenziazione nel sistema di pedaggio in questione;
- iii) ciò induca la deviazione degli autoveicoli più inquinanti con ripercussioni negative sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica; o
- iv) il pedaggio comprenda un onere per i costi esterni.

Eventuali deroghe o esenzioni sono comunicate alla Commissione.

2. Qualora, in caso di controllo, un conducente o eventualmente il trasportatore non sia in grado di fornire i documenti dell'autoveicolo necessari per verificare la categoria di emissione EURO, il pedaggio imposto dagli Stati membri può raggiungere il livello più alto applicabile.

3. L'onere per l'infrastruttura può anch'esso essere differenziato ai fini della riduzione della congestione e dei danni alle infrastrutture, dell'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura in questione o del miglioramento della sicurezza stradale, a condizione che:

- a) la variazione sia trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni;
- b) la variazione sia applicata in funzione del momento della giornata, del giorno o della stagione;
- c) nessun onere per l'infrastruttura sia superiore del 175 % rispetto al livello massimo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 *ter*;
- d) i periodi di punta durante i quali è riscosso l'onere per l'infrastruttura più elevato al fine di ridurre la congestione non superino le cinque ore giornaliere;
- e) la variazione sia stabilita e applicata in modo trasparente e neutro rispetto agli introiti su un tratto stradale interessato da congestione del traffico prevedendo tariffe di pedaggio ridotte per gli autotrasportatori che viaggiano al di fuori delle ore di punta e tariffe di pedaggio maggiorate per quelli che viaggiano durante le ore di punta sullo stesso tratto stradale; e
- f) uno Stato membro che intenda introdurre tale variazione o modificarne una esistente ne informi la Commissione e le trasmetta le informazioni necessarie al fine di garantire che le condizioni siano rispettate. Sulla base delle informazioni fornite, la Commissione pubblica e aggiorna regolarmente un elenco contenente i periodi e le aliquote corrispondenti, nel corso dei quali è applicata la variazione.

4. Le variazioni di cui ai paragrafi 1 e 3 non sono finalizzate a generare ulteriori introiti da pedaggio. Eventuali aumenti degli introiti non intenzionali sono controbilanciati mediante modifiche della struttura della differenziazione che devono essere attuate entro due anni dalla fine dell'esercizio finanziario in cui gli introiti addizionali sono stati generati.

Articolo 7 nonies

1. Almeno sei mesi prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio che prevede l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, gli Stati membri comunicano alla Commissione:

a) per quanto concerne i sistemi di pedaggio che non comportano pedaggi in concessione:

- i valori unitari e gli altri parametri necessari per il calcolo dei vari elementi di costo delle infrastrutture, e
- informazioni precise sugli autoveicoli soggetti al sistema di pedaggio, sull'estensione geografica della rete, o parte di essa, usata per il calcolo di ciascun costo e sulla percentuale dei costi che essi si prefiggono di recuperare;

b) per quanto concerne i sistemi di pedaggio che comportano pedaggi in concessione:

- i contratti di concessione o le eventuali modifiche rilevanti degli stessi,
- lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando relativo alla concessione, come previsto all'allegato VII B della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (**); tale scenario di base comprende i costi stimati, quali definiti all'articolo 7 ter, paragrafo 1, previsti nell'ambito della concessione, il traffico previsto, diviso per tipo di autoveicoli, i livelli di pedaggio previsti e l'estensione geografica della rete cui si applica il contratto di concessione.

2. Entro sei mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie conformemente al paragrafo 1, la Commissione esprime un parere in cui precisa se gli obblighi di cui all'articolo 7 sexies sono stati adempiuti. I pareri della Commissione sono messi a disposizione del comitato di cui all'articolo 9 quater.

3. Prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio che prevede l'imposizione di un onere per i costi esterni, gli Stati membri comunicano alla Commissione:

a) informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e specificano la classe dei veicoli, i tipi di strada e i periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi esterni subirà delle variazioni;

b) l'importo previsto dell'onere medio ponderato per i costi esterni e gli introiti complessivi previsti;

c) eventualmente, il nome dell'autorità designata, a norma dell'articolo 7 quater, paragrafo 4, a stabilire l'importo dell'onere, e il nome dei suoi rappresentanti; e

d) i parametri, i dati e le informazioni necessari per illustrare come è stato applicato il metodo di calcolo di cui all'allegato III bis.

4. La Commissione adotta una decisione se ritiene che gli obblighi di cui agli articoli 7 ter, 7 quater, 7 undecies o all'articolo 9, paragrafo 2, sono stati adempiuti entro:

a) sei mesi dal ricevimento del fascicolo di cui al paragrafo 3; oppure

b) se del caso, tre ulteriori mesi dopo il ricevimento di informazioni supplementari a norma del paragrafo 3, richieste dalla Commissione.

Gli Stati membri interessati adeguano l'onere per i costi esterni proposto per ottemperare alla decisione. La decisione della Commissione è comunicata al comitato di cui all'articolo 9 quater, al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 7 decies

1. Gli Stati membri non concedono a nessun utente sconti o riduzioni riguardanti l'elemento dell'onere per i costi esterni di un pedaggio.

2. Gli Stati membri possono concedere sconti o riduzioni sul prezzo dell'onere per l'infrastruttura a condizione che:

a) la struttura tariffaria risultante sia proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporti costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati;

b) tali sconti o riduzioni comportino risparmi effettivi dei costi amministrativi; e

c) non superino il 13 % dell'onere per l'infrastruttura versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni.

3. Fatte salve le condizioni di cui all'articolo 7 octies, paragrafo 3, lettera b), e all'articolo 7 octies, paragrafo 4, in casi eccezionali, in particolare per progetti specifici di notevole interesse europeo identificati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE, le aliquote dei pedaggi possono essere assoggettate ad altre forme di variazione, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti, qualora gli stessi siano esposti alla concorrenza diretta con altri modi di trasporto per autoveicoli. La struttura tariffaria risultante è lineare, proporzionata, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni e non comporta costi aggiuntivi trasferiti ad altri utenti sotto forma di pedaggi più elevati. Prima dell'applicazione della struttura tariffaria in questione la Commissione verifica il rispetto delle suddette condizioni.

Articolo 7 undecies

1. L'applicazione, la riscossione e il controllo del pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza sono effettuati in modo da intralciare il meno possibile la fluidità del traffico, evitando controlli e verifiche obbligatori alle frontiere interne dell'Unione. A tal fine gli Stati membri cooperano per introdurre metodi che consentano ai trasportatori di pagare i pedaggi e i diritti d'utenza 24 ore su 24, almeno nei principali punti di vendita, utilizzando comuni mezzi di pagamento, all'interno e all'esterno degli Stati membri nei quali sono applicati. Gli Stati membri prevedono attrezzature adeguate ai punti di pagamento dei pedaggi e dei diritti d'utenza in modo da mantenere i normali livelli di sicurezza stradale.

2. I dispositivi per la riscossione dei pedaggi e dei diritti d'utenza non devono rappresentare per gli utenti non abituali della rete stradale un aggravio ingiustificato di natura finanziaria o di altro tipo. In particolare, se riscuotono pedaggi o diritti d'utenza esclusivamente mediante un sistema che comporta l'uso di un'unità posta a bordo degli autoveicoli, gli Stati membri si accertano che tutti gli utenti possono procurarsi le unità da installare a bordo adeguate, conformi ai requisiti della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (****), nel quadro di ragionevoli accordi amministrativi ed economici.

3. Se uno Stato membro applica ad un veicolo un pedaggio, l'importo totale del pedaggio, l'importo dell'onere di infrastruttura e/o l'importo dell'onere per i costi esterni, tale importo è riportato in una ricevuta consegnata all'autotrasportatore per quanto possibile mediante un sistema elettronico.

4. Ove economicamente fattibile, gli Stati membri riscuotono e raccolgono l'onere per i costi esterni mediante un sistema elettronico conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2004/52/CE. La Commissione promuove la cooperazione tra gli Stati membri che possa risultare necessaria per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello europeo.

Articolo 7 duodecies

Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la presente direttiva lascia impregiudicata, per gli Stati membri che istituiscono un sistema di pedaggio e/o diritti di utenza per l'infrastruttura, la libertà di prevedere una compensazione adeguata per tali oneri.

