

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 51



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

56° anno
23 febbraio 2013

Sommario

II Atti non legislativi

ACCORDI INTERNAZIONALI

2013/103/UE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 16 giugno 2011, concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 ⁽¹⁾** 1

Accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 8

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 165/2013 della Commissione, del 22 febbraio 2013, recante fissazione anticipata dell'importo dell'aiuto all'ammasso privato di burro per il 2013** 11

Regolamento di esecuzione (UE) n. 166/2013 della Commissione, del 22 febbraio 2013, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 14

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.

DECISIONI

2013/104/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 21 febbraio 2013, che modifica la decisione 2007/777/CE per quanto concerne l'inserimento del Brasile nell'elenco di paesi terzi e parti di paesi terzi dai quali sono autorizzate le importazioni nell'Unione di prodotti a base di carne essiccati (biltong/jerky) e pastorizzati [notificata con il numero C(2013) 899] ⁽¹⁾**..... 16

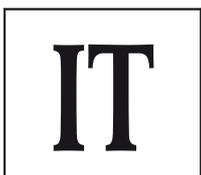
IV *Atti adottati prima del 1° dicembre 2009, in applicazione del trattato CE, del trattato UE e del trattato Euratom*

2013/105/CE:

- ★ **Raccomandazione della Commissione, del 9 ottobre 2009, sull'uso delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per agevolare la transizione verso un'economia efficiente sotto il profilo energetico e a basse emissioni di carbonio** 18

Rettifiche

- ★ **Rettifica della direttiva 2006/141/CE della Commissione, del 22 dicembre 2006, riguardante gli alimenti per lattanti e gli alimenti di proseguimento e recante abrogazione della direttiva 1999/21/CE (GU L 401 del 30.12.2006)** 23



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

ACCORDI INTERNAZIONALI

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 16 giugno 2011

concernente la firma e la conclusione dell'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/103/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5 e paragrafo 6, lettera a), punto v),

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

- (1) Lo sviluppo dell'interoperabilità ferroviaria, sia all'interno dell'Unione sia tra l'Unione e i paesi vicini, è un elemento centrale della politica comune dei trasporti, finalizzato in particolare a realizzare un migliore equilibrio tra i vari modi di trasporto.
- (2) L'Unione dispone della competenza esclusiva o concorrente con i suoi Stati membri nei settori contemplati dalla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 («convenzione»).
- (3) L'adesione dell'Unione alla convenzione ai fini dell'esercizio della sua competenza è consentita in forza dell'articolo 38 della convenzione.
- (4) A nome dell'Unione, la Commissione ha negoziato un accordo («accordo») con l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia («OTIF») di adesione dell'Unione alla convenzione.

(5) È opportuno approvare l'accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È approvato a nome dell'Unione l'accordo tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 («accordo»).

Il testo dell'accordo è accluso alla presente decisione.

Articolo 2

Al momento della firma dell'accordo l'Unione emette una dichiarazione, secondo quanto stabilito nell'allegato I della presente decisione, riguardante l'esercizio della sua competenza ed emette una dichiarazione, secondo quanto stabilito nell'allegato II della presente decisione con riguardo all'articolo 2 dell'accordo.

Articolo 3

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare l'accordo allo scopo di impegnare l'Unione e ad emettere le dichiarazioni di cui all'articolo 2.

Articolo 4

La Commissione rappresenta l'Unione alle riunioni dell'OTIF.

Articolo 5

Le disposizioni interne per la preparazione delle riunioni dell'OTIF nonché per la rappresentanza e le votazioni nell'ambito di tali riunioni sono stabiliti nell'allegato III della presente decisione.

Articolo 6

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

Fatto a Lussemburgo, il 16 giugno 2011

Per il Consiglio

Il presidente

VÖLNER P.

ALLEGATO I

DICHIARAZIONE DELL'UNIONE EUROPEA RIGUARDANTE L'ESERCIZIO DELLE COMPETENZE

Nel settore ferroviario l'Unione europea («Unione») dispone della competenza concorrente con gli Stati membri dell'Unione («Stati membri») a norma degli articoli 90 e 91, in combinato disposto con l'articolo 100, paragrafo 1 e gli articoli 171 e 172 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Il titolo VI del TFUE istituisce la politica comune dei trasporti dell'Unione e il titolo XVI prevede il contributo dell'Unione alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nel settore dei trasporti.

Più in particolare, l'articolo 91 del titolo VI del TFUE stabilisce che l'Unione può adottare:

- norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri,
- le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro,
- le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti,
- ogni altra utile disposizione.

Con riguardo alle reti transeuropee l'articolo 171 del titolo XVI del TFUE statuisce, più in particolare, che l'Unione:

- stabilisce un insieme di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee; in detti orientamenti sono individuati progetti di interesse comune,
- intraprende ogni azione che si riveli necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche,
- può appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri, individuati nell'ambito degli orientamenti di cui al primo trattino, in particolare mediante studi di fattibilità, garanzie di prestito o abbuoni di interesse; l'Unione può altresì contribuire al finanziamento negli Stati membri, mediante il Fondo di coesione, di progetti specifici nel settore delle infrastrutture dei trasporti.

Sulla base di queste due disposizioni l'Unione ha adottato numerosi atti giuridici applicabili nel settore dei trasporti ferroviari.

In forza del diritto dell'Unione, l'Unione ha acquisito la competenza esclusiva su questioni in materia di trasporti ferroviari, con riguardo alle quali la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 («convenzione»), o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa possono incidere o modificare la portata delle norme dell'Unione in vigore.

Nelle materie disciplinate dalla convenzione che sono di competenza esclusiva dell'Unione, gli Stati membri non hanno alcuna competenza.

Nei casi in cui esistono norme dell'Unione sulle quali non incidono la convenzione o gli strumenti giuridici adottati in virtù di questa, l'Unione dispone della competenza concorrente con gli Stati membri nelle materie connesse alla convenzione.

Un elenco dei pertinenti atti dell'Unione vigenti al momento della conclusione dell'accordo figura nell'appendice del presente accordo. La portata della competenza dell'Unione che discende da tali atti deve essere valutata in relazione alle specifiche disposizioni di ciascun testo, in particolare la misura in cui tali disposizioni stabiliscono norme comuni. La competenza dell'Unione è in continua evoluzione. Nell'ambito del trattato sull'Unione europea e del TFUE le istituzioni competenti dell'Unione possono adottare decisioni che determinano la portata della competenza dell'Unione. L'Unione si riserva pertanto il diritto di modificare di conseguenza la presente dichiarazione, senza che questo costituisca un prerequisito per l'esercizio della sua competenza nelle materie oggetto della convenzione.

Appendice dell'allegato I

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA RELATIVI A MATERIE TRATTATE DALLA CONVENZIONE

Finora l'Unione ha esercitato la propria competenza, in particolare, tramite i seguenti strumenti dell'Unione:

LEGISLAZIONE ECONOMICA/ACCESSO AL MERCATO

- Regolamento n. 11 riguardante l'abolizione di discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto emanato in applicazione dell'articolo 79, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea (GU 52 del 16.8.1960, pag. 1121/60).
- Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25).
- Direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70).
- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).
- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164, versione rettificata in GU L 220 del 21.6.2004, pag. 58).
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14).
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44).

