

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 84



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

53° anno
31 marzo 2010

Sommario

I Atti legislativi

DIRETTIVE

- ★ **Direttiva 2010/24/UE del Consiglio, del 16 marzo 2010, sull'assistenza reciproca in materia di recupero dei crediti risultanti da dazi, imposte ed altre misure** 1

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 270/2010 del Consiglio, del 29 marzo 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 452/2007 che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di assi da stiro originarie, tra l'altro, della Repubblica popolare cinese** 13
- ★ **Regolamento (UE) n. 271/2010 della Commissione, del 24 marzo 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 889/2008, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio, per quanto riguarda il logo di produzione biologica dell'Unione europea** 19
- ★ **Regolamento (UE) n. 272/2010 della Commissione, del 30 marzo 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 972/2006 che fissa le regole specifiche applicabili alle importazioni di riso Basmati e introduce un sistema di controllo transitorio per la determinazione della loro origine** 23

Prezzo: 4 EUR

(segue)

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. 273/2010 della Commissione, del 30 marzo 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ⁽¹⁾** 25

Regolamento (UE) n. 274/2010 della Commissione, del 30 marzo 2010, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli .. 50

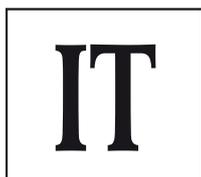
DECISIONI

2010/192/UE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 29 marzo 2010, che esonera la prospezione e lo sfruttamento di giacimenti petroliferi o di gas in Inghilterra, Scozia e Galles dall'applicazione della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali [notificata con il numero C(2010) 1920] ⁽¹⁾** 52

2010/193/UE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 29 marzo 2010, che modifica la decisione 2003/135/CE per quanto riguarda i piani per l'eradicazione della peste suina classica nei suini selvatici e la vaccinazione d'emergenza dei suini selvatici contro tale malattia in alcune zone della Renania settentrionale-Vestfalia e della Renania-Palatinato (Germania) [notificata con il numero C(2010) 1931]** 56



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

(Atti legislativi)

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2010/24/UE DEL CONSIGLIO

del 16 marzo 2010

sull'assistenza reciproca in materia di recupero dei crediti risultanti da dazi, imposte ed altre misure

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 113 e 115,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) L'assistenza reciproca tra gli Stati membri ai fini del recupero dei rispettivi crediti e di quelli dell'Unione derivanti da determinate imposte e altre misure contribuisce al buon funzionamento del mercato interno. Oltre a garantire la neutralità fiscale, ha permesso agli Stati membri di eliminare misure di protezione discriminatorie adottate in relazione alle operazioni transfrontaliere per prevenire frodi e perdite di bilancio.

(2) Disposizioni relative all'assistenza reciproca in materia di recupero sono state inizialmente stabilite dalla direttiva 76/308/CEE del Consiglio, del 15 marzo 1976, relativa all'assistenza reciproca in materia di recupero dei crediti risultanti da operazioni che fanno parte del sistema di finanziamento del Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia, nonché dei prelievi agricoli e dei

dazi doganali ⁽³⁾. Tale direttiva e i suoi atti modificativi sono stati codificati dalla direttiva 2008/55/CE del Consiglio, del 26 maggio 2008, sull'assistenza reciproca in materia di recupero dei crediti risultanti da taluni contributi, dazi, imposte ed altre misure ⁽⁴⁾.

(3) Tali disposizioni, se hanno costituito un primo passo verso un miglioramento delle procedure di recupero all'interno dell'Unione grazie all'avvicinamento delle norme nazionali applicabili, si sono però rivelate insufficienti per rispondere alle esigenze del mercato interno quale si è andato evolvendo negli ultimi trenta anni.

(4) Per garantire meglio gli interessi finanziari degli Stati membri e la neutralità del mercato interno, è necessario estendere l'ambito di applicazione dell'assistenza reciproca in materia di recupero ai crediti derivanti da imposte e dazi che ancora non vi rientrano, mentre per far fronte alle crescenti domande di assistenza e produrre risultati migliori è necessario rendere l'assistenza più efficace ed efficiente e facilitarla nella pratica. Al fine di conseguire tali obiettivi sono necessari importanti adattamenti, per cui una mera modifica della vigente direttiva 2008/55/CE non sarebbe sufficiente. La direttiva 2008/55/CE dovrebbe pertanto essere abrogata e sostituita da un nuovo strumento giuridico che muova dai risultati di detta direttiva ma preveda, laddove necessario, norme più chiare e precise.

(5) Norme più chiare favorirebbero un più ampio scambio di informazioni tra gli Stati membri. Assicurerebbero inoltre la copertura di tutte le persone fisiche e giuridiche nell'Unione, tenendo conto della gamma sempre crescente di istituti giuridici, inclusi non solo gli istituti tradizionali quali trust e fondazioni, ma anche qualsiasi nuovo strumento che possa essere creato dai contribuenti negli Stati membri. Esse permetterebbero altresì di tener

⁽¹⁾ Parere del 10 febbraio 2010 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere del 16 luglio 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ GU L 73 del 19.3.1976, pag. 18.

⁽⁴⁾ GU L 150 del 10.6.2008, pag. 28.

conto di tutte le forme che possono assumere i crediti delle autorità pubbliche derivanti da imposte, dazi, contributi, restituzioni e interventi, inclusi tutti i crediti pecuniari nei confronti del contribuente interessato o di terzi che sostituiscono il credito originario. Norme più chiare sono necessarie soprattutto per definire meglio i diritti e gli obblighi di tutti i soggetti interessati.

- (6) La presente direttiva non dovrebbe pregiudicare la competenza degli Stati membri in materia di determinazione delle misure di recupero applicabili nell'ambito della legislazione nazionale. Occorre tuttavia assicurare che né le disparità fra le leggi nazionali né la mancanza di coordinamento fra le autorità competenti pregiudichino il buon funzionamento del sistema di assistenza reciproca previsto dalla presente direttiva.
- (7) L'assistenza reciproca può consistere, per l'autorità adita, nel fornire all'autorità richiedente le informazioni utili a quest'ultima per il recupero dei crediti sorti nello Stato membro richiedente e nel notificare al debitore tutti gli atti provenienti dallo Stato membro richiedente relativi a tali crediti. L'autorità adita può altresì procedere, su domanda dell'autorità richiedente, al recupero di crediti sorti nello Stato membro richiedente oppure adottare misure cautelari per garantire il recupero di tali crediti.
- (8) L'adozione di un titolo uniforme che consenta l'adozione di misure esecutive nello Stato membro adito nonché l'adozione di un modulo standard uniforme per la notifica degli atti e delle decisioni relativi al credito dovrebbero risolvere i problemi di riconoscimento e di traduzione degli strumenti provenienti da un altro Stato membro, che costituiscono una delle cause principali dell'inefficienza degli attuali sistemi di assistenza.
- (9) È opportuno creare una base giuridica per lo scambio di informazioni senza preventiva richiesta su determinati rimborsi fiscali. Per motivi di efficienza, è inoltre opportuno che i funzionari del fisco di uno Stato membro siano autorizzati ad assistere o a partecipare alle indagini amministrative condotte in un altro Stato membro. Occorre inoltre prevedere scambi di informazioni più diretti fra i servizi al fine di rendere l'assistenza più rapida ed efficiente.
- (10) Considerata la mobilità crescente nell'ambito del mercato interno e le restrizioni imposte dal trattato o da altre norme sulle garanzie che possono essere richieste ai contribuenti non stabiliti sul territorio nazionale, è necessario ampliare le possibilità di chiedere misure di recupero o misure cautelari in un altro Stato membro. Dato che l'anzianità del credito è un fattore critico, occorre che gli Stati membri possano formulare una domanda di assistenza reciproca, anche se i mezzi di recupero nazionali non sono stati pienamente esauriti, tra l'altro, quando il ricorso a tali procedure nello Stato membro richiedente darebbe adito a difficoltà eccessive.
- (11) L'obbligo generalizzato di inviare le domande e i documenti in formato digitale e tramite una rete elettronica, con norme precise sul regime linguistico applicabile a domande e documenti, dovrebbe consentire agli Stati membri di trattare le domande con maggiore rapidità e facilità.
- (12) Nel corso della procedura di recupero nello Stato membro adito, il credito, la notifica effettuata dalle autorità dello Stato membro richiedente o il titolo che consente l'esecuzione potrebbero essere contestati dalla persona interessata. Occorre prevedere che in tal caso l'azione di contestazione sia promossa dall'interessato dinanzi all'istanza competente dello Stato membro richiedente e che l'autorità adita sospenda, salvo domanda contraria formulata dall'autorità richiedente, qualsiasi procedura di esecuzione da essa iniziata finché non intervenga la decisione dell'istanza competente dello Stato membro richiedente.
- (13) Per incoraggiare gli Stati membri a stanziare risorse sufficienti per il recupero dei crediti di altri Stati membri, lo Stato membro adito dovrebbe poter recuperare le relative spese sostenute presso il debitore.
- (14) L'efficienza sarebbe assicurata al meglio se, nel dare esecuzione a una domanda di assistenza, l'autorità adita potesse esercitare le competenze conferitele dalla sua legislazione nazionale in materia di crediti concernenti gli stessi o analoghi dazi o imposte. In assenza di dazi o imposte analoghi, la procedura più appropriata sarebbe quella che in base alla legislazione dello Stato membro adito si applica ai crediti concernenti le imposte sui redditi delle persone fisiche. La legislazione nazionale non dovrebbe, di norma, essere applicata riguardo alle preferenze accordate ai crediti sorti nello Stato membro adito. Tuttavia, dovrebbe essere prevista la possibilità di estendere le preferenze a crediti di altri Stati membri in base a un accordo tra gli Stati membri interessati.