(*) GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

(**) GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

(***) GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

(****) GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.»;

3) dopo l'articolo 8 bis è aggiunto il seguente articolo:

«Articolo 8 ter

1. Due o più Stati membri possono cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di pedaggi applicabile all'insieme dei loro territori. In tal caso i suddetti Stati

membri provvedono affinché la Commissione sia informata di questa cooperazione, nonché del successivo funzionamento del sistema e delle sue eventuali modifiche.

2. Il sistema comune di riscossione dei pedaggi è soggetto alle condizioni di cui agli articoli da 7 a 7 duodecies. Altri Stati membri possono aderire al sistema comune.»;

4) all'articolo 9, i paragrafi 1 bis e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1 bis. La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare in maniera non discriminatoria diritti regolatori specificamente destinati a ridurre la congestione del traffico o a combattere gli impatti ambientali, inclusa la cattiva qualità dell'aria, in qualsiasi strada situata in un'area urbana, incluse le strade della rete transeuropea che attraversano aree urbane.

2. Gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla presente direttiva. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti. In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati per rendere i trasporti più sostenibili, mediante una o più delle misure seguenti:

- a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;
- b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;
- d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante;
- e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;
- f) il sostegno alla rete transeuropea di trasporto;
- g) l'ottimizzazione della logistica;
- h) il miglioramento della sicurezza stradale; e
- i) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.

Il presente paragrafo si considera applicato dagli Stati membri qualora questi ultimi introducano e attivino misure di sostegno fiscale e finanziario volte a promuovere il sostegno finanziario a favore della rete transeuropea e che abbiano un valore equivalente di almeno il 15 % dei proventi derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni in ciascuno Stato membro.»;

5) gli articoli 9 ter e 9 quater sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 9 ter

La Commissione favorisce il dialogo e lo scambio di know-how tecnico tra gli Stati membri con riguardo all'attuazione della presente direttiva, e in particolare degli allegati.

Articolo 9 quater

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che definisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 9 quinquies

La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda:

- l'adeguamento dell'allegato 0 all'acquis dell'Unione,
- l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico delle formule di cui ai punti 4.1 e 4.2 dell'allegato III bis.

Si applicano le procedure di cui agli articoli 9 *sexies*, 9 *septies* e 9 *octies* agli atti delegati di cui al presente articolo.

Articolo 9 sexies

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9 *quater* è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite dagli articoli 9 *septies* e 9 *octies*.

Articolo 9 septies

1. La delega di potere di cui all'articolo 9 *quater* può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega di potere si adopera per informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di adottare una decisione definitiva, specificando il potere delegato che potrebbe essere oggetto di revoca e gli eventuali motivi della revoca.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata e gli effetti della decisione decorrono immediatamente o a una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 9 octies

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono sollevare obiezioni ad un atto delegato entro due mesi dalla data di notifica.

Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio detto termine è prorogato di due mesi.

2. Se, alla scadenza di tale periodo, né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato, esso è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entra in vigore alla data indicata nell'atto medesimo.

L'atto delegato può essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entrare in vigore prima della scadenza di tale termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della propria decisione di non sollevare obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio solleva obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.;

(*) GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.»;

6) all'articolo 10, paragrafo 1, le parole «Comunità europee» sono sostituite da «Unione europea»;

7) dopo l'articolo 10 è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

1. Gli importi in euro di cui all'allegato II e gli importi in centesimi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato III *ter* sono riveduti ogni due anni a partire dal 1° gennaio 2013 al fine di tener conto delle modifiche nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'intera Unione europea, che esclude l'energia e i prodotti alimentari non trasformati [pubblicato dalla Commissione (Eurostat)].

Gli importi sono adeguati automaticamente maggiorando l'importo di base in euro o in centesimi della variazione percentuale di detto indice. Gli importi risultanti sono arrotondati all'importo più vicino all'euro per quanto riguarda l'allegato II, all'importo più vicino a un decimo di centesimo per quanto riguarda la tabella 1 dell'allegato III *ter* e all'importo più vicino a un centesimo di centesimo per quanto riguarda la tabella 2 dell'allegato III *ter*.

2. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* gli importi adeguati di cui al paragrafo 1. Tali importi adeguati entrano in vigore il primo giorno del mese successivo alla pubblicazione.»;

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

1. Entro il 16 ottobre 2014 e in seguito ogni quattro anni, gli Stati membri che prelevano un onere per i costi esterni e/o un onere per l'infrastruttura redigono una relazione concernente i pedaggi, compresi i pedaggi in concessione, imposti nel loro territorio e la trasmettono alla Commissione, che li mette a disposizione degli altri Stati

membri. La relazione può escludere i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 e che non includono oneri per i costi esterni, nella misura in cui tali sistemi restano in vigore ed a condizione che non subiscano modifiche sostanziali. La relazione deve contenere informazioni su:

- a) l'onere medio ponderato per i costi esterni e gli importi specifici percepiti per ogni combinazione di classe di veicolo, tipo di strada e periodo;
- b) la variazione degli oneri per l'infrastruttura in funzione del tipo di veicolo e del periodo;
- c) l'onere per l'infrastruttura medio ponderato e i proventi totali percepiti mediante l'onere per l'infrastruttura;
- d) i proventi totali percepiti mediante l'onere per i costi esterni; e
- e) le misure adottate a norma dell'articolo 9, paragrafo 2.

2. Entro il 16 ottobre 2015 la Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 9 *quater*, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e l'impatto della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni sul recupero dei costi relativi all'inquinamento dovuto al traffico e all'inclusione di veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate. Inoltre la relazione analizza, sulla scorta di monitoraggi continui, e valuta tra l'altro:

- a) l'efficacia delle misure previste nella presente direttiva al fine di affrontare gli impatti negativi dei trasporti stradali tenendo inoltre conto, in particolare, dell'impatto sugli Stati membri geograficamente isolati e periferici;
- b) l'effetto dell'applicazione della presente direttiva ai fini di indirizzare gli utenti verso le soluzioni di trasporto più rispettose dell'ambiente e più efficienti e include informazioni relative all'introduzione di oneri in base alla distanza;
- c) l'attuazione e l'impatto della variazione degli oneri per l'infrastruttura di cui all'articolo 7 *octies* sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione a livello locale. La relazione valuta altresì se la variazione massima e il periodo di punta di cui all'articolo 7 *octies* siano sufficienti per consentire un corretto funzionamento del meccanismo di differenziazione;
- d) i progressi scientifici nella stima dei costi esterni del trasporto al fine di internalizzarli; e
- e) i progressi verso l'applicazione di tariffe agli utenti stradali e le modalità di armonizzazione progressiva dei sistemi di tariffazione applicati ai veicoli commerciali.

La relazione valuta inoltre l'utilizzazione dei sistemi elettronici per prelevare e raccogliere gli oneri per l'infrastruttura e per i costi esterni nonché il loro grado di interoperabilità ai sensi della direttiva 2004/52/CE.

3. La relazione è accompagnata, se del caso, da una proposta destinata al Parlamento europeo e al Consiglio in vista di un'ulteriore revisione della presente direttiva.

4. Entro il 16 ottobre 2012 la Commissione presenta una relazione che illustra le altre misure, come gli interventi normativi, adottate per internalizzare o ridurre i costi esterni connessi ai fattori ambientali, acustici e sanitari di tutti i modi di trasporto, compresa la base giuridica e i valori massimi utilizzati.

Per garantire una concorrenza intermodale equa imponendo al tempo stesso una tariffazione progressiva dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, la relazione deve includere un calendario delle misure che restano da adottare per affrontare altri modi o veicoli e/o gli elementi di costo esterno non ancora presi in considerazione, tenendo conto del progresso nella revisione della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristrutturava il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (*).

(*) GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.»

9) l'allegato III è modificato come segue:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

«Il presente allegato stabilisce i principi fondamentali per il calcolo dell'onere medio ponderato per l'infrastruttura in modo da rispecchiare l'articolo 7 *ter*, paragrafo 1. L'obbligo di correlare gli oneri per l'infrastruttura ai costi non pregiudica la libertà degli Stati membri di scegliere, a norma dell'articolo 7 *ter*, paragrafo 2, di non recuperare la totalità dei costi attraverso la riscossione degli oneri per l'infrastruttura o la libertà, a norma dell'articolo 7 *septies*, di differenziare gli importi di oneri per l'infrastruttura specifici dall'onere medio.»

b) al secondo comma, il termine «comunitaria» è sostituito da «dell'Unione»;

c) al punto 1, secondo trattino, i termini «articolo 7 *bis*, paragrafo 1» sono sostituiti dai termini «articolo 7 *ter*, paragrafo 2»;

10) dopo l'allegato III è inserito il testo di cui all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 16 ottobre 2013. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Gli obblighi di recepire e attuare la presente direttiva non ricadono sugli Stati membri fintantoché non applicano sul loro territorio pedaggi o oneri.