INTEROPERABILITÀ E SICUREZZA

- Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6).
- Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1).
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44, versione rettificata in GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16).
- Direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114, versione rettificata in GU L 220 del 21.6.2004, pag. 40).
- Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (Regolamento sull'agenzia) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1, versione rettificata in GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3).
- Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).
- Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione) (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

-
- Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).
 - Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62).
 - Regolamento (CE) n. 1335/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) (GU L 354 del 31.12.2008, pag. 51).
 - Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

ALLEGATO II

DICHIARAZIONE DELL'UNIONE EUROPEA CON RIGUARDO ALL'ARTICOLO 2 DELL'ACCORDO

Le parole «che disciplinano la particolare materia in questione» devono essere intese nel senso che si applicano al caso specifico che è disciplinato da una disposizione della convenzione, comprese le relativi appendici, e non è disciplinato dalla normativa dell'Unione europea.

ALLEGATO III

DISPOSIZIONI INTERNE PER IL CONSIGLIO, GLI STATI MEMBRI E LA COMMISSIONE IN RELAZIONE AI LAVORI NELL'AMBITO DELL'OTIF

Consapevoli della necessità dell'unità della rappresentanza internazionale dell'Unione e dei suoi Stati membri conformemente al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, anche allo stadio dell'attuazione degli obblighi internazionali, il Consiglio, gli Stati membri e la Commissione applicheranno le seguenti disposizioni interne:

1. Ambito di applicazione

Le presenti disposizioni interne si applicheranno a tutte le riunioni di ciascun organo istituito nell'ambito dell'OTIF. Va inteso che, nelle presenti disposizioni, eventuali riferimenti a una «riunione» comprendono mutatis mutandis anche i riferimenti ad altre procedure, come la procedura scritta.

2. Procedura di coordinamento

2.1. Per preparare le riunioni dell'OTIF, comprese, a titolo non esaustivo, le riunioni dell'assemblea generale, del comitato amministrativo e di altri comitati, si terranno riunioni di coordinamento:

— a Bruxelles, nell'ambito del competente gruppo di lavoro del Consiglio (di norma il gruppo «Trasporti terrestri»), quanto prima possibile e ogniqualvolta sia necessario prima di una riunione dell'OTIF, e inoltre

— in loco, in particolare all'inizio e, se necessario, nel corso e al termine di una riunione dell'OTIF.

2.2. Nelle riunioni di coordinamento si concorderanno le posizioni a nome unicamente dell'Unione o, se del caso, a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri. Le posizioni degli Stati membri relative alla loro competenza esclusiva possono essere oggetto di coordinamento in queste riunioni se gli Stati membri ne convengono.

2.3. Nelle riunioni di coordinamento si deciderà in merito all'esercizio delle responsabilità con riguardo alle dichiarazioni e al voto su ciascuno dei punti all'ordine del giorno della riunione dell'OTIF per i quali è prevista un'eventuale dichiarazione o una votazione.

2.4. Per preparare le riunioni di coordinamento di cui al punto 2.1, compresi i progetti di dichiarazioni e i documenti di sintesi, si tengono, se necessario, discussioni preliminari nell'ambito dell'apposito comitato istituito dalla pertinente normativa ferroviaria dell'Unione, segnatamente:

— il comitato per il trasporto di merci pericolose per le tematiche oggetto dell'appendice C della convenzione; se tali tematiche hanno un'incidenza sull'interoperabilità ferroviaria, o sull'approccio comune alla sicurezza di cui alla direttiva 2004/49/CE, occorre coinvolgere anche il comitato per l'interoperabilità e la sicurezza nel settore ferroviario,

— il comitato per lo sviluppo delle ferrovie dell'Unione per le tematiche oggetto delle appendici A, B, D o E della convenzione e per gli altri sistemi di norme uniformi elaborate dall'OTIF,

— il comitato per l'interoperabilità e la sicurezza nel settore ferroviario per le tematiche oggetto delle appendici F o G della convenzione.

2.5. Prima di ogni riunione dell'OTIF, la Commissione darà indicazioni sui punti dell'ordine del giorno che formano oggetto di coordinamento dell'Unione e preparerà progetti di dichiarazioni e di documenti di sintesi da discutere nelle riunioni di coordinamento.

2.6. Se la Commissione e gli Stati membri non riescono ad accordarsi su una posizione comune nelle riunioni di coordinamento, anche a motivo di un disaccordo sulla ripartizione delle competenze, la questione è sottoposta al comitato dei rappresentanti permanenti e/o al Consiglio.

3. Dichiarazioni e voto nelle riunioni dell'OTIF

3.1. Qualora un punto all'ordine del giorno tratti questioni di competenza esclusiva dell'Unione, la Commissione interverrà e voterà a nome dell'Unione. Dopo aver proceduto al debito coordinamento, gli Stati membri possono a loro volta intervenire per sostenere e/o sviluppare la posizione dell'Unione.

3.2. Qualora un punto all'ordine del giorno tratti questioni che rientrano nella competenza esclusiva nazionale, gli Stati membri interverranno e voteranno.

3.3. Qualora un punto all'ordine del giorno tratti questioni che contengono elementi sia di competenza nazionale che dell'Unione, la presidenza e la Commissione esprimeranno una posizione comune. Dopo aver proceduto al debito coordinamento, gli Stati membri possono intervenire per sostenere e/o sviluppare la posizione comune. Gli Stati membri o la Commissione, secondo il caso, voteranno a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri conformemente alla posizione comune. La decisione su chi esprime il voto è presa in funzione della competenza preponderante (ad esempio, competenza principalmente nazionale o principalmente dell'Unione).

- 3.4. Qualora un punto all'ordine del giorno tratti questioni che contengono elementi sia di competenza nazionale che dell'Unione e la Commissione e gli Stati membri non siano stati in grado di accordarsi su una posizione comune di cui al punto 2.6, gli Stati membri e la Commissione possono intervenire e votare sulle questioni che rientrano chiaramente nelle loro rispettive competenze.
- 3.5. Riguardo alle questioni sulle quali non esiste un accordo tra la Commissione e gli Stati membri in merito alla ripartizione delle competenze o qualora non sia stato possibile ottenere la maggioranza richiesta per una posizione dell'Unione, ci si adopererà al massimo per chiarire la situazione o raggiungere una posizione dell'Unione. Nell'attesa, e previo debito coordinamento, gli Stati membri e/o la Commissione, secondo il caso, sono autorizzati ad intervenire, a condizione che la posizione espressa non pregiudichi una futura posizione dell'Unione, sia coerente con le politiche dell'Unione e con le precedenti posizioni dell'Unione e sia conforme alla normativa dell'Unione.
- 3.6. I rappresentanti degli Stati membri e della Commissione possono partecipare ai gruppi di lavoro dell'OTIF che preparano i comitati tecnici dell'OTIF, segnatamente il comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose (RID) e il comitato di esperti tecnici (TEC). Quando prendono parte a tali gruppi di lavoro, i rappresentanti degli Stati membri e della Commissione possono presentare contributi tecnici e partecipare pienamente alle discussioni tecniche sulla base delle loro conoscenze tecniche. Tali discussioni non saranno vincolanti per l'Unione.

I rappresentanti degli Stati membri e della Commissione si adopereranno seriamente per raggiungere una posizione comune e per sostenere tale posizione durante le discussioni nell'ambito dei gruppi di lavoro dell'OTIF.