(15) Per quanto riguarda i problemi concernenti i termini di prescrizione, è necessario semplificare le norme vigenti disponendo che la sospensione, l'interruzione o la proroga dei termini di prescrizione siano in generale determinate in conformità delle disposizioni di legge in vigore nello Stato membro adito, salvo nei casi in cui la sospensione, l'interruzione o la proroga dei termini di prescrizione non siano possibili in virtù delle suddette disposizioni.

(16) Per motivi di efficienza è necessario che le informazioni trasmesse nell'ambito dell'assistenza reciproca possano essere utilizzate nello Stato membro che le riceve per scopi diversi da quelli previsti dalla presente direttiva, qualora ciò sia consentito dalla legislazione nazionale sia dello Stato membro che trasmette le informazioni sia dello Stato membro che le riceve.

(17) La presente direttiva non dovrebbe impedire l'esecuzione di obblighi più ampi in materia di assistenza risultanti da accordi o convenzioni bilaterali o multilaterali.

(18) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.

(19) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio», gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.

(20) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia l'istituzione di un sistema uniforme di assistenza al recupero nell'ambito del mercato interno, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo dell'uniformità, dell'efficacia e dell'efficienza richieste, essere realizzati meglio a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(21) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce le norme ai sensi delle quali gli Stati membri devono fornire, in uno Stato membro, l'assistenza al recupero dei crediti di cui all'articolo 2 sorti in un altro Stato membro.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai crediti relativi a quanto segue:

- a) la totalità delle imposte e dei dazi, di qualsiasi tipo, riscossi da uno Stato membro o dalle sue ripartizioni territoriali o amministrative, o per conto di essi, comprese le autorità locali, ovvero per conto dell'Unione;
- b) le restituzioni, gli interventi e le altre misure che fanno parte del sistema di finanziamento integrale o parziale del Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA) e del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR), ivi compresi gli importi da riscuotere nel quadro di queste azioni;
- c) i contributi e gli altri dazi previsti nell'ambito dell'organizzazione comune dei mercati nel settore dello zucchero.

2. L'ambito di applicazione della presente direttiva comprende:

- a) penali, sanzioni, tasse e soprattasse di natura amministrativa relative ai crediti per i quali l'assistenza reciproca può essere chiesta conformemente al paragrafo 1, irrogate dalle autorità amministrative competenti per la riscossione delle imposte o dei dazi interessati o l'effettuazione di indagini amministrative al riguardo, o confermate da organi amministrativi o giudiziari su richiesta di tali autorità amministrative;

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

b) tasse per il rilascio di certificati o documenti analoghi in relazione a procedure amministrative che riguardano dazi o imposte;

c) interessi e spese relativi ai crediti per i quali l'assistenza reciproca può essere chiesta conformemente al paragrafo 1 o alle lettere a) o b) del presente paragrafo.

3. La presente direttiva non si applica:

a) ai contributi previdenziali obbligatori dovuti allo Stato membro o a una ripartizione dello stesso o a organismi di previdenza sociale di diritto pubblico;

b) alle tasse diverse da quelle di cui al paragrafo 2;

c) ai diritti di natura contrattuale, quali corrispettivi per pubblici servizi;

d) alle sanzioni penali irrogate in base ad un'azione penale o ad altre sanzioni penali non contemplate al paragrafo 2, lettera a).

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) «autorità richiedente»: un ufficio centrale di collegamento, un ufficio di collegamento o un servizio di collegamento di uno Stato membro che formula una domanda di assistenza relativa a un credito di cui all'articolo 2;

b) «autorità adita»: un ufficio centrale di collegamento, un ufficio di collegamento o un servizio di collegamento di uno Stato membro cui è rivolta una domanda di assistenza;

c) «persona»:

i) una persona fisica;

ii) una persona giuridica;

iii) ove la normativa vigente lo preveda, un'associazione di persone alla quale è riconosciuta la capacità di compiere atti giuridici, ma che è priva di personalità giuridica; o

iv) qualsiasi altro istituto giuridico di qualunque natura e forma, dotato o meno di personalità giuridica, che possiede o gestisce beni che, compreso il reddito da essi

derivato, sono soggetti a una delle imposte di cui alla presente direttiva;

d) «per via elettronica»: mediante attrezzature elettroniche di trattamento, compresa la compressione digitale, e di memorizzazione di dati e utilizzando fili, radio, mezzi ottici o altri mezzi elettromagnetici;

e) «rete CCN»: la piattaforma comune basata sulla rete comune di comunicazione (CCN) sviluppata dall'Unione per assicurare tutte le trasmissioni con mezzi elettronici tra le autorità competenti nel settore delle dogane e della fiscalità.

Articolo 4

Organizzazione

1. Entro il 20 maggio 2010 ciascuno Stato membro comunica alla Commissione l'autorità competente o le autorità competenti (in prosieguo «l'autorità competente») ai fini della presente direttiva e la informa senza indugio degli eventuali cambiamenti in merito.

La Commissione mette le informazioni ricevute a disposizione degli altri Stati membri e pubblica l'elenco delle autorità competenti degli Stati membri nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. L'autorità competente designa un ufficio centrale di collegamento responsabile principale dei contatti con gli altri Stati membri nel settore dell'assistenza reciproca disciplinato dalla presente direttiva.

L'ufficio centrale di collegamento può essere designato altresì quale responsabile dei contatti con la Commissione.

3. L'autorità competente di ciascuno Stato membro può designare uffici di collegamento che saranno responsabili dei contatti con gli altri Stati membri per quanto riguarda l'assistenza reciproca relativa a uno o più tipi o categorie specifici delle imposte e dei dazi di cui all'articolo 2.