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 27 settembre 2011

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BUZEK

Per il Consiglio

Il presidente

M. DOWGIELEWICZ

ALLEGATO

«ALLEGATO III bis

REQUISITI MINIMI PER L'IMPOSIZIONE DI UN ONERE PER I COSTI ESTERNI

Il presente allegato stabilisce i requisiti minimi applicabili all'imposizione di un onere per i costi esterni e al calcolo dell'importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni.

1. Tratti della rete stradale interessati

Gli Stati membri definiscono precisamente il tratto o i tratti della loro rete stradale da assoggettarsi ad un onere per i costi esterni.

Quando uno Stato membro decide di imporre un onere per i costi esterni solo su uno o più tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva, il tratto o i tratti sono scelti previa valutazione volta a stabilire che:

- l'uso di autoveicoli sulle strade nelle quali viene imposto l'onere in questione provoca danni ambientali maggiori di quelli generati mediamente su altri tratti delle rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva che non sono soggetti all'onere per i costi esterni, o
- l'imposizione di un onere per i costi esterni su altri tratti della rete stradale rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva potrebbe avere impatti negativi sull'ambiente o la sicurezza stradale, o l'imposizione e la riscossione di un onere per i costi esterni su questi tratti comporterebbero costi sproporzionati.

2. Autoveicoli, strade e periodi interessati

Lo Stato membro notifica alla Commissione la classificazione dei veicoli in base alla quale sono differenziati i pedaggi. Le notifica inoltre l'ubicazione esatta delle strade soggette a oneri per i costi esterni più elevati [in appresso «strade suburbane (comprese le autostrade)»] e delle strade soggette a oneri per i costi esterni di entità inferiore [in appresso «strade interurbane (comprese le autostrade)»].

Se del caso, notifica alla Commissione anche i periodi esatti che corrispondono al periodo notturno nel corso del quale un onere più elevato per i costi esterni correlati al rumore può essere imposto per tenere conto dell'aumento del rumore.

La classificazione delle strade in strade suburbane (comprese le autostrade) e strade interurbane (comprese le autostrade) e la definizione dei periodi di tempo si fondano su criteri oggettivi in relazione ai livelli di esposizione delle strade e della loro vicinanza all'inquinamento, tra cui la densità demografica, e la frequenza di picchi di inquinamento in un anno misurata conformemente alla presente direttiva. I criteri utilizzati devono essere riportati nella notifica.

3. Importo dell'onere

Per ogni classe di veicolo, tipo di strada e periodo di tempo, lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente determina un unico importo specifico. La struttura tariffaria che ne risulta, compresi l'inizio e la fine di ciascun periodo notturno se l'onere per i costi esterni include il costo dell'inquinamento acustico, è trasparente, resa pubblica e applicabile a tutti gli utenti alle stesse condizioni. Essa dovrebbe essere pubblicata tempestivamente prima della sua applicazione. Tutti i parametri, dati e altre informazioni necessarie a capire come sono calcolati i vari elementi dei costi esterni sono resi pubblici.

Nel fissare l'importo degli oneri, lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente si ispira al principio della tariffazione efficace, vale a dire di un prezzo vicino al costo sociale marginale di utilizzo del veicolo soggetto all'onere.

Prima di stabilire tale importo, deve tenere conto del rischio di deviazione del traffico e di eventuali effetti negativi sulla sicurezza stradale, l'ambiente e la congestione e delle soluzioni che consentono di attenuare questi rischi.

Lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente controlla l'efficacia del sistema di imposizione a ridurre il danno ambientale derivante dal trasporto stradale. Se necessario, adegua ogni due anni la struttura tariffaria e l'importo specifico dell'onere stabiliti per una determinata classe di veicoli, tipo di strada e periodo in funzione dell'evoluzione dell'offerta e della domanda di trasporto.

4. Elementi di costo esterno**4.1. Costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico**

Quando uno Stato membro decide di includere tutto o parte del costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, detto Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente calcola il costo imputabile dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 1 dell'allegato III *ter* se questi ultimi sono inferiori:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

in cui

- PCV_{ij} = il costo dell'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli di classe i su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)
- EF_{ik} = il fattore di emissione dell'inquinante k per il veicolo di classe i (grammo/veicolo.chilometro)
- PC_{jk} = il costo monetario dell'inquinante k per il tipo di strada j (euro/grammo).

I fattori di emissione devono essere gli stessi di quelli utilizzati dagli Stati membri per elaborare gli inventari nazionali di emissione previsti dalla direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici ⁽¹⁾ [per i quali occorre utilizzare la Guida EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook ⁽²⁾]. Il costo monetario degli inquinanti è stimato dallo Stato membro o , se del caso, da un'autorità indipendente, tenendo conto delle attuali conoscenze.

Lo Stato membro o , se del caso, un'autorità indipendente può adottare altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore del costo dell'inquinamento atmosferico utilizzando dei dati derivanti dalla misurazione degli inquinanti atmosferici e il valore locale del costo monetario degli inquinanti atmosferici, a condizione che i risultati non siano superiori ai valori unitari di cui alla tabella 1 dell'allegato III *ter* per qualsiasi classe di veicolo.

4.2. Costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Quando uno Stato membro decide di includere tutto o parte del costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico nell'onere per i costi esterni, detto Stato membro o , se del caso, un'autorità indipendente calcola il costo imputabile dell'inquinamento acustico dovuto al traffico applicando la formula seguente o i valori unitari indicati nella tabella 2 dell'allegato III *ter* se questi ultimi sono inferiori:

$$NCV_j \text{ (giornaliero)} = \epsilon \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (giorno)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (notte)} = b \times NCV_j$$

in cui

- NCV_j = il costo dell'inquinamento acustico provocato da un autoveicolo pesante su un tipo di strada j (euro/veicolo.chilometro)
- NC_{jk} = il costo dell'inquinamento acustico per persona esposta su una strada di tipo j al livello di rumore k (euro/persona)
- POP_k = la popolazione esposta al livello di rumore giornaliero k per chilometro (persona/chilometro)
- $WADT$ = il traffico giornaliero medio ponderato (in equivalente automobile)
- a e b sono fattori di ponderazione determinati dallo Stato membro in maniera tale che l'onere medio ponderato per l'inquinamento acustico per veicolo chilometro che ne risulta non sia superiore a NCV_j (giornaliero).

L'inquinamento acustico dovuto al traffico è riferito all'impatto sui livelli di rumore misurato vicino al punto di esposizione e dietro le barriere antirumore, ove esistano.

La popolazione esposta al livello di rumore k è stabilita in base alle mappe acustiche strategiche a norma dell'articolo 7 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale ⁽³⁾.

Il costo per persona esposta al livello di rumore k è stimato dallo Stato membro o , se del caso, da un'autorità indipendente, tenendo conto delle attuali conoscenze.

Al traffico giornaliero medio ponderato si applica un fattore di equivalenza "e" uguale o inferiore a 4 tra autoveicoli pesanti e automobili.

⁽¹⁾ GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.

⁽²⁾ Metodologia dell'Agenzia europea dell'ambiente http://reports.eea.europa.eu/EMEP_CORINAIR5/

⁽³⁾ GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

Lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente, può adottare altri metodi la cui validità è stata dimostrata scientificamente per calcolare il valore dei costi legati al rumore a condizione che i risultati non siano superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III *ter*.

Lo Stato membro o, se del caso, un'autorità indipendente può stabilire oneri differenziati per l'inquinamento acustico volti a premiare l'uso di veicoli meno rumorosi a condizione che i veicoli stranieri non risultino discriminati. Qualora siano introdotti oneri differenziati, gli oneri per la categoria di veicoli più rumorosa non possono essere superiori ai valori unitari di cui alla tabella 2 dell'allegato III *ter* e a quattro volte l'onere per l'inquinamento acustico applicabile al veicolo meno rumoroso.

ALLEGATO III *ter*

IMPORTO MASSIMO DELL'ONERE MEDIO PONDERATO PER I COSTI ESTERNI

Il presente allegato illustra i parametri da utilizzare per il calcolo dell'importo massimo dell'onere medio ponderato per i costi esterni.