4. **Revisione delle presenti disposizioni**

Su richiesta di uno Stato membro o della Commissione, le presenti disposizioni saranno riesaminate in base all'esperienza acquisita nel corso della loro applicazione.

ACCORDO

tra l'Unione europea e l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia di adesione dell'Unione europea alla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999

L'UNIONE EUROPEA, di seguito denominata «l'Unione»,

da una parte, e

L'ORGANIZZAZIONE INTERGOVERNATIVA PER I TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA, di seguito denominata «OTIF»,

dall'altra,

di seguito insieme denominate le «parti contraenti»,

VISTA la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 («convenzione»), in particolare l'articolo 38,

VISTE le competenze conferite all'Unione dal trattato sull'Unione europea (TUE) e dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in taluni settori oggetto della convenzione,

RICORDANDO che a seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona il 1° dicembre 2009, l'Unione ha sostituito ed è succeduta alla Comunità europea e da tale data esercita tutti i diritti e assume tutti gli obblighi della Comunità europea,

CONSIDERANDO che la convenzione istituisce un'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), con sede a Berna,

CONSIDERANDO che l'adesione dell'Unione alla convenzione è finalizzata a sostenere l'OTIF nel perseguimento del suo obiettivo di promuovere, migliorare e agevolare il trasporto internazionale per ferrovia, sotto il profilo sia tecnico sia giuridico,

CONSIDERANDO che, in forza dell'articolo 3 della convenzione, gli obblighi da essa derivanti in materia di cooperazione internazionale non prevalgono, per le parti della convenzione che sono anche Stati membri dell'Unione o per gli Stati parti dell'accordo sullo Spazio economico europeo, sui loro obblighi in qualità di Stati membri dell'Unione o di Stati parti dell'accordo sullo Spazio economico europeo,

CONSIDERANDO che è necessaria una clausola di deconnessione di quelle parti della convenzione che rientrano nelle competenze dell'Unione al fine di specificare che gli Stati membri dell'Unione non possono invocare e applicare direttamente tra loro i diritti e gli obblighi che discendono dalla convenzione,

CONSIDERANDO che la convenzione si applica integralmente tra l'Unione e i suoi Stati membri, da una parte, e le altre parti della convenzione, dall'altra,

CONSIDERANDO che per l'adesione dell'Unione alla convenzione è necessario che siano chiaramente precisate le modalità di applicazione delle disposizioni della convenzione all'Unione europea e ai suoi Stati membri,

CONSIDERANDO che le condizioni di adesione dell'Unione alla convenzione devono permettere all'Unione di esercitare, nell'ambito della convenzione, le competenze che i suoi Stati membri le hanno conferito,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo 1

L'Unione aderisce alla convenzione alle condizioni indicate nel presente accordo, conformemente all'articolo 38 della convenzione.

Articolo 2

Senza pregiudizio dell'oggetto e dello scopo della convenzione di promuovere, migliorare e agevolare il trasporto internazionale per ferrovia e fatta salva la sua piena applicazione con riferimento alle altre parti della convenzione, nelle loro relazioni reciproche, le parti della convenzione che sono Stati membri dell'Unione applicano le norme dell'Unione e non applicano pertanto le norme derivanti da tale convenzione salvi i casi in cui non esistano norme dell'Unione che disciplinano la particolare materia in questione.

Articolo 3

Fatte salve le disposizioni del presente accordo, le disposizioni della convenzione devono essere interpretate in modo da includere anche l'Unione nel quadro della sua competenza e i vari termini usati per designare le parti della convenzione e i rispettivi rappresentanti devono essere interpretati di conseguenza.

Articolo 4

L'Unione non contribuisce al bilancio dell'OTIF e non partecipa alle decisioni a tal riguardo.

Articolo 5

Senza pregiudizio dell'esercizio dei diritti di voto di cui all'articolo 6, l'Unione è abilitata a farsi rappresentare e a partecipare ai lavori di tutti gli organi dell'OTIF in seno ai quali uno qualunque dei suoi Stati membri abbia diritto di essere rappresentato in quanto parte della convenzione e in cui siano trattate questioni di sua competenza.

L'Unione non può essere membro del comitato amministrativo. Essa può essere invitata a partecipare alle riunioni di tale comitato se il comitato desidera consultarla su questioni di interesse comune iscritte all'ordine del giorno.

Articolo 6

1. Per le decisioni su materie di competenza esclusiva dell'Unione, quest'ultima esercita i diritti di voto dei suoi Stati membri a norma della convenzione.

2. Per le decisioni su materie nelle quali l'Unione dispone della competenza concorrente con i suoi Stati membri, vota l'Unione o votano i suoi Stati membri.

3. Fatto salvo l'articolo 26, paragrafo 7, della convenzione, l'Unione dispone di un numero di voti uguale a quello dei suoi Stati membri che sono anche parti della convenzione. Quando l'Unione vota, i suoi Stati membri non votano.

4. L'Unione informa di volta in volta le altre parti della convenzione dei casi nei quali, per i vari punti dell'ordine del giorno dell'assemblea generale e degli altri organi decisionali, intenderà esercitare i diritti di voto previsti ai paragrafi da 1 a 3. Tale obbligo si applica anche alle decisioni da prendere per corrispondenza. Tale informazione va fornita con sufficiente anticipo al segretario generale dell'OTIF in modo da consentirne la distribuzione unitamente ai documenti di seduta o a una decisione da adottare per corrispondenza.

Articolo 7

La portata della competenza dell'Unione è descritta in termini generali in una dichiarazione scritta emessa dall'Unione al momento della conclusione del presente accordo. Tale dichiarazione può essere modificata, ove opportuno, mediante notifica da parte dell'Unione all'OTIF. Essa non sostituisce né limita in alcun modo le materie che possono essere oggetto di notifiche di competenza dell'Unione da presentare prima che in seno all'OTIF si proceda all'adozione di decisioni tramite votazione formale o altra procedura.

Articolo 8

Il titolo V della convenzione si applica a qualsiasi controversia che insorga tra le parti contraenti, in relazione all'interpretazione, all'applicazione o all'esecuzione del presente accordo, in particolare per quanto riguarda la sua esistenza, validità o risoluzione.

Articolo 9

Il presente accordo entra in vigore il primo giorno del primo mese successivo alla firma del presente accordo da parte delle parti contraenti. L'articolo 34, paragrafo 2, della convenzione non si applica in questo caso.

Articolo 10

Il presente accordo resta in vigore per un periodo indeterminato.

Qualora tutte le parti della convenzione che sono Stati membri dell'Unione recedano dalla convenzione, la notifica di recesso dalla convenzione e dal presente accordo si presume presentata dall'Unione contestualmente alla notifica di recesso di cui all'articolo 41 della convenzione presentata dall'ultimo Stato membro dell'Unione che recede dalla convenzione.

Articolo 11

Le parti della convenzione diverse dagli Stati membri dell'Unione che applicano la pertinente legislazione dell'Unione in forza dei loro accordi internazionali con l'Unione possono, con l'accordo del depositario della convenzione, emettere dichiarazioni individuali in merito al mantenimento dei propri diritti e obblighi nel quadro dei loro accordi con l'Unione, la convenzione e le pertinenti normative.

Il presente accordo è redatto in duplice esemplare, l'uno conservato dall'OTIF e l'altro dall'Unione, in lingua bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, tutti i testi facenti ugualmente fede. Ciò fa salvo l'articolo 45, paragrafo 1, della convenzione.