4. L'autorità competente di ciascuno Stato membro può designare come servizi di collegamento uffici diversi dall'ufficio centrale di collegamento o dagli uffici di collegamento. I servizi di collegamento chiedono o accordano assistenza reciproca a norma della presente direttiva nel quadro delle rispettive competenze territoriali o funzionali specifiche.

5. L'ufficio o il servizio di collegamento che riceva una domanda di assistenza reciproca comportante un intervento che esula dalle competenze che gli sono conferite inoltra senza indugio la domanda all'ufficio o al servizio competente, se noto, o all'ufficio centrale di collegamento, informandone l'autorità richiedente.

6. L'autorità competente di ciascuno Stato membro segnala alla Commissione l'ufficio centrale di collegamento e gli uffici o servizi di collegamento da essa eventualmente designati. La Commissione mette le informazioni ricevute a disposizione degli Stati membri.

7. Qualsiasi comunicazione è inviata dall'ufficio centrale di collegamento, che garantisce l'efficacia della comunicazione, o per conto dello stesso oppure, a seconda del caso, con il suo consenso.

CAPO II

SCAMBIO DI INFORMAZIONI

Articolo 5

Domanda di informazioni

1. Su richiesta dell'autorità richiedente, l'autorità adita fornisce tutte le informazioni che possono prevedibilmente aiutare l'autorità richiedente a recuperare i crediti di cui all'articolo 2.

Al fine di fornire dette informazioni, l'autorità adita dispone l'effettuazione delle indagini amministrative necessarie per ottenerle.

2. L'autorità adita non è tenuta a trasmettere informazioni:

- a) che non sarebbe in grado di ottenere per il recupero di crediti analoghi sorti nello Stato membro adito;
- b) che rivelerebbero un segreto commerciale, industriale o professionale;
- c) la cui comunicazione sarebbe tale da pregiudicare la sicurezza o l'ordine pubblico dello Stato membro adito.

3. Il paragrafo 2 non può in nessun caso essere interpretato come autorizzazione dell'autorità adita di uno Stato membro a rifiutare di fornire informazioni solamente perché tali informazioni sono detenute da una banca, da un altro istituto finanzia-

rio, da una persona designata o che agisce in qualità di agente o fiduciario o perché si riferiscono agli interessi proprietari di una persona.

4. L'autorità adita informa l'autorità richiedente dei motivi che ostano all'accoglimento della domanda di informazioni.

Articolo 6

Scambio di informazioni senza preventiva richiesta

Qualora un rimborso di dazi o imposte, diversi dall'imposta sul valore aggiunto, riguardi una persona stabilita o residente in un altro Stato membro, lo Stato membro cui spetta effettuare il rimborso può informare lo Stato membro di stabilimento o di residenza del rimborso in questione.

Articolo 7

Presenza negli uffici amministrativi e partecipazione alle indagini amministrative

1. Previo accordo fra l'autorità richiedente e l'autorità adita e secondo le modalità fissate dall'autorità adita, al fine di promuovere l'assistenza reciproca disciplinata dalla presente direttiva i funzionari autorizzati dall'autorità richiedente possono:

- a) essere presenti negli uffici in cui le autorità amministrative dello Stato membro adito esercitano le loro funzioni;
- b) essere presenti durante le indagini amministrative condotte sul territorio dello Stato membro adito;
- c) assistere i funzionari competenti dello Stato membro adito nell'ambito dei procedimenti giurisdizionali in corso in tale Stato membro.

2. Ove consentito dalla legislazione vigente nello Stato membro adito, l'accordo di cui al paragrafo 1, lettera b), può prevedere che i funzionari dello Stato membro richiedente interrogino le persone ed esaminino i registri.

3. I funzionari autorizzati dall'autorità richiedente che si avvalgono delle possibilità offerte dai paragrafi 1 e 2 devono essere in grado di produrre, in qualsiasi momento, un mandato scritto in cui siano indicate la loro identità e la loro qualifica ufficiale.

CAPO III

ASSISTENZA PER LA NOTIFICA DI DOCUMENTI*Articolo 8***Domanda di notifica di alcuni documenti relativi ai crediti**

1. Su domanda dell'autorità richiedente, l'autorità adita notifica al destinatario tutti i documenti, anche di natura giudiziaria, concernenti un credito di cui all'articolo 2 o il suo recupero, provenienti dallo Stato membro richiedente.

La domanda di notifica è accompagnata da un modulo standard contenente almeno le seguenti informazioni:

- a) nome, indirizzo e altri dati utili ai fini dell'identificazione del destinatario;
- b) obiettivo della notifica e termine entro il quale deve essere effettuata;
- c) descrizione del documento allegato nonché della natura e dell'importo del credito;
- d) nome, indirizzo e altri estremi riguardanti:
 - i) l'ufficio responsabile per il documento allegato; e, se diverso,
 - ii) l'ufficio presso il quale possono essere ottenute informazioni sul documento notificato o sulle possibilità di contestare l'obbligo di pagamento.

2. L'autorità richiedente presenta una domanda di notifica ai sensi del presente articolo solo qualora non sia in grado di provvedere alla notifica conformemente alle norme che disciplinano la notifica dei documenti in questione nello Stato membro richiedente o qualora tale notifica dia luogo a difficoltà eccessive.

3. L'autorità adita informa immediatamente l'autorità richiedente del seguito dato alla domanda di notifica e, più in particolare, della data di notifica del documento al destinatario.

*Articolo 9***Modalità di notifica**

1. L'autorità adita provvede affinché la notifica nello Stato membro adito sia effettuata conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari e alle prassi amministrative in vigore nello Stato membro adito.

2. Il paragrafo 1 fa salva qualsiasi altra forma di notifica effettuata da un'autorità competente dello Stato membro richiedente in conformità delle norme in esso vigenti.

Un'autorità competente stabilita nello Stato membro richiedente può notificare direttamente, per raccomandata o per posta elettronica, qualsiasi documento a una persona stabilita sul territorio di un altro Stato membro.

CAPO IV

MISURE DI RECUPERO O MISURE CAUTELARI*Articolo 10***Domanda di recupero**

1. Su domanda dell'autorità richiedente, l'autorità adita procede al recupero dei crediti oggetto di un titolo che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente.

2. L'autorità richiedente invia all'autorità adita, non appena ne sia a conoscenza, ogni informazione utile relativa al caso che ha motivato la domanda di recupero.

*Articolo 11***Condizioni che disciplinano le domande di recupero**

1. L'autorità richiedente non può presentare una domanda di recupero se e finché il credito e/o il titolo che ne consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente sono contestati in tale Stato membro, tranne nei casi in cui si applica l'articolo 14, paragrafo 4, terzo comma.

2. Prima che l'autorità richiedente presenti una domanda di recupero, si applicano le procedure di recupero adeguate disponibili nello Stato membro richiedente, tranne nei casi seguenti:

- a) quando è ovvio che non vi sono beni utili al recupero nello Stato membro richiedente o che tali procedure non porteranno al pagamento integrale del credito e l'autorità richiedente è in possesso di specifiche informazioni secondo cui l'interessato dispone di beni nello Stato membro adito;
- b) quando il ricorso a tali procedure nello Stato membro richiedente darebbe adito a difficoltà eccessive.

Articolo 12

Titolo che consente l'esecuzione nello Stato membro adito e altri documenti di accompagnamento

1. Le domande di recupero sono accompagnate da un titolo uniforme che consente l'esecuzione nello Stato membro adito.

Il titolo uniforme che consente l'esecuzione nello Stato membro adito rispecchia nella sostanza il contenuto del titolo iniziale che consente l'esecuzione e costituisce l'unica base per le misure di recupero e le misure cautelari adottate nello Stato membro adito. Esso non è oggetto di alcun atto di riconoscimento, completamento o sostituzione in tale Stato membro.