1. Costo massimo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico

Tabella 1: Costo imputabile massimo dell'inquinamento atmosferico

Centesimi/veicolo.chilometro	Strade suburbane (comprese le autostrade)	Strade interurbane (comprese le autostrade)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
dopo il 31 dicembre 2013	3	2
EURO VI	0	0
dopo il 31 dicembre 2017	2	1
Meno inquinanti di EURO VI	0	0

I valori della tabella 1 possono essere moltiplicati per 2 al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, l'altitudine e/o gli sbalzi di temperatura lo giustificano.

2. Costo massimo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico

Tabella 2: Costo imputabile massimo dell'inquinamento acustico

Centesimi/veicolo.chilometro	Giorno	Notte
Strade suburbane (comprese le autostrade)	1,1	2
Strade interurbane (comprese le autostrade)	0,2	0,3

I valori riportati nella tabella 2 possono essere moltiplicati per 2 al massimo nelle zone di montagna nella misura in cui la pendenza delle strade, gli sbalzi di temperatura e/o l' "effetto anfiteatro" lo giustificano.»

DICHIARAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLE TAVOLE DI CONCORDANZA

«La Commissione rammenta l'impegno assunto per garantire che gli Stati membri elaborino tavole di concordanza recanti per ciascuna direttiva europea i provvedimenti di recepimento adottati e le comunichino alla Commissione nel quadro della trasposizione della legislazione dell'Unione europea, nell'interesse dei cittadini, di una migliore legiferazione e di una maggiore trasparenza giuridica nonché al fine di agevolare l'esame della conformità delle norme nazionali alle disposizioni dell'Unione.

La Commissione guarda con rammarico alla mancanza di sostegno nei confronti della misura inclusa nella proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture ("Eurobollo"), che mirava a rendere obbligatoria l'elaborazione di tavole di concordanza.

La Commissione, in uno spirito di compromesso e allo scopo di garantire l'immediata adozione di detta proposta, è disposta ad accettare la sostituzione della misura sull'obbligatorietà delle tavole di concordanza inclusa nel testo con un pertinente considerando che incoraggia l'aderenza a tale procedura da parte degli Stati membri. Provvederà a darne informazione entro dodici mesi dall'adozione di detto accordo in plenaria e a elaborare una relazione al termine del periodo di recepimento sulla pratica degli Stati membri di redigere e rendere pubblici prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.

La posizione adottata dalla Commissione nella presente procedura, tuttavia, non è da considerarsi un precedente. La Commissione continuerà a impegnarsi, in collaborazione con il Parlamento e il Consiglio, affinché si pervenga a una soluzione adeguata alla presente questione istituzionale trasversale.»

DICHIARAZIONE DELLE PRESIDENZE UNGHERESE, POLACCA, DANESE E CIPRIOTA DEL CONSIGLIO

«Si dichiara che l'accordo raggiunto tra il Consiglio e il Parlamento europeo durante il trilogico del 23 maggio 2011, concernente la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture ("Eurobollo"), non pregiudica l'esito dei negoziati interistituzionali sulle tavole di concordanza.»

DICHIARAZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

«Il Parlamento europeo si rammarica che il Consiglio non sia stato disposto ad accettare la pubblicazione obbligatoria delle tavole di concordanza nel contesto della proposta che modifica la direttiva 1999/62/CE. Si dichiara che l'accordo raggiunto tra il Parlamento europeo e il Consiglio durante il trilogico del 23 maggio 2011, concernente la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture ("Eurobollo"), non pregiudica l'esito dei negoziati interistituzionali sulle tavole di concordanza.

Il Parlamento europeo chiede alla Commissione europea di informarlo entro dodici mesi dall'adozione del presente accordo in plenaria e di elaborare una relazione al termine del periodo di recepimento sulla pratica degli Stati membri di redigere e rendere pubblici prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.»

II

(Atti non legislativi)

ACCORDI INTERNAZIONALI

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 10 ottobre 2011

relativa alla conclusione del protocollo concordato tra l'Unione europea e la Repubblica del Capo Verde che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previsti dall'accordo di partenariato nel settore della pesca tra le due parti

(2011/679/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, lettera a),

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

- (1) Il 19 dicembre 2006 il Consiglio ha adottato il regolamento (CE) n. 2027/2006 relativo alla conclusione dell'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica del Capo Verde ⁽¹⁾.
- (2) L'Unione ha negoziato con la Repubblica del Capo Verde un nuovo protocollo che conferisce alle navi dell'Unione possibilità di pesca nelle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione di Capo Verde in materia di pesca.
- (3) In seguito a tali negoziati, il 22 dicembre 2010 è stato siglato il nuovo protocollo.
- (4) Il nuovo protocollo è stato firmato sulla base della decisione 2011/405/UE ⁽²⁾ e sarà applicato a titolo provvisorio a decorrere dal 1° settembre 2011.
- (5) È opportuno concludere il suddetto protocollo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il protocollo concordato tra l'Unione europea e la Repubblica del Capo Verde che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previsti dall'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica del Capo Verde tra le due parti è approvato a nome dell'Unione.

Articolo 2

Il presidente del Consiglio procede, a nome dell'Unione, alla notifica di cui all'articolo 16 del protocollo, al fine di esprimere il consenso dell'Unione ad essere vincolata dal medesimo ⁽³⁾.

Articolo 3

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

Fatto a Lussemburgo, il 10 ottobre 2011

Per il Consiglio

Il presidente

A. KRASZEWSKI

⁽¹⁾ GU L 414 del 30.12.2006, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 181 del 9.7.2011, pag. 1.

⁽³⁾ La data di entrata in vigore del protocollo sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a cura del segretariato generale del Consiglio.

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 1011/2011 DEL CONSIGLIO

del 13 ottobre 2011

che modifica il regolamento (UE) n. 442/2011 concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Siria

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 215,

vista la decisione 2011/273/PESC del Consiglio ⁽¹⁾ relativa a misure restrittive nei confronti della Siria,

vista la proposta congiunta dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza e della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il 9 maggio 2011 il Consiglio ha adottato il regolamento (UE) n. 442/2011 ⁽²⁾ concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Siria.
- (2) Il 2 settembre 2011 ⁽³⁾ il Consiglio ha modificato il regolamento (UE) n. 442/2011 per prorogare le misure nei confronti della Siria, tra cui l'estensione dei criteri di inclusione nell'elenco e il divieto di acquisto, importazione o trasporto di petrolio greggio proveniente dalla Siria. Il 23 settembre 2011 ⁽⁴⁾ il Consiglio ha nuovamente modificato il regolamento (UE) n. 442/2011 prorogando ulteriormente le misure nei confronti della Siria, tra cui il divieto di investire nel settore del petrolio greggio, l'aggiunta di altri voci all'elenco e il divieto di fornire banconote e monete siriane alla Banca centrale della Siria.
- (3) La decisione 2011/684/PESC del Consiglio ⁽⁵⁾, che modifica la decisione 2011/273/PESC, prevede una misura supplementare, vale a dire l'inserimento nell'elenco di un'altra entità e una deroga che consente di utilizzare temporaneamente i fondi congelati ricevuti successivamente da detta entità in relazione al finanziamento di scambi commerciali con persone e entità non designate.
- (4) La misura in questione rientra nell'ambito di applicazione del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ed è, pertanto, necessaria un'azione normativa a livello

dell'Unione per la sua attuazione, in particolare al fine di garantirne l'applicazione uniforme da parte degli operatori economici di tutti gli Stati membri.

- (5) Il presente regolamento deve entrare in vigore immediatamente all'atto della sua pubblicazione per garantire l'efficacia della misura ivi contemplata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 442/2011 è così modificato:

- 1) all'articolo 4, paragrafi 1 e 2, all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, e all'articolo 6, lettera a), le parole «allegato II» sono sostituite da «allegati II e II bis»;
- 2) all'articolo 7, lettere a) e c), all'articolo 9 e all'articolo 14, paragrafo 1, le parole «allegato II» sono sostituite da «allegato II o II bis»;
- 3) all'articolo 5, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli allegati II e II bis contengono quanto segue:

- a) nell'allegato II sono elencate le persone fisiche o giuridiche, le entità e gli organismi che il Consiglio ha identificato, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della decisione 2011/273/PESC, come persone o entità responsabili della violenta repressione a danno della popolazione civile in Siria, persone e entità che traggono vantaggio dalle politiche del regime o lo sostengono, e le persone fisiche o giuridiche e le entità ad essi associate, e a cui non si applica l'articolo 9 bis.
- b) nell'allegato II bis sono elencate le entità che il Consiglio ha identificato, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della decisione 2011/273/PESC, come entità associate alle persone o entità responsabili della violenta repressione a danno della popolazione civile in Siria o alle persone e entità che traggono vantaggio dalle politiche del regime o lo sostengono, e a cui non si applica l'articolo 9 bis.»