IN FEDE DI CHE, i plenipotenziari sottoscritti, debitamente abilitati a questo fine, hanno firmato il presente accordo.

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Ghall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen

Handwritten signature: Mark Taus

За Международната организация за международни железопътни превози (OTIF)
 Por la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF)
 Za Mezinárodní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF)
 For Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanefordringer (OTIF)
 Für die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
 Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsiooni (OTIF) nimel
 Για το Διακυβερνητικό Οργανισμό Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF)
 For the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)
 Pour l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
 Per l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF)
 Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (OTIF) vārdā –
 Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos (OTIF) vardu
 A Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) részéről
 Ghall-Organizzazzjoni Intergovernattiva għat-Trasport Internazzjonali bil-Ferrovija (OTIF)
 Voor de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF)
 W imieniu Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF)
 Pela Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF)
 Pentru Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF)
 Za Mezinárodní organizaci pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF)
 Za Medvladno organizacijo za mednarodni železniški promet (OTIF)
 Valtioiden välisen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) puolesta
 För Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif)

Handwritten signature: H. H. H. H.

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 165/2013 DELLA COMMISSIONE

del 22 febbraio 2013

recante fissazione anticipata dell'importo dell'aiuto all'ammasso privato di burro per il 2013

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⁾, in particolare l'articolo 43, lettere a) e d), in combinato disposto con l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 28 del regolamento (CE) n. 1234/2007, sono concessi aiuti per l'ammasso privato di burro.
- (2) L'andamento dei prezzi e delle scorte di burro denota uno squilibrio del mercato che può essere eliminato o attenuato mediante un ammasso stagionale. In considerazione dell'attuale situazione del mercato, è opportuno concedere un aiuto per l'ammasso privato di burro a decorrere dal 1° marzo 2013.
- (3) Il regolamento (CE) n. 826/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, recante norme comuni per la concessione di aiuti all'ammasso privato per taluni prodotti agricoli ⁽²⁾, ha stabilito norme comuni per l'applicazione del regime di aiuto all'ammasso privato.
- (4) A norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 826/2008, gli aiuti fissati anticipatamente devono essere concessi secondo le modalità e le condizioni stabilite al capo III dello stesso regolamento.
- (5) A norma dell'articolo 29 del regolamento (CE) n. 1234/2007, l'importo dell'aiuto deve essere fissato in base alle spese di ammasso e all'andamento prevedibile dei prezzi del burro fresco e del burro immagazzinato.
- (6) È opportuno fissare l'importo dell'aiuto in funzione delle spese di entrata e uscita dei prodotti in questione e delle spese giornaliere di deposito in magazzino frigorifero e di finanziamento.

- (7) Per agevolare l'applicazione del presente provvedimento tenendo conto della prassi invalsa negli Stati membri, è opportuno limitare l'aiuto unicamente ai prodotti che sono stati interamente conferiti all'ammasso. Di conseguenza, è necessario prevedere una deroga all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 826/2008.
- (8) A fini di semplificazione e di efficienza amministrativa, se la domanda di aiuto contiene già le informazioni richieste sul luogo di ammasso, è opportuno dispensare il richiedente dall'obbligo di comunicare le stesse informazioni dopo la stipula del contratto, come prescritto dall'articolo 20, primo comma, lettera a), del regolamento (CE) n. 826/2008.
- (9) A fini di semplificazione e di efficienza logistica, è opportuno autorizzare gli Stati membri a dispensare il contraente dall'obbligo di indicare il numero di contratto su ciascuna unità immagazzinata purché il numero di contratto sia riportato nel registro di magazzino.
- (10) A fini di semplificazione e di efficienza amministrativa, alla luce della particolare situazione dell'ammasso del burro, i controlli di cui all'articolo 36, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 826/2008 devono interessare almeno la metà dei contratti. Occorre pertanto introdurre una deroga all'articolo citato.
- (11) Il regolamento (CE) n. 792/2009 della Commissione, del 31 agosto 2009, che stabilisce le modalità con le quali gli Stati membri notificano alla Commissione le informazioni e i documenti necessari nell'ambito dell'attuazione dell'organizzazione comune dei mercati, del regime dei pagamenti diretti, della promozione dei prodotti agricoli e dei regimi applicabili alle regioni ultraperiferiche e alle isole minori del Mar Egeo ⁽³⁾, fissa norme comuni per la comunicazione alla Commissione di informazioni e documenti da parte delle autorità competenti degli Stati membri. Tali norme contemplano in particolare l'obbligo per gli Stati membri di utilizzare i sistemi di informazione messi a loro disposizione dalla Commissione e la convalida dei diritti di accesso delle autorità e delle persone abilitate a effettuare comunicazioni. Il suddetto regolamento stabilisce inoltre principi comuni che si applicano ai sistemi di informazione affinché questi

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 223 del 21.8.2008, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 3.

garantiscono l'autenticità, l'integrità e la leggibilità nel tempo dei documenti. Esso disciplina altresì la protezione dei dati personali.

- (12) In base al regolamento (CE) n. 792/2009, l'obbligo di utilizzare i sistemi di informazione previsti dal medesimo regolamento deve essere stabilito dai regolamenti che impongono un obbligo di notifica specifico.
- (13) Nell'ambito delle sue procedure interne di lavoro e delle sue relazioni con le autorità che operano nel settore della politica agricola comune, la Commissione ha elaborato un sistema di informazione che consente la gestione elettronica di documenti e procedure.
- (14) Si ritiene che gli obblighi di notifica relativi all'ammasso privato di burro possano essere adempiuti tramite tale sistema in conformità al regolamento (CE) n. 792/2009, in particolare gli obblighi imposti dall'articolo 35 del regolamento (CE) n. 826/2008.
- (15) Per motivi di chiarezza, è opportuno che il presente regolamento si applichi fino al termine del periodo di ammasso contrattuale.
- (16) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per l'organizzazione comune dei mercati agricoli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Il presente regolamento istituisce un aiuto all'ammasso privato per il burro salato e non salato di cui all'articolo 28, lettera a), del regolamento (CE) n. 1234/2007, per i contratti stipulati a decorrere dal 1° marzo 2013.
2. Salvo disposizione contraria del presente regolamento, si applica il regolamento (CE) n. 826/2008.

Articolo 2

L'unità di misura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 826/2008 è il «lotto all'ammasso», definito come il quantitativo del prodotto di cui al presente regolamento, del peso minimo di una tonnellata, di composizione e qualità omogenee, prodotto nello stesso stabilimento ed entrato all'ammasso lo stesso giorno nello stesso magazzino.

Articolo 3

1. In deroga all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 826/2008, le domande riguardano unicamente prodotti che sono stati interamente conferiti all'ammasso.
2. Non si applica l'articolo 20, primo comma, lettera a), del regolamento (CE) n. 826/2008.

3. Gli Stati membri possono derogare all'obbligo, imposto all'articolo 22, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (CE) n. 826/2008, di indicare il numero di contratto, purché il responsabile del magazzino si impegni ad annotare il numero di contratto nel registro di cui all'allegato I, punto III, dello stesso regolamento.

4. In deroga all'articolo 36, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 826/2008, alla fine del periodo di ammasso contrattuale l'autorità preposta al controllo verifica a campione, per la metà almeno del numero di contratti, peso e identificazione del burro all'ammasso durante l'intero periodo di svincolo dall'ammasso che va dall'agosto 2013 al febbraio 2014.