Il titolo uniforme che consente l'esecuzione contiene almeno le seguenti informazioni:

- a) informazioni utili ai fini dell'identificazione del titolo iniziale che consente l'esecuzione, una descrizione del credito, ivi compresa la natura dello stesso, il periodo interessato, tutte le date utili per il processo di esecuzione, nonché l'importo del credito e le sue varie componenti, come il capitale, gli interessi maturati, ecc.;
- b) nome e altri dati utili ai fini dell'identificazione del debitore;
- c) nome, indirizzo e altri estremi riguardanti:
- i) l'ufficio responsabile per l'accertamento del credito; e, se diverso,
 - ii) l'ufficio presso il quale possono essere ottenute informazioni sul credito o sulle possibilità di contestare l'obbligo di pagamento.

2. La domanda di recupero di un credito può essere corredata di altri documenti relativi al credito emessi nello Stato membro richiedente.

Articolo 13

Esecuzione della domanda di recupero

1. Ai fini del recupero nello Stato membro adito, ogni credito per cui è stata presentata una domanda di recupero è trattato come un credito dello Stato membro adito, salvo diversa disposizione della presente direttiva. L'autorità adita esercita le competenze conferitele e si avvale delle procedure previste dalle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative dello Stato membro adito applicabili ai crediti riguardanti i medesimi dazi o le medesime imposte o, in mancanza di questi, dazi e imposte analoghi, salvo diversa disposizione della presente direttiva.

Se ritiene che i medesimi dazi o le medesime imposte ovvero dazi e imposte analoghi non siano riscossi sul territorio nazionale, l'autorità adita esercita le competenze conferitele e si avvale delle procedure previste dalle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative dello Stato membro adito applicabili ai crediti riguardanti le imposte sui redditi delle persone fisiche, salvo diversa disposizione della presente direttiva.

Lo Stato membro adito non è tenuto a concedere ai crediti degli altri Stati membri le preferenze accordate per crediti analoghi sorti in tale Stato membro, salvo diverso accordo tra gli Stati membri interessati o diversa disposizione nella legislazione dello Stato membro adito. Lo Stato membro che conceda preferenze ai crediti di un altro Stato membro non può, alle stesse condizioni, rifiutare di accordare le stesse preferenze agli stessi o analoghi crediti di altri Stati membri.

Lo Stato membro adito recupera il credito nella propria valuta.

2. L'autorità adita informa con la dovuta diligenza l'autorità richiedente del seguito dato alla domanda di recupero.

3. A partire dalla data in cui riceve la domanda di recupero l'autorità adita applica gli interessi di mora previsti dalle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro adito.

4. Se le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti nello Stato membro adito lo consentono, l'autorità adita può concedere al debitore una dilazione di pagamento o autorizzare un pagamento rateale e può applicare i relativi interessi. Essa informa successivamente l'autorità richiedente di qualsiasi decisione in tal senso.

5. Fatto salvo l'articolo 20, paragrafo 1, l'autorità adita trasferisce all'autorità richiedente gli importi recuperati in relazione al credito e gli interessi di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo.

Articolo 14

Controversie

1. Le controversie concernenti il credito, il titolo iniziale che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente o il titolo uniforme che consente l'esecuzione nello Stato membro adito nonché le controversie riguardanti la validità di una notifica effettuata da un'autorità competente dello Stato membro richiedente rientrano nella competenza degli organismi competenti dello Stato membro richiedente. Se nel corso della procedura di recupero un soggetto interessato contesta il credito, il titolo iniziale che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente o il titolo uniforme che consente l'esecuzione nello Stato membro adito, l'autorità adita informa tale soggetto che l'azione deve essere da esso promossa dinanzi all'organo competente dello Stato membro richiedente in conformità delle norme di legge in esso vigenti.

2. Le controversie concernenti le misure esecutive adottate nello Stato membro adito o la validità di una notifica effettuata da un'autorità competente dello Stato membro adito sono portate dinanzi all'organo competente di tale Stato membro in conformità delle disposizioni legislative e regolamentari in esso vigenti.

3. Se un'azione di cui al paragrafo 1 è stata promossa dinanzi all'organo competente dello Stato membro richiedente, l'autorità richiedente ne informa l'autorità adita e indica gli elementi del credito che non sono oggetto di contestazione.

4. Non appena riceve le informazioni di cui al paragrafo 3 dall'autorità richiedente o dal soggetto interessato, l'autorità adita sospende la procedura di esecuzione per quanto riguarda la parte contestata del credito in attesa della decisione dell'organo competente in materia, salvo domanda contraria formulata dall'autorità richiedente ai sensi del terzo comma del presente paragrafo.

Su domanda dell'autorità richiedente, o se lo ritiene altrimenti necessario, e fatto salvo l'articolo 16, l'autorità adita può adottare misure cautelari per garantire il recupero, se le disposizioni legislative o regolamentari in vigore nello Stato membro adito lo consentono.

L'autorità richiedente può chiedere, in conformità delle disposizioni legislative e regolamentari e delle prassi amministrative vigenti nello Stato membro richiedente, all'autorità adita di recuperare un credito contestato o la parte contestata di un credito se le disposizioni legislative e regolamentari e le prassi amministrative vigenti nello Stato membro adito consentono tale azione. Le domande di questo tipo devono essere motivate. Se l'esito della contestazione risulta favorevole al debitore, l'autorità richiedente è tenuta alla restituzione di ogni importo recuperato unitamente ad ogni compensazione dovuta, secondo la legislazione in vigore nello Stato membro adito.

Se le autorità competenti dello Stato membro richiedente o dello Stato membro adito hanno avviato una procedura amichevole, e l'esito della procedura può avere un'incidenza sul credito per il quale è stata richiesta l'assistenza, le misure di recupero sono sospese o interrotte fino alla conclusione della procedura, a meno che si tratti di un caso di estrema urgenza per frode o insolvenza. Se le misure di recupero sono sospese o interrotte, si applica il secondo comma.

Articolo 15

Modifica o ritiro della domanda di assistenza al recupero

1. L'autorità richiedente informa immediatamente l'autorità adita di qualsiasi modifica apportata alla propria domanda di recupero o del ritiro della stessa, precisando i motivi della modifica o del ritiro.

2. Se la modifica della domanda è dovuta a una decisione dell'organo competente di cui all'articolo 14, paragrafo 1, l'autorità richiedente trasmette tale decisione corredata di un nuovo titolo uniforme che consente l'esecuzione nello Stato membro adito. L'autorità adita prosegue quindi la procedura di recupero sulla base del nuovo titolo.

Le misure di recupero o le misure cautelari già adottate sulla base del titolo uniforme originale che consente l'esecuzione nello Stato membro adito possono continuare sulla base del nuovo titolo, a meno che la modifica della domanda sia dovuta all'invalidità del titolo iniziale che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente o del titolo uniforme originale che consente l'esecuzione nello Stato membro adito.

Gli articoli 12 e 14 si applicano in relazione al nuovo titolo.

*Articolo 16***Domanda di misure cautelari**

1. Su domanda dell'autorità richiedente, l'autorità adita procede all'adozione di misure cautelari, se consentito dalla legislazione nazionale e conformemente alle proprie prassi amministrative, per garantire il recupero qualora un credito o il titolo che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente sia contestato al momento della presentazione della domanda o qualora il credito non sia ancora oggetto di un titolo che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente, purché l'adozione di misure cautelari sia possibile, in una situazione analoga, anche in base alla legislazione nazionale e alle prassi amministrative dello Stato membro richiedente.