- 4) all'articolo 14, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli elenchi degli allegati II e II bis sono riesaminati periodicamente e almeno ogni 12 mesi.»

⁽¹⁾ GU L 121 del 10.5.2011, pag. 11.

⁽²⁾ GU L 121 del 10.5.2011, pag. 1.

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 878/2011 del Consiglio (GU L 228 del 3.9.2011, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 950/2011 del Consiglio (GU L 247 del 24.9.2011, pag. 3).

⁽⁵⁾ Cfr. pagina 33 della presente Gazzetta ufficiale.

5) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 9 bis

In deroga all'articolo 4, paragrafo 1, un'entità elencata nell'allegato II *bis* può, per un periodo di due mesi dalla data in cui è stata designata, effettuare un pagamento utilizzando fondi o risorse economiche congelati ricevuti da tale entità dopo la data in cui è stata designata, purché:

- a) il pagamento sia dovuto in forza di un contratto commerciale; e
- b) l'autorità competente dello Stato membro interessato abbia accertato che il pagamento non sarà ricevuto, direttamente o indirettamente, da una persona o da un'entità elencata nell'allegato II o nell'allegato II *bis*».

Articolo 2

L'allegato II del regolamento (UE) n. 442/2011 è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Il testo dell'allegato I del presente regolamento è inserito come allegato II del regolamento (UE) n. 442/2011.

Articolo 4

Il testo dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 442/2011 è sostituito dall'allegato III del presente regolamento.

Articolo 5

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

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

Fatto a Bruxelles, il 13 ottobre 2011

Per il Consiglio
Il presidente
M. DOWGIELEWICZ

ALLEGATO I

«ALLEGATO II bis

Elenco delle entità di cui agli articoli 4 e 5

Entità

	Nome	Informazioni identificative	Motivi	Data di inserimento nell'elenco
1.	Commercial Bank of Syria	<p>— Damascus Branch, P.O. Box 2231, Moawiya St., Damascus, Syria;- P.O. Box 933, Yousef Azmeh Square, Damasco, Siria;</p> <p>— Aleppo Branch, P.O. Box 2, Kastel Hajjarin St., Aleppo, Siria;</p> <p>SWIFT/BIC CMSY SY DA; tutti gli uffici del mondo [NPWMD]</p> <p>Siti web: http://cbs-bank.sy/En-index.php Tel: +963 11 2218890 Fax: +963 11 2216975 direzione generale: dir.cbs@mail.sy</p>	Banca statale che sostiene finanziariamente il regime.	13.10.2011»

ALLEGATO II

Nell'allegato II del regolamento (UE) n. 442/2011 le voci Emad GHRAIWATI, Tarif AKHRAS e Issam ANBOUBA sono sostituite dalle voci seguenti:

«Nome	Informazioni identificative (data di nascita, luogo di nascita ...)	Motivi	Data di inserimento nell'elenco
Emad Ghraiwati	Nato nel marzo 1959 a Damasco, Siria	Presidente della Damascus Chamber of Industry (Zuhair Ghraiwati Sons). Sostiene economicamente il regime siriano.	2.9.2011
Tarif Akhras	Nato nel 1949 a Homs, Siria	Fondatore del gruppo Akhras (materie prime, commercio, lavorazione e logistica), Homs. Sostiene economicamente il regime siriano.	2.9.2011
Issam Anbouba	Nato nel 1949 a Lattakia, Siria	Presidente dell'Issam Anbouba Est. (settore agroindustriale). Sostiene economicamente il regime siriano.	2.9.2011»

ALLEGATO III

«ALLEGATO IV

Elenco dei prodotti petroliferi**Codice SA Designazione delle merci**

- 2709 00 Oli greggi di petrolio o di minerali bituminosi.
- 2710 Oli di petrolio o di minerali bituminosi, diversi dagli oli greggi; preparazioni non nominate né comprese altrove, contenenti, in peso, il 70 % o più di oli di petrolio o di minerali bituminosi e delle quali tali oli costituiscono il componente base; oli usati (l'acquisto, in Siria, del kerosene/jet fuel di cui al codice NC 2710 19 21 non è vietato, purché questo prodotto sia destinato e utilizzato unicamente per consentire il proseguimento dell'operazione di volo dell'aeromobile in cui è caricato).
- 2712 Vaselina; paraffina, cera di petrolio microcristallina, "slack wax", ozocerite, cera di lignite, cera di torba, altre cere minerali e prodotti simili ottenuti per sintesi o con altri procedimenti, anche colorati.
- 2713 Coke di petrolio, bitume di petrolio ed altri residui degli oli di petrolio o di minerali bituminosi.
- 2714 Bitumi ed asfalti, naturali; scisti e sabbie bituminosi; asfaltiti e rocce asfaltiche.
- 2715 00 00 Miscele bituminose a base di asfalto o di bitume naturali, di bitume di petrolio, di catrame minerale o di pece di catrame minerale (per esempio: mastici bituminosi, "cut-backs").»

REGOLAMENTO (UE) N. 1012/2011 DELLA COMMISSIONE**dell'11 ottobre 2011****recante divieto di pesca della sogliola nelle zone VIIIa e VIIIb per le navi battenti bandiera belga**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

Il contingente di pesca assegnato per il 2011 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

considerando quanto segue:

*Articolo 2***Divieti**

(1) Il regolamento (UE) n. 57/2011 del Consiglio, del 18 gennaio 2011, che stabilisce, per il 2011, le possibilità di pesca per alcuni stock ittici o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque dell'UE e, per le navi dell'UE, in determinate acque non UE ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2011.

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

(2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2011.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

(3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

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

Fatto a Bruxelles, l'11 ottobre 2011

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 24 del 27.1.2011, pag. 1.

ALLEGATO

N.	39/T&Q
Stato membro	Belgio
Stock	SOL/8AB.
Specie	Sogliola (<i>Solea solea</i>)
Zona	VIIIa e VIIIb
Data	13.8.2011

REGOLAMENTO (UE) N. 1013/2011 DELLA COMMISSIONE**dell'11 ottobre 2011****recante divieto di pesca del tonno obeso nell'Oceano Atlantico per le navi battenti bandiera portoghese**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 57/2011 del Consiglio, del 18 gennaio 2011, che stabilisce, per il 2011, le possibilità di pesca per alcuni stock ittici o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque dell'UE e, per le navi dell'UE, in determinate acque non UE ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2011.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2011.
- (3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

Fatto a Bruxelles, l'11 ottobre 2011

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2011 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 24 del 27.1.2011, pag. 1.

ALLEGATO

N.	42/T&Q
Stato membro	Portogallo
Stock	BET/ATLANT
Specie	Tonno obeso (<i>Thunnus obesus</i>)
Zona	Oceano Atlantico
Data	16.9.2011

REGOLAMENTO (UE) N. 1014/2011 DELLA COMMISSIONE**dell'11 ottobre 2011****recante divieto di pesca dello scampo nelle zone VIIIa, VIIIb, VIIIc e VIIIe per le navi battenti bandiera belga**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**visto il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2,

Il contingente di pesca assegnato per il 2011 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

considerando quanto segue:

*Articolo 2***Divieti**(1) Il regolamento (UE) n. 57/2011 del Consiglio, del 18 gennaio 2011, che stabilisce, per il 2011, le possibilità di pesca per alcuni stock ittici o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque dell'UE e, per le navi dell'UE, in determinate acque non UE ⁽²⁾, fissa i contingenti per il 2011.

Le attività di pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate sono vietate a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. In particolare è vietato conservare a bordo, trasferire, trasbordare o sbarcare le catture di tale stock effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

(2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2011.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

(3) È quindi necessario vietare le attività di pesca di detto stock,

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

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

Fatto a Bruxelles, l'11 ottobre 2011

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Lowri EVANS

*Direttore generale degli Affari marittimi
e della pesca*⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1.⁽²⁾ GU L 24 del 27.1.2011, pag. 1.

ALLEGATO

N.	47/T&Q
Stato membro	Belgio
Stock	NEP/8ABDE.
Specie	Scampo (<i>Nephrops norvegicus</i>)
Zona	VIIIa, VIIIb, VIIIc e VIId
Data	13.8.2011

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1015/2011 DELLA COMMISSIONE**del 13 ottobre 2011****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali

dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 14 ottobre 2011.