Articolo 4

1. L'aiuto per i prodotti di cui all'articolo 1 ammonta a:
- 14,88 EUR per tonnellata immagazzinata, per le spese fisse di magazzino,
 - 0,25 EUR per tonnellata per ciascun giorno di ammasso contrattuale.
2. L'entrata all'ammasso contrattuale ha luogo tra il 1° marzo e il 15 agosto 2013. Lo svincolo dall'ammasso non può avere luogo prima del 16 agosto 2013. L'ammasso contrattuale termina il giorno che precede lo svincolo dall'ammasso o al più tardi l'ultimo giorno del mese di febbraio successivo all'anno di entrata in magazzino.
3. L'aiuto può essere concesso solo se il periodo di ammasso contrattuale è compreso tra 90 e 210 giorni.

Articolo 5

1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione:
- a) entro ogni martedì per la settimana precedente, i quantitativi per i quali sono stati stipulati contratti e i quantitativi per i quali sono state presentate domande di stipula di contratti, a norma dell'articolo 35, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 826/2008;
 - b) entro la fine di ogni mese per il mese precedente, le informazioni relative alle scorte richieste a norma dell'articolo 35, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 826/2008.
2. Le comunicazioni di cui al paragrafo 1 sono effettuate a norma del regolamento (CE) n. 792/2009.

Articolo 6

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

Esso scade il 28 febbraio 2014.

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

Fatto a Bruxelles, il 22 febbraio 2013

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 166/2013 DELLA COMMISSIONE**del 22 febbraio 2013****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

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

considerando quanto segue:

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

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

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 22 febbraio 2013

*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 dei paesi terzi ⁽¹⁾ | Valore forfettario all'importazione |
|---|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 0702 00 00 | IL | 87,0 |
| | MA | 68,4 |
| | TN | 86,1 |
| | TR | 95,9 |
| | ZZ | 84,4 |
| 0707 00 05 | EG | 191,6 |
| | MA | 170,1 |
| | TR | 164,2 |
| | ZZ | 175,3 |
| 0709 91 00 | EG | 72,9 |
| | ZZ | 72,9 |
| 0709 93 10 | MA | 43,4 |
| | TR | 120,8 |
| | ZZ | 82,1 |
| 0805 10 20 | EG | 48,2 |
| | IL | 71,4 |
| | MA | 60,5 |
| | TN | 56,2 |
| | TR | 60,8 |
| | ZZ | 59,4 |
| 0805 20 10 | IL | 129,1 |
| | MA | 108,9 |
| | ZZ | 119,0 |
| 0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90 | EG | 57,7 |
| | IL | 140,5 |
| | KR | 134,8 |
| | MA | 128,5 |
| | TR | 77,3 |
| | ZZ | 107,8 |
| 0805 50 10 | TR | 54,4 |
| | ZZ | 54,4 |
| 0808 10 80 | CN | 82,6 |
| | MK | 31,3 |
| | US | 172,4 |
| | ZZ | 95,4 |
| 0808 30 90 | AR | 139,5 |
| | CL | 176,6 |
| | CN | 84,0 |
| | TR | 67,9 |
| | US | 187,5 |
| | ZA | 111,0 |
| | ZZ | 127,8 |

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

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 febbraio 2013

che modifica la decisione 2007/777/CE per quanto concerne l'inserimento del Brasile nell'elenco di paesi terzi e parti di paesi terzi dai quali sono autorizzate le importazioni nell'Unione di prodotti a base di carne essiccati (biltong/jerky) e pastorizzati

[notificata con il numero C(2013) 899]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/104/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2002/99/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che stabilisce norme di polizia sanitaria per la produzione, la trasformazione, la distribuzione e l'introduzione di prodotti di origine animale destinati al consumo umano ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, frase introduttiva, punto 1, primo comma, e punto 4,

considerando quanto segue:

(1) La decisione 2007/777/CE della Commissione, del 29 novembre 2007, che definisce le condizioni sanitarie e di polizia sanitaria nonché i modelli dei certificati per le importazioni da paesi terzi di prodotti a base di carne e stomaci, vesciche e intestini trattati destinati al consumo umano e abroga la decisione 2005/432/CE ⁽²⁾ stabilisce un elenco di paesi terzi o di parti di essi da cui è autorizzata l'introduzione nell'Unione di prodotti a base di carne e stomaci, vesciche e intestini trattati e definisce i trattamenti prescritti per controllare il rischio sanitario connesso con tale introduzione.

(2) L'allegato II, parte 3, della decisione 2007/777/CE stabilisce l'elenco di paesi terzi e parti di paesi terzi da cui sono autorizzate le importazioni nell'Unione di prodotti a base di carne essiccati (biltong/jerky) e pastorizzati.

(3) Le regioni del Brasile da cui è autorizzata l'introduzione nell'Unione di prodotti ottenuti da carni di animali domestici della specie bovina che siano state sottoposte a un trattamento specifico figurano attualmente all'allegato II, parte 2, della decisione 2007/777/CE.

(4) Il Brasile ha chiesto alla Commissione di autorizzare anche le importazioni da tali regioni nell'Unione di prodotti a base di carne essiccati (biltong/jerky) ottenuti da carni di animali domestici della specie bovina che siano state sottoposte a un trattamento specifico adeguato.

(5) Tenendo conto della situazione zoonosaria dimostrata alla Commissione in tali regioni del Brasile, è opportuno autorizzare le importazioni da tali regioni nell'Unione di prodotti a base di carne essiccati (biltong/jerky) ottenuti da carni di animali domestici della specie bovina che siano state sottoposte al trattamento specifico «E» o «F» di cui all'allegato II, parte 4, della decisione 2007/777/CE.

(6) Occorre pertanto modificare di conseguenza la decisione 2007/777/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

Nell'allegato II, parte 3 della decisione 2007/777/CE, la seguente voce relativa al Brasile è inserita dopo la voce relativa all'Argentina:

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| «BR | Brasile BR-2 | E o F | XXX |
|-----|--------------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

⁽¹⁾ GU L 18 del 23.1.2003, pag. 11.

⁽²⁾ GU L 312 del 30.11.2007, pag. 49.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 febbraio 2013

Per la Commissione
Tonio BORG
Membro della Commissione

IV

(Atti adottati prima del 1° dicembre 2009, in applicazione del trattato CE, del trattato UE e del trattato Euratom)

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 ottobre 2009

sull'uso delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per agevolare la transizione verso un'economia efficiente sotto il profilo energetico e a basse emissioni di carbonio

(2013/105/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 211,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'aprile 2006, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato una direttiva sull'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici ⁽¹⁾, che fissa un quadro per l'adozione di misure relative alle possibilità di risparmio energetico negli usi finali dell'energia non coperti dal sistema di scambio di quote di emissioni.
- (2) I piani nazionali d'azione in materia di efficienza energetica (PNAEE) previsti dalla direttiva 2006/32/CE svolgono un ruolo centrale nella pianificazione e nella comunicazione delle misure nazionali adottate per migliorare l'efficienza energetica, al di fuori del sistema di scambio di quote di emissioni. Nei loro primi piani nazionali d'azione una serie di Stati membri ha comunicato piani che riguardano il potenziale di risparmio energetico offerto dalle TIC ⁽²⁾.
- (3) Nell'ottobre 2006 la Commissione ha adottato la comunicazione *Piano d'azione per l'efficienza energetica: concretizzare le potenzialità* ⁽³⁾ che sottolinea la necessità, per le nostre società, di un cambiamento di paradigma che induca a modificare i modelli comportamentali e a usare meno energia a parità di qualità della vita.
- (4) Successivamente, nel marzo 2007 il Consiglio europeo ha confermato l'obiettivo di un risparmio del 20 % nel consumo energetico dell'UE rispetto alle proiezioni per il 2020 e ha approvato l'obiettivo della riduzione del 20 % delle emissioni di gas serra entro il 2020. Lo stesso Consiglio europeo ha invitato anche ad elaborare una politica climatica ed energetica sostenibile dell'UE tenendo conto del nesso esistente tra il consumo energetico e le emissioni di carbonio. Si prevede che l'effettiva

riduzione del 20 % del consumo energetico dell'UE permetterà di realizzare cospicui risparmi in termini di costi, con significativi benefici ambientali.