Il documento redatto, se del caso, ai fini dell'adozione di misure cautelari nello Stato membro richiedente e relativo al credito per cui è domandata l'assistenza reciproca è allegato alla domanda di misure cautelari nello Stato membro adito. Tale documento non è oggetto di alcun atto di riconoscimento, completamento o sostituzione nello Stato membro adito.

2. La domanda di misure cautelari può essere corredata di altri documenti relativi al credito, emessi nello Stato membro richiedente.

*Articolo 17***Disposizioni che disciplinano la domanda di misure cautelari**

Per l'attuazione dell'articolo 16 si applicano, *mutatis mutandis*, l'articolo 10, paragrafo 2, l'articolo 13, paragrafi 1 e 2, e gli articoli 14 e 15.

*Articolo 18***Limitazioni agli obblighi dell'autorità adita**

1. L'autorità adita non è tenuta ad accordare l'assistenza di cui agli articoli da 10 a 16 se il recupero del credito è di natura tale da provocare, a causa della situazione del debitore, gravi difficoltà di ordine economico o sociale nello Stato membro adito, purché le disposizioni legislative e regolamentari e le prassi amministrative vigenti in detto Stato membro consentano tale eccezione per i crediti nazionali.

2. L'autorità adita non è tenuta ad accordare l'assistenza prevista all'articolo 5 e agli articoli da 7 a 16 se la domanda iniziale ai sensi degli articoli 5, 7, 8, 10 o 16 si riferisce a

crediti che risalgono a più di cinque anni prima, a decorrere dalla data in cui il credito è divenuto esigibile nello Stato membro richiedente alla data della suddetta domanda iniziale.

Tuttavia, qualora il credito o il titolo iniziale che consente l'esecuzione nello Stato membro richiedente siano oggetto di contestazione, il periodo di cinque anni decorre dalla data in cui nello Stato membro richiedente si stabilisce che il credito o il titolo che consente l'esecuzione non possono più essere oggetto di contestazione.

Inoltre, nei casi in cui una dilazione di pagamento o un piano di pagamento rateale è concesso dalle autorità competenti dello Stato membro richiedente, il periodo di cinque anni decorre dalla data di scadenza dell'intero termine di pagamento.

Tuttavia, in tali casi l'autorità adita non è tenuta a concedere assistenza per i crediti che risalgono a più di dieci anni prima, a decorrere dalla data in cui il credito è divenuto esigibile nello Stato membro richiedente.

3. Uno Stato membro non è tenuto a concedere assistenza se l'importo totale dei crediti contemplati dalla presente direttiva per i quali è richiesta assistenza è inferiore a 1 500 EUR.

4. L'autorità adita informa l'autorità richiedente dei motivi che ostano all'accoglimento della domanda di assistenza.

*Articolo 19***Problemi concernenti la prescrizione**

1. I problemi concernenti i termini di prescrizione sono disciplinati esclusivamente dalle norme di legge in vigore nello Stato membro richiedente.

2. Con riguardo alla sospensione, all'interruzione o alla proroga dei termini di prescrizione, si considera che gli atti di recupero effettuati dall'autorità adita, o per conto della stessa, in conformità di una domanda di assistenza che hanno l'effetto di sospendere, interrompere o prorogare i termini di prescrizione secondo le norme di legge vigenti nello Stato membro adito abbiano lo stesso effetto nello Stato membro richiedente, a condizione che sia previsto l'effetto corrispondente secondo le norme di legge vigenti nello Stato membro richiedente.

Se la sospensione, l'interruzione o la proroga dei termini di prescrizione non è possibile secondo le norme di legge vigenti nello Stato membro adito, gli atti di recupero effettuati dall'autorità adita, o per conto della stessa, in conformità della domanda di assistenza che, se fossero stati effettuati dall'autorità richiedente o per conto della stessa nel proprio Stato membro, avrebbero avuto l'effetto di sospendere, interrompere o prorogare i termini di prescrizione secondo le norme di legge vigenti nello Stato membro richiedente, si considerano, a questo effetto, compiuti in quest'ultimo Stato.

Il primo e il secondo comma non pregiudicano il diritto delle autorità competenti nello Stato membro richiedente di prendere provvedimenti di sospensione, interruzione o proroga dei termini di prescrizione secondo le norme di legge vigenti in tale Stato membro.

3. L'autorità richiedente e l'autorità adita si informano a vicenda di qualsiasi provvedimento che interrompe, sospende o proroga i termini di prescrizione del credito per il quale sono chieste le misure di recupero o le misure cautelari o che può produrre tale effetto.

Articolo 20

Spese

1. Oltre agli importi di cui all'articolo 13, paragrafo 5, l'autorità adita tenta di recuperare dalla persona interessata e trattiene le spese da essa sostenute in connessione con il recupero, in conformità delle disposizioni legislative e regolamentari dello Stato membro adito.

2. Gli Stati membri rinunciano tra loro a qualsiasi rimborso delle spese derivanti dall'assistenza reciproca che si prestino in applicazione della presente direttiva.

Tuttavia, qualora il recupero presenti una difficoltà particolare, riguardi spese molto elevate o si ricolleggi alla lotta contro le organizzazioni criminali, l'autorità richiedente e l'autorità adita possono convenire modalità specifiche di rimborso caso per caso.

3. Fatto salvo il paragrafo 2, lo Stato membro richiedente resta responsabile, nei confronti dello Stato membro adito, delle spese e delle perdite conseguenti ad azioni riconosciute infondate quanto all'esistenza del credito o alla validità del titolo che

consente l'esecuzione o l'adozione di misure cautelari emesso dall'autorità richiedente.

CAPO V

DISPOSIZIONI GENERALI CHE DISCIPLINANO TUTTI I TIPI DI DOMANDE DI ASSISTENZA

Articolo 21

Moduli standard e mezzi di comunicazione

1. Le domande di informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, le domande di notifica di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le domande di recupero di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e le domande di misure cautelari di cui all'articolo 16, paragrafo 1, sono inviate per via elettronica utilizzando un modulo standard, a meno che ciò risulti impossibile per motivi tecnici. Nella misura del possibile, questi moduli sono utilizzati anche per tutte le comunicazioni successive inerenti alla domanda.

Sono da inviare per via elettronica, a meno che ciò risulti impossibile per motivi tecnici, anche il titolo uniforme che consente l'esecuzione nello Stato membro adito, il documento che consente l'adozione di misure cautelari nello Stato membro richiedente e gli altri documenti di cui agli articoli 12 e 16.

Se del caso, i moduli standard possono essere accompagnati da relazioni, attestati e qualsiasi altro documento, o copie conformi o estratti degli stessi, che sono ugualmente inviati per via elettronica, a meno che ciò risulti impossibile per motivi tecnici.

I moduli standard e la comunicazione per via elettronica possono essere utilizzati anche ai fini dello scambio di informazioni a norma dell'articolo 6.

2. Il paragrafo 1 non si applica alle informazioni e alla documentazione ottenute tramite la presenza negli uffici amministrativi di un altro Stato membro o la partecipazione alle indagini amministrative in un altro Stato membro in conformità dell'articolo 7.

3. Il fatto che la comunicazione non sia effettuata per via elettronica o mediante i moduli standard non pregiudica la validità delle informazioni ottenute né delle misure adottate nell'esecuzione di una domanda di assistenza.

*Articolo 22***Regime linguistico**

1. Tutte le domande di assistenza, i moduli standard per la notifica e i titoli uniformi che consentono l'esecuzione nello Stato membro adito sono inviati o corredati della traduzione nella lingua ufficiale, o una delle lingue ufficiali, dello Stato membro adito. Il fatto che alcune loro parti siano redatte in una lingua diversa dalla lingua ufficiale, o da una delle lingue ufficiali, dello Stato membro adito, non pregiudica la loro validità o la validità della procedura, nella misura in cui l'altra lingua sia una lingua convenuta dagli Stati membri interessati.