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

Fatto a Bruxelles, il 13 ottobre 2011

*Per la Commissione,
a nome del presidente,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.⁽²⁾ GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	AL	58,3
	EC	36,3
	MA	42,5
	MK	42,0
	ZZ	44,8
0707 00 05	AL	65,0
	MK	64,2
	TR	132,0
	ZZ	87,1
0709 90 70	TR	132,0
	ZZ	132,0
0805 50 10	AR	67,4
	BR	38,2
	CL	60,5
	TR	62,1
	UY	56,8
	ZA	67,6
	ZZ	58,8
0806 10 10	BR	225,1
	CL	79,6
	MK	85,4
	PE	228,3
	TR	119,2
	ZA	65,0
	ZZ	133,8
0808 10 80	CL	127,7
	CN	86,4
	NZ	122,0
	ZA	126,9
	ZZ	115,8
0808 20 50	CL	85,4
	CN	98,9
	TR	57,5
	ZZ	80,6

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» rappresenta le «altre origini».

DECISIONI

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 10 ottobre 2011

recante nomina di un membro portoghese del Comitato economico e sociale europeo

(2011/680/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

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

Articolo 1

Il sig. Gonçalo da GAMA LOBO XAVIER, *Confederação da Indústria Portuguesa (CIP)*, è nominato membro del Comitato economico e sociale europeo per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 20 settembre 2015.

vista la proposta del governo portoghese,

visto il parere della Commissione europea,

Articolo 2

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

considerando quanto segue:

Fatto a Lussemburgo, il 10 ottobre 2011

(1) Il 13 settembre 2010 il Consiglio ha adottato la decisione 2010/570/UE Euratom relativa alla nomina di membri del Comitato economico e sociale europeo per il periodo dal 21 settembre 2010 al 20 settembre 2015 ⁽¹⁾.

(2) Un seggio di membro del Comitato economico e sociale europeo è divenuto vacante a seguito della scadenza del mandato del sig. Manuel CAVALEIRO BRANDÃO,

Per il Consiglio

Il presidente

A. KRASZEWSKI

⁽¹⁾ GU L 251 del 25.9.2010, pag. 8.

DECISIONE DEL CONSIGLIO**del 10 ottobre 2011****recante nomina di un membro irlandese del Comitato economico e sociale europeo**

(2011/681/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta del governo irlandese,

visto il parere della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il 13 settembre 2010 il Consiglio ha adottato la decisione 2010/570/UE, Euratom relativa alla nomina di membri del Comitato economico e sociale europeo per il periodo dal 21 settembre 2010 al 20 settembre 2015 ⁽¹⁾.
- (2) Un seggio di membro del Comitato economico e sociale europeo è divenuto vacante a seguito della scadenza del mandato della sig.ra Jillian VAN TURNHOUT,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il sig. Seamus BOLAND, Chief Executive Officer, Irish Rural Link, è nominato membro del Comitato economico e sociale europeo per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 20 settembre 2015.

Articolo 2

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

Fatto a Lussemburgo, il 10 ottobre 2011

Per il Consiglio
Il presidente
A. KRASZEWSKI

⁽¹⁾ GU L 251 del 25.9.2010, pag. 8.

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**dell'11 ottobre 2011****che modifica la decisione di esecuzione 2011/77/UE che fornisce all'Irlanda assistenza finanziaria dell'Unione**

(2011/682/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 407/2010 del Consiglio, dell'11 maggio 2010, che istituisce un meccanismo europeo di stabilizzazione finanziaria ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il Consiglio ha concesso all'Irlanda, su sua richiesta, assistenza finanziaria [decisione di esecuzione 2011/77/UE ⁽²⁾] a sostegno di un robusto programma di riforme economiche e finanziarie volto a ristabilire la fiducia, consentire il ritorno dell'economia verso una crescita sostenibile e a salvaguardare la stabilità finanziaria in Irlanda, nell'area dell'euro e nell'Unione.
- (2) Una proroga delle scadenze e una riduzione del margine del tasso di interesse favorirebbero il raggiungimento degli obiettivi del programma, in linea con le conclusioni dei capi di Stato o di governo della zona euro e delle istituzioni dell'Unione, del 21 luglio 2011, relativamente al prestito del Fondo europeo di stabilità finanziaria.
- (3) Al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi in materia di liquidità e sostenibilità, la proroga delle scadenze e la riduzione del margine del tasso di interesse dovrebbero applicarsi anche alle tranche già versate.
- (4) Alla luce di tali sviluppi, è opportuno modificare la decisione di esecuzione 2011/77/UE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'articolo 1 della decisione di esecuzione 2011/77/UE è così modificato:

1) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. L'Unione mette a disposizione dell'Irlanda un prestito per un importo massimo di 22,5 miliardi di EUR, con una scadenza media massima di 12,5 anni. La scadenza di ogni singola tranche del prestito non può essere superiore a trenta anni.»;

2) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. L'Irlanda paga il costo del finanziamento dell'Unione per ogni tranche.»

Articolo 2

L'articolo 1, paragrafo 1, prima frase e l'articolo 1, paragrafo 5, della decisione di esecuzione 2011/77/UE, come modificata dalla presente decisione, si applicano anche alle tranche del prestito versate prima dell'entrata in vigore della presente decisione.

Articolo 3

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Lussemburgo, l'11 ottobre 2011

*Per il Consiglio**Il presidente*

M. DOWGIELEWICZ

⁽¹⁾ GU L 118 del 12.5.2010, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 30 del 4.2.2011, pag. 34.

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

dell'11 ottobre 2011

che modifica la decisione di esecuzione 2011/344/UE sulla concessione di assistenza finanziaria dell'Unione al Portogallo

(2011/683/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

Articolo 1

L'articolo 1 della decisione di esecuzione 2011/344/UE è così modificato:

visto il regolamento (UE) n. 407/2010 del Consiglio, dell'11 maggio 2010, che istituisce un meccanismo europeo di stabilizzazione finanziaria ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 2,

1) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

vista la proposta della Commissione europea,

«1. L'Unione mette a disposizione del Portogallo un prestito per un importo massimo di 26 miliardi di EUR, con una scadenza media massima di 12,5 anni. La scadenza di ogni singola tranche del prestito non può essere superiore a trenta anni.»;

considerando quanto segue:

2) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

(1) Il Consiglio ha concesso al Portogallo, su sua richiesta, assistenza finanziaria [decisione di esecuzione 2011/344/UE ⁽²⁾] a sostegno di un robusto programma di riforme economiche e finanziarie volto a ristabilire la fiducia, consentire il ritorno dell'economia verso una crescita sostenibile e a salvaguardare la stabilità finanziaria in Portogallo, nell'area dell'euro e nell'Unione.

«5. Il Portogallo paga il costo del finanziamento dell'Unione per ogni tranche.»

(2) Una proroga delle scadenze e una riduzione del margine del tasso di interesse favorirebbero il raggiungimento degli obiettivi del programma, in linea con le conclusioni dei capi di Stato o di governo della zona euro e delle istituzioni dell'Unione, del 21 luglio 2011, relativamente al prestito del Fondo europeo di stabilità finanziaria.

Articolo 2

L'articolo 1, paragrafo 1, prima frase e l'articolo 1, paragrafo 5, della decisione di esecuzione 2011/344/UE, come modificata dalla presente decisione, si applicano anche alle tranche del prestito versate prima dell'entrata in vigore della presente decisione.

(3) Al fine di favorire la realizzazione degli obiettivi in materia di liquidità e sostenibilità, la proroga delle scadenze e la riduzione del margine del tasso di interesse dovrebbero applicarsi anche alle tranche già versate.

Articolo 3

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

(4) Alla luce di tali sviluppi, è opportuno modificare la decisione di esecuzione 2011/344/UE,

Fatto a Lussemburgo, l'11 ottobre 2011

Per il Consiglio

Il presidente

M. DOWGIELEWICZ

⁽¹⁾ GU L 118 del 12.5.2010, pag. 1.⁽²⁾ GU L 159 del 17.6.2011, pag. 88.