- (5) Nel gennaio del 2008 la Commissione ha adottato la comunicazione *Due volte 20 per il 2020 - L'opportunità del cambiamento climatico per l'Europa*, che contiene un pacchetto ambizioso di proposte concrete in campo climatico ed energetico, in cui si afferma la fattibilità, sotto il profilo tecnologico ed economico, degli obiettivi convenuti per il cambiamento climatico, che rappresentano opportunità economiche incomparabili per migliaia di imprese europee ⁽⁴⁾. Le proposte sono state adottate dal Consiglio europeo ⁽⁵⁾ e dal Parlamento europeo nel dicembre 2008.
- (6) Nel maggio 2008 la Commissione ha adottato la comunicazione *Affrontare la sfida dell'efficienza energetica con le tecnologie dell'informazione e della comunicazione* ⁽⁶⁾, in cui riconosce il potenziale che offrono le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per fornire strumenti efficaci di miglioramento dell'efficienza energetica in tutti i settori di attività economica e, in generale, in tutta la società civile.
- (7) Nel luglio 2008 la Commissione ha adottato una comunicazione sul piano d'azione *Produzione e consumo sostenibili e Politica industriale sostenibile* ⁽⁷⁾ che contiene proposte per migliorare l'efficienza ambientale dei prodotti nel loro intero ciclo di vita e aumentare la domanda di merci più sostenibili, incoraggiando l'industria europea a sfruttare le opportunità di innovazione.
- (8) Oltre al piano d'azione succitato e in base ad un mandato contenuto nella comunicazione sulla *Politica integrata relativa ai prodotti - sviluppo di una riflessione ambientale incentrata sul ciclo di vita* ⁽⁸⁾ la Commissione sta elaborando, attraverso il Centro comune di ricerca, un manuale ⁽⁹⁾ sulla quantificazione e l'analisi dell'impatto ambientale dell'intero ciclo di vita di prodotti e processi, comprese le emissioni di carbonio e l'efficienza energetica.

⁽¹⁾ GU L 114 del 27.4.2006, pag. 64.

⁽²⁾ Come indicato nella sintesi della valutazione completa di tutti e 27 i piani nazionali di azione per l'efficienza energetica "Insieme verso il risparmio energetico", SEC(2009) 889 definitivo, prevista dalla direttiva 2006/32/CE.

⁽³⁾ COM(2006) 545.

⁽⁴⁾ COM(2008) 30.

⁽⁵⁾ Conclusioni del Consiglio europeo dell'11-12 dicembre 2008 - Conclusioni della Presidenza, 17271/1/08 REV 1, 13 febbraio 2009.

⁽⁶⁾ COM(2008) 241.

⁽⁷⁾ COM(2008) 397.

⁽⁸⁾ COM(2003) 302.

⁽⁹⁾ The International Reference Life Cycle Reference System (ILCD) Handbook and supporting Data Network. <http://ict.jrc.ec.europa.eu/eplca/deliverables/international-reference-life-cycle-data-system-ilcd-handbook>.

- (9) Nel novembre 2008 la Commissione ha adottato un Piano europeo di ripresa economica⁽¹⁾ per un ritorno più rapido alla crescita economica, in cui sottolinea la necessità immediata di investire nell'efficienza energetica e nelle tecnologie pulite. Per l'attuazione di tale piano, nella comunicazione *Investire oggi per l'Europa di domani*⁽²⁾ la Commissione ha proposto un pacchetto di misure per convogliare il sostegno finanziario verso le reti di energia e la banda larga ad alta velocità.
- (10) Nel quadro del piano di ripresa, la Commissione ha avviato partenariati pubblico-privati per l'ulteriore sviluppo di tecnologie verdi e di infrastrutture intelligenti sotto il profilo dell'efficienza energetica nei settori dell'edilizia, manifatturiero e dei trasporti: l'edilizia ad alta efficienza energetica, le fabbriche del futuro e le automobili verdi.
- (11) Nel dicembre 2008, nell'ambito dell'iniziativa sui trasporti ecologici, la Commissione ha adottato un piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa, accompagnato da una proposta di direttiva che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto⁽³⁾. La Commissione ha proposto misure specifiche per accelerare la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti allo scopo di migliorare l'efficienza energetica nei sistemi di trasporto.
- (12) Il consumo di energia da parte delle apparecchiature e dei servizi delle TIC rappresenta circa l'8 % dell'energia elettrica usata dall'UE e circa il 2 % delle emissioni di carbonio⁽⁴⁾. La direttiva 2005/32/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2005, relativa all'istituzione di un quadro per l'elaborazione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti che consumano energia⁽⁵⁾ prevede una serie di norme, applicabili su scala europea, per l'immissione sul mercato di prodotti che consumano energia, come i prodotti TIC, che tengono conto della loro efficienza energetica ed ambientale nell'intero ciclo di vita. La direttiva offre opportunità anche per iniziative volontarie dell'industria.
- (13) Nella comunicazione *sull'uso delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (TIC) per agevolare la transizione verso un'economia ad alte prestazioni energetiche e a basse emissioni di carbonio*⁽⁶⁾ la Commissione sottolinea l'esistenza di un potenziale non utilizzato che, se sfruttato, permetterebbe al settore delle TIC di concentrarsi sui miglioramenti sistemici dei suoi stessi processi (funzionamento, fabbricazione, prestazione di servizi, gestione della catena di approvvigionamento).
- (14) I risultati di una consultazione pubblica⁽⁷⁾ pubblicati nel settembre 2009 hanno confermato che attualmente le varie imprese applicano strategie diverse di miglioramento delle proprie prestazioni energetiche e ambientali. Un approccio coordinato permetterebbe di evidenziare meglio le opportunità, di orientare gli investimenti e di portare vantaggi economici a tutto il settore, contribuendo contemporaneamente al raggiungimento degli obiettivi di efficienza energetica.
- (15) È della massima importanza che il settore delle TIC fissi obiettivi ambiziosi per aumentare l'efficienza energetica e ambientale dei propri processi. È opportuno che i progressi compiuti nel raggiungimento di tali obiettivi possano essere misurati e verificati. È necessario anche aggiornare gli obiettivi via via che si rendano disponibili dati di riferimento più affidabili. Il settore delle TIC ha dimostrato interesse per la costituzione di un Forum sull'efficienza energetica delle TIC (ICT4EE) incaricato di adottare e attuare un quadro generale per la misurazione dell'impronta energetica e carbonica del settore, di fissare obiettivi e effettuare una valutazione comparativa dei progressi compiuti.
- (16) Ai fini della presente raccomandazione, per settore delle TIC si intendono le imprese dedite alla fabbricazione di TIC, alla loro commercializzazione e all'offerta di servizi TIC, quali definite dall'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE)⁽⁸⁾.
- (17) Si stima che i miglioramenti resi possibili dalle TIC in altri settori potrebbero far risparmiare circa il 15 % delle emissioni totali di carbonio entro il 2020⁽⁹⁾. Ci si aspetta che grazie alle TIC sia possibile realizzare a breve termine decisivi incrementi di efficienza energetica nei settori dell'edilizia e della costruzione, della logistica dei trasporti e degli usi finali dell'energia.
- (18) Il settore delle TIC è in grado di produrre strumenti di simulazione, modellizzazione, analisi, monitoraggio e visualizzazione, assolutamente vitali per agevolare l'adozione di un approccio integrale alla progettazione edilizia e all'esercizio degli immobili, che tiene conto dei numerosi fattori che incidono sulla domanda di energia. Tuttavia gli investimenti sono frenati dall'assenza di metodi trasparenti e affidabili di quantificazione e di monitoraggio del risparmio di energia e dei costi nel tempo, sui quali dovrebbero invece idealmente basarsi le strategie e gli strumenti progettuali.
- (19) I settori della logistica e dei trasporti sono fortemente dipendenti dall'uso delle TIC per il funzionamento e l'ottimizzazione di tutta la loro attività, in particolare per le loro esigenze di trasporto e immagazzinamento. Per questo possono svolgere un ruolo chiave per ottimizzare l'impronta ecologica dei loro servizi in termini di energia e di carbonio e fornire ai clienti le informazioni pertinenti.