2. I documenti per i quali è necessaria una notifica a norma dell'articolo 8 possono essere trasmessi all'autorità adita in una lingua ufficiale dello Stato membro richiedente.

3. Se una richiesta è corredata di documenti diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2, l'autorità adita può, se del caso, chiedere all'autorità richiedente la traduzione di tali documenti nella lingua ufficiale, o in una delle lingue ufficiali, dello Stato membro adito o in una qualsiasi altra lingua convenuta di comune accordo dagli Stati membri interessati.

*Articolo 23***Comunicazione delle informazioni e dei documenti**

1. Le informazioni comunicate in qualsiasi forma ai sensi della presente direttiva sono coperte dal segreto d'ufficio e godono della protezione accordata alle informazioni di analoga natura dalla legislazione nazionale dello Stato membro che le riceve.

Tali informazioni possono essere utilizzate ai fini dell'applicazione di misure esecutive o cautelari in relazione ai crediti contemplati dalla presente direttiva. Possono essere utilizzate anche per l'accertamento e il recupero dei contributi previdenziali obbligatori.

2. Le persone debitamente accreditate dall'autorità di accreditamento in materia di sicurezza della Commissione europea possono accedere a tali informazioni soltanto nella misura in cui ciò sia necessario per l'assistenza, la manutenzione e lo sviluppo della rete CCN.

3. Lo Stato membro che fornisce le informazioni ne consente l'uso per uno scopo diverso da quelli di cui al paragrafo 1 nello Stato membro che riceve le informazioni quando l'uso

per scopi analoghi sia consentito dalla legislazione dello Stato membro che fornisce le informazioni.

4. Se ritengono che le informazioni ottenute a norma della presente direttiva possano essere utili ai fini di cui al paragrafo 1 a un terzo Stato membro, l'autorità richiedente o l'autorità adita possono trasmetterle al terzo Stato membro, purché la trasmissione sia conforme alle norme e procedure previste nella presente direttiva. Esse informano lo Stato membro di origine delle informazioni della loro intenzione di condividere dette informazioni con un terzo Stato membro. Lo Stato membro di origine delle informazioni può opporsi a tale condivisione entro dieci giorni lavorativi dalla data in cui ha ricevuto la comunicazione dallo Stato membro che desidera condividere le informazioni.

5. L'autorizzazione ad utilizzare le informazioni di cui al paragrafo 3 trasmesse a norma del paragrafo 4 può essere concessa soltanto dallo Stato membro da cui le informazioni provengono.

6. Le informazioni comunicate in qualsiasi forma ai sensi della presente direttiva possono essere adottate o utilizzate come elementi di prova da tutte le autorità nello Stato membro che riceve le informazioni alla stessa stregua di informazioni analoghe ottenute in detto Stato.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

*Articolo 24***Applicazione di altri accordi in materia di assistenza**

1. La presente direttiva non pregiudica l'esecuzione di obblighi più ampi in materia di assistenza risultanti da accordi o convenzioni bilaterali o multilaterali, anche nel settore della notifica degli atti giudiziari o extragiudiziari.

2. Qualora concludano siffatti accordi o convenzioni bilaterali o multilaterali nei settori oggetto della presente direttiva, salvo per la soluzione di casi particolari, gli Stati membri ne informano senza indugio la Commissione. La Commissione, a sua volta, ne informa gli altri Stati membri.

3. Nel fornire l'assistenza reciproca più ampia in virtù di altri accordi o convenzioni bilaterali o multilaterali, gli Stati membri possono avvalersi della rete di comunicazione elettronica e dei moduli standard adottati per l'attuazione della presente direttiva.

*Articolo 25***Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato di recupero.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

*Articolo 26***Modalità di applicazione**

La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, le modalità di applicazione dell'articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4, dell'articolo 5, paragrafo 1, degli articoli 8 e 10, dell'articolo 12, paragrafo 1, dell'articolo 13, paragrafi da 2 a 5, dell'articolo 15, dell'articolo 16, paragrafo 1, e dell'articolo 21, paragrafo 1.

Tali modalità riguardano almeno gli aspetti seguenti:

- a) le modalità pratiche relative all'organizzazione dei contatti tra gli uffici centrali di collegamento, gli altri uffici di collegamento e i servizi di collegamento di cui all'articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4, di Stati membri diversi e dei contatti con la Commissione;
- b) i mezzi con cui le comunicazioni fra le autorità possono essere effettuate;
- c) il formato e gli altri dettagli dei moduli standard da utilizzare ai fini dell'articolo 5, paragrafo 1, dell'articolo 8, dell'articolo 10, paragrafo 1, dell'articolo 12, paragrafo 1, e dell'articolo 16, paragrafo 1;
- d) la conversione delle somme da recuperare e il trasferimento delle somme recuperate.

*Articolo 27***Presentazione di relazioni**

1. Ogni anno, entro il 31 marzo, ciascuno Stato membro comunica alla Commissione quanto segue:
 - a) il numero di domande di informazioni, di notifica, di recupero e di misure cautelari inviate a ciascuno Stato membro adito e ricevute da ciascuno Stato membro richiedente ogni anno;
 - b) l'importo dei crediti per i quali è chiesta l'assistenza al recupero e gli importi recuperati.

2. Gli Stati membri possono inoltre fornire eventuali altre informazioni che possono essere utili ai fini della valutazione dell'assistenza reciproca prestata ai sensi della presente direttiva.

3. Ogni cinque anni la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito al funzionamento delle disposizioni stabilite dalla presente direttiva.

*Articolo 28***Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 31 dicembre 2011, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 2012.

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.

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 29***Abrogazione della direttiva 2008/55/CE**

La direttiva 2008/55/CE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 2012.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

*Articolo 30***Entrata in vigore**

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

*Articolo 31***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 16 marzo 2010.

Per il Consiglio

La presidente

E. SALGADO

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 270/2010 DEL CONSIGLIO

del 29 marzo 2010

recante modifica del regolamento (CE) n. 452/2007 che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di assi da stiro originarie, tra l'altro, della Repubblica popolare cinese

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea⁽¹⁾ («il regolamento di base»), in particolare l'articolo 11, paragrafo 3,

vista la proposta presentata dalla Commissione europea, previa consultazione del comitato consultivo,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO**1.1. Misure in vigore**

- (1) Con regolamento (CE) n. 452/2007⁽²⁾ il Consiglio ha istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di assi da stiro originarie, tra l'altro, della Repubblica popolare cinese (RPC). Le misure consistono in un dazio *ad valorem* del 38,1 %, fatta eccezione per cinque società, specificamente menzionate, soggette ad aliquote del dazio individuali.

1.2. Richiesta di riesame

- (2) Nel 2008, la Commissione ha ricevuto una domanda di riesame intermedio parziale a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento di base («il riesame intermedio»). La domanda, vertente unicamente sull'esame del dumping, è stata presentata da un produttore esportatore cinese, la Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou («Power Team» oppure «il richiedente»). L'aliquota del dazio antidumping definitivo applicabile al richiedente è pari al 36,5 %.
- (3) La società richiedente sosteneva che le circostanze che erano all'origine delle misure istituite erano cambiate e

che tale cambiamento era di natura permanente. Il richiedente ha fornito prove a prima vista sufficienti del fatto che, per compensare il dumping, non è più necessario applicare la misura al livello attuale.