DECISIONE 2011/684/PESC DEL CONSIGLIO

del 13 ottobre 2011

che modifica la decisione 2011/273/PESC relativa a misure restrittive nei confronti della Siria

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 29,

considerando quanto segue:

- (1) In data 9 maggio 2011 il Consiglio ha adottato la decisione 2011/273/PESC relativa a misure restrittive nei confronti della Siria ⁽¹⁾.
- (2) Data la gravità della situazione in Siria è opportuno che un'altra entità sia sottoposta alle misure restrittive di cui alla decisione 2011/273/PESC al fine di impedire che detta entità usi fondi o risorse economiche da essa attualmente posseduti, detenuti o controllati, per fornire sostegno finanziario al regime siriano, consentendo nel contempo, su base temporanea, che i fondi o le risorse economiche congelati percepiti successivamente da detta entità siano usati in relazione al finanziamento di scambi commerciali con persone ed entità non designate.
- (3) È opportuno modificare di conseguenza la decisione 2011/273/PESC,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione 2011/273/PESC è così modificata:

1) l'articolo 3 è modificato come segue:

i) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per impedire l'ingresso o il transito nel loro territorio delle persone responsabili della repressione violenta contro la popolazione civile in Siria, delle persone che traggono vantaggio dalle politiche del regime o lo sostengono, nonché delle persone ad esse associate, elencate nell'allegato I.»;

ii) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. Nei casi in cui uno Stato membro autorizzi, a norma dei paragrafi 3, 4, 5, 6 e 7, l'ingresso o il transito nel suo territorio delle persone elencate nell'allegato I, l'autorizzazione è limitata ai fini e alle persone oggetto dell'autorizzazione stessa.»;

2) l'articolo 4 è così modificato:

i) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti

«1. Sono congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti, posseduti, detenuti o controllati dalle persone responsabili della repressione violenta contro la popolazione civile in Siria, dalle persone o dalle entità che traggono vantaggio dalle politiche del regime o lo sostengono, nonché dalle persone e dalle entità ad esse associate, elencate negli allegati I e II.

2. Nessun fondo o risorsa economica è messo a disposizione, direttamente o indirettamente, o a beneficio delle persone fisiche o giuridiche o delle entità di cui agli allegati I e II.»;

ii) al paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) necessari per soddisfare le esigenze di base delle persone di cui agli allegati I e II e dei loro familiari da essi dipendenti, compresi i pagamenti relativi a generi alimentari, affitti o ipoteche, medicinali e cure mediche, imposte, premi assicurativi e servizi pubblici;»

iii) al paragrafo 4, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) i fondi o le risorse economiche siano oggetto di un vincolo di natura giudiziaria, amministrativa o arbitrale sorto prima della data in cui la persona fisica o giuridica o l'entità di cui all'articolo 4, paragrafo 1, è stata inserita negli allegati I e II, o di una decisione di natura giudiziaria, amministrativa o arbitrale pronunciata prima di tale data;»

iv) al paragrafo 4, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) il vincolo o la decisione non vada a favore di una persona fisica o giuridica o di un'entità elencata negli allegati I e II; e»;

v) è aggiunto il paragrafo seguente:

«5 bis Il paragrafo 1 non osta a che un'entità inserita nell'allegato II, per un periodo di due mesi successivamente alla data della sua designazione, effettui un pagamento con fondi o risorse congelati percepiti da detta entità dopo la data della sua designazione se tale pagamento è dovuto nell'ambito di un contratto in relazione al finanziamento di scambi commerciali, a condizione che lo Stato membro interessato abbia stabilito che il pagamento non è direttamente o indirettamente percepito da una persona o entità di cui al paragrafo 1.»;

⁽¹⁾ GU L 121 del 10.5.2011, pag. 11.

3) l'articolo 4 bis è sostituito dal seguente:

«*Articolo 4 bis*

Non è concesso alcun diritto, inclusi i diritti ai fini di risarcimento o indennizzo o altro diritto analogo, ad esempio un diritto di compensazione o diritto coperto da garanzia, diritto di proroga o pagamento di una garanzia, compresi i diritti risultanti da lettere di credito e strumenti analoghi in relazione a contratti o operazioni sulla cui esecuzione hanno inciso, direttamente o indirettamente, del tutto o in parte, le misure contemplate dalla presente decisione, nei confronti delle persone designate o entità elencate negli allegati I e II, o nei confronti di qualsiasi altra persona o entità in Siria, compresi il governo della Siria, i suoi enti, entità giuridiche e agenzie pubblici o di qualsiasi persona o entità che avanza diritti tramite o a favore di tali persone o entità.»;

4) all'articolo 5, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Il Consiglio, deliberando su proposta di uno Stato membro o dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, predispone e modifica gli elenchi riportati negli allegati I e II.»;

5) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 6*

1. Gli allegati I e II indicano i motivi dell'inserimento delle persone ed entità interessate negli elenchi.

2. Gli allegati I e II riportano inoltre, ove disponibili, le informazioni necessarie a identificare le persone o entità interessate. Con riguardo alle persone, tali informazioni possono includere i nomi, compresi gli pseudonimi, la data e il luogo di nascita, la cittadinanza, il numero del passaporto e della carta d'identità, il sesso, l'indirizzo, se noto, e la funzione o professione. Con riguardo alle entità, tali informazioni possono includere le denominazioni, la data e il luogo di registrazione, il numero di registrazione e la sede di attività.»

Articolo 2

L'allegato della decisione 2011/273/PESC diventa l'allegato I.

Articolo 3

L'allegato della presente decisione è aggiunto come allegato II alla decisione 2011/273/PESC.

Articolo 4

La presente decisione entra in vigore alla data dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 13 ottobre 2011

Per il Consiglio

Il presidente

M. DOWGIELEWICZ

ALLEGATO

«ALLEGATO II

Elenco delle entità di cui all'articolo 4, paragrafo 1

Entità

	Nome	Informazioni identificative	Motivi	Data di inserimento nell'elenco
1.	Commercial Bank of Syria	<p>— Damascus Branch, P.O. Box 2231, Moawiya St., Damascus, Syria;- P.O. Box 933, Yousef Azmeh Square, Damasco, Siria;</p> <p>— Aleppo Branch, P.O. Box 2, Kastel Hajjarin St., Aleppo, Siria;</p> <p>SWIFT/BIC CMSY SY DA; tutti gli uffici del mondo [NPWMD]</p> <p>Sito web: http://cbs-bank.sy/En-index.php Tel: +963 11 2218890 Fax: +963 11 2216975 direzione generale: dir.cbs@mail.sy</p>	Banca statale che sostiene finanziariamente il regime.	13.10.2011»

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 ottobre 2011

che riconosce il carattere pienamente operativo della base di dati lituana per i bovini

[notificata con il numero C(2011) 7164]

(Il testo in lingua lituana è il solo facente fede)

(2011/685/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1760/2000 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 luglio 2000, che istituisce un sistema di identificazione e di registrazione dei bovini e relativo all'etichettatura delle carni bovine e dei prodotti a base di carni bovine, e che abroga il regolamento (CE) n. 820/97 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 1760/2000 («il regolamento»), i bovini devono essere identificati e accompagnati da un passaporto, appositamente rilasciato, ogniqualvolta sono spostati.
- (2) A norma dell'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento, gli Stati membri che dispongono di una banca dati informatizzata che, a giudizio della Commissione, è pienamente operativa possono stabilire che sia rilasciato un passaporto solo per gli animali destinati al commercio all'interno dell'UE e che tali animali siano accompagnati dal loro passaporto unicamente in caso di spostamento dal territorio dello Stato membro interessato al territorio di un altro Stato membro.
- (3) La Lituania ha chiesto alla Commissione che sia riconosciuto il carattere pienamente operativo della base di dati che è il fondamento del sistema lituano per l'identificazione e la registrazione dei bovini.
- (4) La Lituania ha presentato le informazioni necessarie che confermano, in particolare, che la sua base di dati per i bovini è conforme all'articolo 5 del regolamento: i) i termini per la notifica degli eventi sono segnalati nella base di dati e i termini per la notifica dei movimenti degli animali fissati nel regolamento sono quindi rispettati; ii) i

passaporti degli animali in caso di spostamento al di fuori della Lituania sono successivamente presentati all'autorità competente al loro arrivo; iii) esiste un'interfaccia tra la base di dati nazionale per i bovini e la base di dati nazionale del sistema di pagamento agli agricoltori nonché il sistema nazionale di gestione delle informazioni veterinarie, al fine di facilitare i controlli di conciliazione e lo scambio di dati utili; e iv) le linee guida sono rafforzate affinché i marchi auricolari siano rilasciati e distribuiti correttamente e tali informazioni siano disponibili nella base di dati.

- (5) La Commissione ha esaminato tali informazioni e considera appropriato riconoscere il carattere operativo della base di dati.
- (6) Alla luce di quanto precede, è opportuno riconoscere che la base di dati lituana per i bovini è pienamente operativa a decorrere dal 1° luglio 2011,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La base di dati lituana per i bovini è riconosciuta pienamente operativa a decorrere dal 1° luglio 2011.