(1) COM(2008) 800, Un piano europeo di ripresa economica.

(2) COM(2009) 36.

(3) COM(2008) 886, Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa e COM(2008) 887, Proposta di direttiva che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

(4) Bio Intelligence Impacts of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency.

(5) GU L 191 del 22.7.2005, pag. 29.

(6) COM(2009) 111 definitivo.

(7) Consultazione pubblica sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per una società a basse emissioni di carbonio, svoltasi dal 30 marzo al 14 giugno 2009.

(8) OCSE Guide to Measuring the Information Society, Rev. July 2009. www.oecd.org/sti/measuring-infoeconomy/guide.

(9) SMART 2020: Enabling the low carbon economy in the information age, relazione del gruppo sul clima nell'ambito della Global eSustainability Initiative (GeSI).

- (20) Nei settori dell'edilizia e delle costruzioni, da un lato, e della logistica e dei trasporti, dall'altro, è già stata individuata la necessità di disporre di metodologie comparabili di misura del rendimento energetico e delle emissioni di carbonio e si è già iniziato a lavorare in questa direzione. Le metodologie comuni potrebbero servire a fornire dati affidabili e una base a partire dalla quale sviluppare strumenti TIC.
- (21) I partenariati intersettoriali potrebbero accelerare lo sviluppo e la diffusione su ampia scala di soluzioni basate sulle TIC per monitorare, gestire e misurare il consumo di energia e le emissioni di carbonio di attività a forte consumo energetico, contribuendo a fornire una base attendibile per l'adozione di decisioni in tema di risparmio energetico e riduzione delle emissioni.
- (22) Grazie ai sistemi di misurazione intelligente è possibile ottenere informazioni in tempo reale e creare nuovi circuiti di controllo che permettono di gestire e controllare meglio l'energia e di influenzare il consumo finale dei consumatori, soprattutto se questo tipo di misurazione è accompagnato da una fatturazione di tipo informativo. Vari Stati membri hanno già introdotto la misurazione intelligente o stanno analizzando la possibilità di imporne l'introduzione. Un'azione concertata degli Stati membri per stabilire specifiche funzionali minime applicabili ai contatori intelligenti contribuirebbe a evitare ostacoli tecnici, a garantire l'interoperabilità e a permettere l'introduzione di applicazioni innovative basate sulle TIC per la gestione degli usi finali dell'energia.
- (23) Le reti intelligenti e i sistemi di misurazione intelligente (telelettura) sono strumenti importanti per ottimizzare i risparmi energetici negli edifici, per la diffusione dei veicoli elettrici su vasta scala, per la fornitura e la distribuzione efficiente di energia nonché per l'integrazione delle fonti di energia rinnovabili. Le applicazioni e i servizi risultanti da questi sviluppi faranno nascere probabilmente nuovi rami di attività economica in cui saranno coinvolti sia il settore dell'energia che quello delle TIC. È opportuno analizzare nell'ambito di progetti pilota e altre indagini esplorative le condizioni propizie alla nascita di nuovi mercati.
- (24) Ai fini della presente raccomandazione, per "dematerializzazione" delle TIC è opportuno intendere la riduzione del fabbisogno di infrastrutture fisiche per la prestazione di servizi elettronici. La dematerializzazione acquista particolare rilievo nell'ambito degli appalti pubblici riguardanti le TIC. Quest'obiettivo potrebbe essere raggiunto ottimizzando il ricorso alle risorse fisiche esistenti, ottimizzando la configurazione dei sistemi TIC ed evitando che l'ampliamento o le versioni ulteriori di questi sistemi siano ostacolati da limiti contrattuali o tecnici.
- (25) Come evidenza la consultazione pubblica di cui al considerando 14, esiste a tutti i livelli di governo la volontà di impegnarsi in attività miranti a migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di carbonio. Anche il ruolo delle TIC nel raggiungimento di questi obiettivi è al centro di iniziative avviate dalle autorità pubbliche di tutta Europa. È necessaria una cooperazione efficace tra le amministrazioni degli Stati membri, a livello nazionale, regionale e locale, per garantire la coerenza tra le misure, sfruttare le sinergie positive e costruire una base di conoscenze collettive desunte dalla condivisione delle esperienze acquisite.
- (26) Si stima che un uso più ampio di applicazioni come le applicazioni e i servizi pubblici in linea e di altre tecnologie avanzate di collaborazione permetterebbe di risparmiare su scala mondiale almeno l'1-2 % del consumo totale di energia entro il 2020 ⁽¹⁾. Per permettere all'Unione europea di realizzare risparmi su ampia scala è indispensabile un'infrastruttura a banda larga che copra tutta l'Europa.
- (27) Le organizzazioni o associazioni di parti interessate non possano agire con efficacia se restano isolate. L'azione sinergica di un numero elevato di organizzazioni, sia del settore pubblico che di quello privato, come i partenariati tra comuni e regioni, possono dar vita a mutamenti sistemici e trasversali in tutta la società. La Commissione desidera inoltre incoraggiare lo scambio di buone pratiche sull'uso delle soluzioni TIC al servizio del miglioramento dell'efficienza energetica.
- (28) Per compiere progressi reali è necessario un impegno a livello nazionale, regionale e locale. Spetta quindi ai responsabili politici degli Stati membri a livello nazionale, regionale e locale confermare il loro pieno impegno ad agevolare una tempestiva attuazione delle misure previste dalla presente raccomandazione,
- RACCOMANDA che il settore delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione:
- per limitare la quota crescente di emissioni globali di carbonio di cui è responsabile e rafforzare il ruolo centrale e cruciale delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) nella transizione verso un'economia efficiente sotto il profilo energetico e a basse emissioni di carbonio,
- (1) si impegni ad attuare un processo di progressiva decarbonizzazione che conduca ad una riduzione misurabile e verificabile dell'intensità energetica e delle emissioni di carbonio di tutti i processi coinvolti nella produzione, nel trasporto e nelle vendite di attrezzature e componenti TIC;
 - (2) partecipi, attraverso le proprie organizzazioni di categoria, alle iniziative che saranno adottate dalla Commissione europea allo scopo di
 - (a) elaborare un quadro generale per la misurazione del proprio rendimento energetico e ambientale; a questo scopo il settore dovrà fornire i dati di riferimento entro il 2010,
 - (b) adottare e attuare metodologie comuni a questo fine entro il 2011,
 - (c) individuare entro il 2011 obiettivi di efficienza energetica allo scopo di superare gli obiettivi UE 2020 entro il 2015,
 - (d) redigere una tabella di marcia entro tre mesi dall'adozione della presente raccomandazione, seguita da relazioni annuali;
- ⁽¹⁾ SMART 2020: Enabling the low carbon economy in the information age, relazione del gruppo sul clima nell'ambito della Global eSustainability Initiative (GeSI).