- (4) In particolare il richiedente ha dichiarato che attualmente egli opera in condizioni di economia di mercato, ovvero soddisfa i criteri stabiliti all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base. Il richiedente sostiene dunque che il valore normale dovrebbe essere determinato in conformità dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base. Un confronto tra tale valore normale e i prezzi applicati dal richiedente per l'esportazione nell'Unione europea (UE) indica che il margine di dumping sembra notevolmente più basso rispetto all'attuale livello della misura.

- (5) Secondo il richiedente, pertanto, per controbilanciare il dumping non sarebbe più necessario mantenere le misure al loro livello attuale, basato sul livello di dumping precedentemente stabilito.

1.3. Avvio di un riesame

- (6) Avendo determinato, previa consultazione del comitato consultivo, che sussistevano elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame intermedio, la Commissione ha deciso di avviare un riesame intermedio a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento di base, vertente unicamente sull'esame del dumping per quanto riguarda il richiedente⁽³⁾.

1.4. Prodotto in esame e prodotto simile

- (7) Il prodotto oggetto del riesame intermedio è lo stesso dell'inchiesta in seguito a cui sono state adottate le misure in vigore («inchiesta iniziale»), vale a dire assi da stiro con o senza supporto, dotate o meno di piano aspirante, riscaldante e/o soffiante, comprendenti un braccio per stirare le maniche, e i componenti essenziali, vale a dire le gambe, il piano ed il portaferrto, originari

(1) GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

(2) GU L 109 del 26.4.2007, pag. 12.

(3) GU C 3 dell'8.1.2009, pag. 14 («avviso di apertura»).

della Repubblica popolare cinese, che attualmente rientrano nei codici NC ex 3924 90 00 ⁽¹⁾, ex 4421 90 98, ex 7323 93 90, ex 7323 99 91, ex 7323 99 99, ex 8516 79 70, ex 8516 90 00.

- (8) Il prodotto fabbricato e venduto sul mercato interno cinese e quello esportato nell'UE, così come quello prodotto e venduto in Ucraina (scelta come paese di riferimento), hanno le stesse caratteristiche fisiche e tecniche di base e gli stessi usi, e possono pertanto essere considerati prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

1.5. Parti interessate

- (9) La Commissione ha informato ufficialmente dell'apertura del riesame i rappresentanti dell'industria dell'Unione, il richiedente e i rappresentanti del paese esportatore. Le parti interessate hanno avuto la possibilità di comunicare le proprie osservazioni per iscritto e di chiedere un'audizione.
- (10) La Commissione ha inviato al richiedente un modulo di richiesta del trattamento riservato alle imprese operanti in condizioni di economia di mercato («TEM») e un questionario, ricevendo risposte entro i termini stabiliti. Essa ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini della determinazione del dumping ed ha effettuato una verifica nella sede della società richiedente.

1.6. Periodo dell'inchiesta di riesame

- (11) L'inchiesta relativa al dumping ha riguardato il periodo compreso fra il 1° gennaio 2008 e il 31 dicembre 2008 («periodo dell'inchiesta di riesame» o «PIR»). Si ricorda che il periodo dell'inchiesta iniziale che ha portato all'istituzione delle misure era compreso tra il 1° gennaio 2005 e il 31 dicembre 2005 («periodo dell'inchiesta iniziale»).

2. RISULTATI DELL'INCHIESTA

2.1. Trattamento riservato alle imprese operanti in condizioni di economia di mercato («TEM»)

- (12) A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base, nelle inchieste antidumping relative alle importazioni originarie dalla RPC, il valore normale è determinato a norma dei paragrafi da 1 a 6 dell'articolo 2 di detto regolamento nel caso dei produttori per i quali sia accertata la rispondenza ai criteri stabiliti dall'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del medesimo regolamento, ovvero quando è dimostrata la prevalenza di condizioni di economia di mercato relativamente alla produzione e alla vendita del prodotto simile. Riassumendo, si tratta dei seguenti criteri:

— le decisioni delle imprese vengono prese in risposta a tendenze del mercato, senza significative interferenze statali, e i costi riflettono i valori di mercato,

- le imprese dispongono di una serie ben definita di documenti contabili di base soggetti a revisione contabile indipendente, che sono d'applicazione in ogni caso e in linea con le norme internazionali in materia di contabilità («IAS» – International Accounting Standards),
- non vi sono distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato,
- le leggi in materia fallimentare e di proprietà garantiscono stabilità e certezza del diritto,
- le conversioni del tasso di cambio vengono effettuate ai tassi di mercato.

- (13) Il richiedente ha chiesto il TEM a norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base ed è stato invitato a compilare il relativo modulo di richiesta.
- (14) L'inchiesta ha stabilito che il richiedente non rispondeva al criterio per ottenere il TEM di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), primo trattino (primo criterio), del regolamento di base, relativo ai costi dei principali mezzi di produzione. Si è stabilito che dopo il periodo dell'inchiesta iniziale, ovvero dopo il 2005, lo Stato ha imposto restrizioni all'esportazione di diversi prodotti in acciaio, tra cui le principali materie prime utilizzate per la produzione di assi da stiro, ovvero lamiere, tubi e fili di acciaio. Si sottolinea che il costo di tali materie prime rappresenta una parte significativa del costo totale delle materie prime. L'istituzione di tasse all'esportazione ha diminuito l'incentivo ad esportare e ha quindi aumentato i volumi disponibili sul mercato interno, causando un calo dei prezzi. Si è inoltre riscontrato che i produttori di acciaio cinesi potevano beneficiare di diversi regimi di sovvenzione ⁽²⁾ e dai conti pubblicamente disponibili di diversi produttori di acciaio emerge che lo Stato cinese supporta attivamente lo sviluppo del settore dell'acciaio nella RPC.
- (15) Di conseguenza, i prezzi dell'acciaio sul mercato interno della RPC durante il periodo dell'inchiesta di riesame erano nettamente inferiori a quelli degli altri rilevanti mercati mondiali, in particolare i prezzi dell'acciaio nel Nord America e nel Nord Europa ⁽³⁾, e tali differenze di prezzo non possono essere spiegate da alcun vantaggio concorrenziale nella produzione dell'acciaio.
- (16) Dalle informazioni disponibili emerge inoltre che il richiedente beneficiava di tali prezzi dell'acciaio artificialmente bassi e distorti, poiché acquistava le materie prime sul mercato interno cinese.

⁽²⁾ Ad esempio, «Money for Metal: A detailed Examination of Chinese Government Subsidies to its Steel Industry» di Wiley Rein LLP, luglio 2007, «China Government Subsidies Survey» di Anne Stevenson-Yang, febbraio 2007, «Shedding Light on Energy Subsidies in China: An Analysis of China's Steel Industry from 2000-2007» di Usha C.V. Haley, «China's Specialty Steel Subsidies: Massive, Pervasive and Illegal» della Specialty Steel Industry of North America, «The China Syndrome: How Subsidies and Government Intervention Created the World's Largest Steel Industry» di Wiley Rein & Fielding LLP, luglio 2006 e «The State-Business Nexus in China's Steel Industry – Chinese Market Distortions in Domestic and International Perspective» del Prof. Dr. Markus Taube & Dr. Christian Schmidkonz della THINK!DESK China Research & Consulting, 25.2.2009.

⁽³⁾ Fonte: Steel Business Briefing, media dei prezzi per il 2005 e il 2008.

⁽¹⁾ Il codice modificato (3924 90 00 invece di 3924 90 90 come indicato nell'avviso di apertura) è il risultato della nuova nomenclatura combinata che si applica dal 1° gennaio 2010 (cfr. il regolamento (CE) 948/2009, GU L 287 del 31.10.2009, pag. 1).