Articolo 2

La Repubblica di Lituania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 ottobre 2011

Per la Commissione

John DALLI

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 204 dell'11.8.2000, pag. 1.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 ottobre 2011

che modifica la decisione 2004/211/CE per quanto concerne la voce relativa al Messico nell'elenco dei paesi terzi e delle parti di paesi terzi da cui sono autorizzate le importazioni nell'Unione di equidi vivi nonché di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina

[notificata con il numero C(2011) 7168]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/686/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 92/65/CEE del Consiglio, del 13 luglio 1992, che stabilisce norme sanitarie per gli scambi e le importazioni nella Comunità di animali, sperma, ovuli e embrioni non soggetti, per quanto riguarda le condizioni di polizia sanitaria, alle normative comunitarie specifiche di cui all'allegato A, sezione I, della direttiva 90/425/CEE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 17, paragrafo 3, lettera a),

vista la direttiva 2009/156/CE del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativa alle condizioni di polizia sanitaria che disciplinano i movimenti di equidi e le importazioni di equidi in provenienza dai paesi terzi ⁽²⁾, in particolare l'articolo 12, paragrafo 1, primo e secondo comma, l'articolo 12, paragrafo 4, nonché l'articolo 19, frase introduttiva e lettere a) e b),

considerando quanto segue:

- (1) la direttiva 92/65/CEE fissa le condizioni applicabili alle importazioni nell'Unione, tra l'altro, di sperma, ovuli ed embrioni di animali della specie equina. Tali condizioni devono essere per lo meno equivalenti a quelle applicabili agli scambi tra Stati membri.
- (2) La direttiva 2009/156/CE fissa le condizioni di polizia sanitaria per le importazioni nell'Unione di equidi vivi. Essa prevede che le importazioni nell'Unione di equidi devono provenire di paesi terzi o da parti del territorio di quest'ultimi in cui l'encefalomielite equina venezuelana (EEV) è una malattia soggetta ad obbligo di denuncia e che sono indenni da EEV da 2 anni.
- (3) La decisione 2004/211/CE della Commissione, del 6 gennaio 2004, che stabilisce l'elenco dei paesi terzi e delle parti di territorio dei paesi terzi da cui gli Stati

membri autorizzano le importazioni di equidi vivi nonché di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina e che modifica le decisioni 93/195/CEE e 94/63/CE ⁽³⁾, contiene un elenco di paesi terzi, o di loro parti se si applica la regionalizzazione, da cui gli Stati membri autorizzano l'importazione di equidi e di sperma, ovuli ed embrioni di equidi, e indica le altre condizioni applicabili a queste importazioni. Tale elenco si trova nell'allegato I di tale decisione. Il Messico è attualmente elencato in tale allegato, ma non gli stati del Chiapas e di Oaxaca.

- (4) In data 19 agosto 2011, il Messico ha notificato all'Organizzazione mondiale per la salute animale (OIE) la conferma di due casi di EEV in equidi negli stati di Tabasco e di Veracruz, causati da un virus dello stesso sottotipo IE osservato negli Stati confinanti del Chiapas e di Oaxaca.
- (5) Pertanto, non può più essere autorizzata l'introduzione nell'Unione di equidi e di sperma, ovuli ed embrioni di animali della specie equina provenienti dagli Stati messicani di Tabasco e di Veracruz. Tali paesi terzi vanno perciò depennati dall'allegato I della decisione 2004/211/CE.
- (6) Occorre pertanto modificare di conseguenza la decisione 2004/211/CE.
- (7) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del Comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il testo della voce «Messico» nell'allegato I della decisione 2004/211/CE è sostituito da quanto segue:

«MX	Messico	Mx-0	L'intero paese		—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Mx-1	L'intero paese tranne gli stati del Chiapas, di Oaxaca, Tabasco e Veracruz	D	X	X	X	—	X	X	X	X	X

⁽¹⁾ GU L 268 del 14.9.1992, pag. 54.

⁽²⁾ GU L 192 del 23.7.2010, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 73 dell'11.3.2004, pag. 1.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 ottobre 2011

Per la Commissione
John DALLI
Membro della Commissione

RETTIFICHE

 Rettifica del regolamento (UE) n. 1225/2010 del Consiglio, del 13 dicembre 2010, che stabilisce, per il 2011 e il 2012, le possibilità di pesca delle navi dell'UE per gli stock ittici di determinate specie di acque profonde

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 336 del 21 dicembre 2010)

1. Pagina 4, allegato, parte 1, punto 1, ultima voce:

anziché: «Musdee *Phycis* spp.»,

leggi: «Musdea bianca *Phycis blennoides*».

2. Pagina 6, allegato, parte 2, tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per squali di profondità e *Deania hystricosa* e *Deania profundorum*, titolo:

anziché: «**Zona:** Acque internazionali della zona XII (DWS/12-),»

leggi: «**Zona:** Acque internazionali della zona XII (DWS/12INT-).»

3. Pagina 8, allegato, parte 2, seconda tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per Granatiere *Coryphaenoides rupestris*, titolo:

anziché: «**Zona:** Acque UE e acque internazionali delle zone Vb, VI, VII (RNG/5B67),»

leggi: «**Zona:** Acque UE e acque internazionali delle zone Vb, VI, VII (RNG/5B67-).»

4. Pagina 8, allegato, parte 2, seconda tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per Granatiere *Coryphaenoides rupestris*, nota 1:

anziché: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone VIII, IX, X, XII e XIV può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

leggi: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone VIII, IX, X, XII e XIV (RNG/*8X14-) può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

5. Pagina 8, allegato, parte 2, terza tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per Granatiere *Coryphaenoides rupestris*, nota 1:

anziché: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone Vb, VI, VII può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

leggi: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone Vb, VI, VII (RNG/*5B67-) può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

6. Pagina 9, allegato, parte 2, terza tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per Pesce specchio atlantico *Hoplostethus atlanticus*, titolo:

anziché: «**Zona:** Acque UE e acque internazionali delle zone I, II, III, IV, V, IX, X, XII e XIV (ORY/1CX14C),»

leggi: «**Zona:** Acque UE e acque internazionali delle zone I, II, III, IV, V, IX, X, XII e XIV (ORY/1CX14).»

7. Pagina 10, allegato, parte 2, seconda tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per Occhialone *Pagellus bogaraveo*, nota 2:

anziché: «⁽²⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone VI, VII e VIII può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

leggi: «⁽²⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone VI, VII e VIII (SBR/*678-) può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

8. Pagina 11, allegato, parte 2, prima, seconda e terza tabella che riportano le possibilità di pesca annuali per *Musdee Phycis spp.*, titolo:

anziché: «*Musdee Phycis spp.*»,

leggi: «*Musdea bianca Phycis blennoides*».

9. Pagina 11, allegato, parte 2, seconda tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per *Musdee Phycis spp.*, nota 1:

anziché: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone VIII e IX può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

leggi: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone VIII e IX (GFB/*89-) può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

10. Pagina 11, allegato, parte 2, terza tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per *Musdee Phycis spp.*, nota 1:

anziché: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone V, VI, VII può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

leggi: «⁽¹⁾ Nelle acque UE e acque internazionali delle zone V, VI, VII (GFB/*567-) può essere pescato un massimo dell'8 % di ogni contingente.»

11. Pagina 12, allegato, parte 2, tabella che riporta le possibilità di pesca annuali per *Musdee Phycis spp.*, titolo:

anziché: «*Musdee Phycis spp.*»,

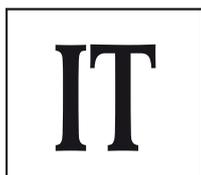
leggi: «*Musdea bianca Phycis blennoides*».

2011/686/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 13 ottobre 2011, che modifica la decisione 2004/211/CE per quanto concerne la voce relativa al Messico nell'elenco dei paesi terzi e delle parti di paesi terzi da cui sono autorizzate le importazioni nell'Unione di equidi vivi nonché di sperma, ovuli ed embrioni della specie equina [notificata con il numero C(2011) 7168] ⁽¹⁾** 37
-

Rettifiche

- ★ **Rettifica del regolamento (UE) n. 1225/2010 del Consiglio, del 13 dicembre 2010, che stabilisce, per il 2011 e il 2012, le possibilità di pesca delle navi dell'UE per gli stock ittici di determinate specie di acque profonde (GU L 336 del 21.12.2010)** 39



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

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

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