- (3) collabori con la Commissione europea e altri organismi pubblici e organizzazioni internazionali per elaborare un sistema di verifica e controllo che permetta di valutare se e in che modo le singole imprese conseguono gli obiettivi di riduzione dell'intensità energetica e delle emissioni di carbonio;
- (4) in stretta collaborazione con il settore dell'edilizia e della costruzione individui le soluzioni TIC atte a migliorare il rendimento ambientale ed energetico degli edifici nuovi e di quelli esistenti, nonché le prassi di costruzione e ripristino, in modo da definire una tabella di marcia congiunta per la diffusione di tali soluzioni su ampia scala;
- (5) in stretta collaborazione con il settore dell'edilizia e della costruzione analizzi gli ostacoli che frenano un più ampio ricorso agli strumenti TIC di modellizzazione e simulazione e ad altre applicazioni che aiutano a conformarsi più agevolmente alle disposizioni che disciplinano il rendimento dell'edilizia;
- (6) in stretta collaborazione con il settore dei trasporti e della logistica individui le soluzioni TIC atte a migliorare il rendimento ambientale ed energetico dei loro servizi in modo da definire una tabella di marcia congiunta per la diffusione di tali soluzioni su ampia scala, in collaborazione con l'attività svolta nell'ambito del piano di azione sui sistemi di trasporto intelligenti;
- (7) in stretta collaborazione con il settore dei trasporti e della logistica elabori un quadro sistematico per la fornitura, a tutti i potenziali utenti, di dati attendibili, comparabili e completi sul consumo energetico e sulle emissioni di carbonio del trasporto merci e delle operazioni e servizi di trasporto.
- (10) facilitino a tutti i livelli amministrativi l'uso dei pertinenti strumenti TIC per capire meglio le implicazioni delle varie politiche e evitare le ripercussioni negative delle loro interazioni;
- (11) incoraggiare l'uso della simulazione e della modellizzazione energetica nel percorso di formazione dei professionisti di settori critici come:
- (a) architetti, costruttori e installatori,
 - (b) controllori energetici,
 - (c) logistica e trasporto di merci o persone,
 - (d) servizi pubblici, pianificazione e funzioni politiche;
- (12) attraverso le autorità centrali, regionali e locali, portino avanti e se necessario aggiornino le strategie necessarie per costruire un'infrastruttura a banda larga e ad alta velocità affidabile, capace di agevolare il monitoraggio e la gestione dei consumi, della distribuzione e della produzione di energia, incluse le energie rinnovabili, e l'introduzione di sistemi su scala comunitaria come la misurazione intelligente, le reti intelligenti e le città intelligenti;
- (13) oltre agli obblighi ad essi incombenti a norma dell'articolo 3, paragrafo 11, e dell'allegato I, paragrafo 2, della direttiva 2009/72/CE relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica ⁽¹⁾, coinvolgano tutte le parti interessate in progetti pilota su vasta scala e in dimostrazioni di reti intelligenti e metodi di misurazione intelligente, in modo da costruire un ampio consenso sui presupposti delle innovazioni future rese possibili dalle tecnologie TIC;

RACCOMANDA CHE GLI STATI MEMBRI:

per garantire la piena coerenza delle politiche TIC con le misure nazionali, locali e regionali adottate per la transizione verso un'economia efficiente sotto il profilo energetico e a basse emissioni di carbonio,

- (8) attraverso le autorità nazionali competenti:
- (a) adottino entro la fine del 2010 specifiche minime funzionali comuni per i sistemi di misurazione intelligente, miranti a fornire ai consumatori informazioni più pertinenti sul consumo di energia che permettano loro di gestire meglio i consumi,
 - (b) stabiliscano entro la fine del 2012 un calendario coerente per l'applicazione dei sistemi di misurazione intelligente;
- (9) adottino e attuino pratiche in materia di appalti pubblici che permettano di sfruttare il peso della domanda del settore pubblico per promuovere la dematerializzazione dei beni e servizi TIC;
- (14) attraverso le autorità centrali, regionali e locali, facciano uso di piattaforme digitali aperte per agevolare un approccio integrato alla progettazione urbanistica e alla fornitura di servizi pubblici e per supportare la condivisione di conoscenze, la catalogazione delle migliori pratiche e la tenuta di archivi di informazioni facilmente accessibili;
- (15) attraverso le autorità centrali, regionali e locali, aprano la strada a forme creative di collaborazione e di risoluzione dei problemi a livello di comunità, organizzando concorsi di idee e gare e consentendo, ove possibile, il libero accesso ad un'ampia gamma di risorse digitali pubbliche e dati pubblici;
- (16) attraverso le autorità centrali, regionali e locali facciano beneficiare tutti i segmenti della popolazione dei vantaggi che comporta la sostituzione dei procedimenti amministrativi non in linea con applicazioni e servizi in linea che accrescono l'efficienza energetica.

⁽¹⁾ GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55.

INVITA gli Stati membri:

a informare la Commissione delle azioni intraprese in risposta alla presente raccomandazione, la prima volta entro 12 mesi dalla sua pubblicazione e successivamente una volta all'anno.

Fatto a Bruxelles, il 9 ottobre 2009

Per la Commissione
Viviane REDING
Membro della Commissione

RETTIFICHE**Rettifica della direttiva 2006/141/CE della Commissione, del 22 dicembre 2006, riguardante gli alimenti per lattanti e gli alimenti di proseguimento e recante abrogazione della direttiva 1999/21/CE**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 401 del 30 dicembre 2006)

Alla pagina 1, nel titolo:

anziché: «recante abrogazione della direttiva 1999/21/CE»

leggi: «recante modifica della direttiva 1999/21/CE».

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2013 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

| | | |
|---|---|--------------------|
| Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta | 22 lingue ufficiali dell'UE | 1 300 EUR all'anno |
| Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale | 22 lingue ufficiali dell'UE | 1 420 EUR all'anno |
| Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta | 22 lingue ufficiali dell'UE | 910 EUR all'anno |
| Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo) | 22 lingue ufficiali dell'UE | 100 EUR all'anno |
| Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana | multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE | 200 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>