- (17) Si è quindi concluso che i principali mezzi di produzione della Power Team non rispecchiano in modo sostanziale i valori di mercato. Di conseguenza si è concluso che il richiedente non ha dimostrato di soddisfare tutti i criteri enunciati all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, e che non può pertanto essergli accordato il TEM.
- (18) Il richiedente, l'industria del paese esportatore e l'industria dell'Unione hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni in merito alle suddette conclusioni. Sono pervenute osservazioni dal richiedente e dall'industria dell'Unione.
- (19) Il richiedente ha avanzato tre argomentazioni principali entro il termine stabilito. In primo luogo la Power Team ha indicato che i prezzi delle sue materie prime erano ancora conformi ai prezzi del mercato interno e che ciò sarebbe stato sufficiente a soddisfare il primo criterio dell'inchiesta iniziale. Di conseguenza, la società ha sostenuto che il confronto dei prezzi sul mercato interno cinese con i prezzi degli altri mercati internazionali dell'acciaio costituisce una violazione dell'articolo 11, paragrafo 9, del regolamento di base. In tale contesto, la società ha inoltre messo in dubbio la pertinenza dei prezzi sui mercati dell'acciaio nel Nord Europa e nel Nord America sui quali si basa il confronto. Il richiedente ha indicato che esistevano anche prezzi praticati su altri mercati internazionali, ad esempio i prezzi all'esportazione turchi, che erano inferiori ai prezzi del mercato interno cinese.
- (20) È effettivamente vero che il richiedente soddisfaceva il primo criterio dell'inchiesta iniziale, ma non il secondo. Si ritiene tuttavia che non sussiste violazione dell'articolo 11, paragrafo 9, del regolamento di base, poiché non vi è stata modifica della metodologia utilizzata per valutare se la società opera in condizioni di economia di mercato e in particolare se soddisfa ancora il primo criterio. In entrambe le inchieste, quella iniziale e quella di riesame, è stato esaminato se i prezzi delle materie prime riflettevano i valori di mercato. In entrambe le inchieste uno degli indicatori esaminati erano i prezzi dell'acciaio sul mercato interno, ma nell'inchiesta iniziale nessun altro fattore significativo sembrava influenzare i prezzi delle materie prime. Di conseguenza la metodologia è rimasta la stessa mentre le conclusioni sono state diverse.
- (21) L'inchiesta di riesame ha rivelato che dopo il periodo dell'inchiesta iniziale, ovvero dopo il 2006, le circostanze sono cambiate poiché lo Stato cinese ha istituito diverse misure per scoraggiare l'esportazione di lamiera, tubi e fili di acciaio con l'introduzione di una tassa all'esportazione e la soppressione del rimborso dell'IVA all'esportazione. Tale cambiamento, combinato ai regimi di sovvenzione menzionati, ha avuto un effetto di distorsione sui prezzi dell'acciaio sul mercato interno cinese, in quanto la differenza di prezzo riscontrata tra tali prezzi e quelli pubblicati per il mercato interno del Nord America e del Nord Europa ha registrato un aumento significativo raggiungendo circa il 30 %. Tale differenza di prezzo non è stata contestata dal richiedente dopo la comunicazione delle conclusioni relative al TEM.
- (22) Per quanto concerne l'argomentazione secondo cui i prezzi dell'acciaio nel Nord America e nel Nord Europa non sono gli unici prezzi pertinenti a livello internazionale, si ricorda che entrambi i mercati dell'acciaio sono stati selezionati per il confronto dei prezzi in quanto presentano un elevato consumo di acciaio e costituiscono mercati concorrenziali con diversi produttori attivi. Si può quindi ragionevolmente ritenere che tali prezzi sul mercato interno fossero rappresentativi dei prezzi osservati su mercati concorrenziali. Inoltre, l'argomentazione secondo cui i prezzi all'esportazione turchi sarebbero inferiori ai prezzi del mercato interno cinese non è stata comprovata in questa fase, ovvero non sono stati comunicati prezzi concreti entro il termine stabilito. Non è stato inoltre spiegato perché i prezzi all'esportazione turchi dovrebbero essere considerati più pertinenti, tenuto conto che la dimensione del mercato all'esportazione turco appare relativamente ridotta rispetto ai mercati interni del Nord America e del Nord Europa.
- (23) In secondo luogo la società ha affermato di essere stata vittima di discriminazioni nell'applicazione del diritto dell'UE, poiché in numerosi altri casi recenti in cui l'acciaio costituiva uno dei principali mezzi di produzione, alcune società siderurgiche cinesi soddisfacevano il primo criterio. Tutti i casi citati sono stati esaminati ed è emerso che nessuna delle società interessate beneficiava del TEM, poiché esse non soddisfacevano almeno un altro criterio di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c) del regolamento di base. Pertanto, per ragioni di economia amministrativa, non è stato necessario indagare ulteriormente in merito al primo criterio quando risultava evidente che la società non sarebbe stata conforme per altre ragioni. Comunque, in nessuno dei recenti casi citati la Commissione ha concluso che non esisteva distorsione sul mercato interno cinese dell'acciaio, ma al contrario in casi recenti il TEM non è stato concesso ogni volta che si identificava una distorsione concernente le materie prime ⁽¹⁾.
- (24) Il richiedente ha infine sostenuto che un adeguamento del valore normale sarebbe più appropriato di un rifiuto del TEM. Un adeguamento del valore normale sembra tuttavia inappropriato, poiché uno dei criteri per beneficiare del TEM è che il costo dei principali mezzi di produzione deve rispecchiare i valori di mercato. Se ciò non si verifica, la conseguenza dovrebbe essere il rifiuto del TEM e la sostituzione del valore normale con il valore normale di un paese di riferimento, in particolare se le materie prime costituiscono una parte importante dei costi dei mezzi di produzione.
- (25) In conclusione, nessuna delle argomentazioni sollevate dalla Power Team è stata convincente o ha portato a una diversa valutazione delle conclusioni.

⁽¹⁾ Cfr. regolamento (CE) n. 91/2009 del Consiglio, del 26 gennaio 2009, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati elementi di fissaggio in ferro o acciaio originari della Repubblica popolare cinese (GU L 29 del 31.1.2009, pag. 1); regolamento (CE) n. 287/2009 della Commissione, del 7 aprile 2009, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di fogli d'alluminio originarie, tra l'altro, della Repubblica popolare cinese (GU L 94 dell'8.4.2009, pag. 17).

- (26) L'industria dell'Unione ha sottolineato che lo Stato cinese era intervenuto in modo massiccio nel settore siderurgico, fatto che aveva già spinto l'UE e gli USA a chiedere consultazioni in seno all'OMC per risolvere la questione.
- (27) In base a quanto detto sopra sono confermati i risultati e le conclusioni secondo cui alla Power Team non va concesso il TEM.
- (28) Dopo la comunicazione dei fatti e delle considerazioni essenziali in base ai quali si intendeva raccomandare una modifica del regolamento (CE) n. 452/2007, il richiedente ha presentato ulteriori osservazioni in merito alle conclusioni relative al TEM.
- (29) Il richiedente ha essenzialmente reiterato l'argomentazione secondo cui i suoi principali mezzi di produzione rispecchierebbero i valori di mercato della RPC e i prezzi cinesi sarebbero ampiamente conformi ad altri mercati internazionali. Pur riconoscendo il fatto che l'aumento dei prezzi per i principali mezzi di produzione nel 2008 è stato meno marcato nella RPC rispetto ad altri mercati internazionali dell'acciaio, il richiedente ha affermato che la causa di ciò non era da ricercare in una distorsione, ma in altri fattori puramente commerciali che avrebbero mantenuto i prezzi inferiori sul mercato interno cinese. Il richiedente ha sottolineato l'aumento della produzione nel 2008 e ha indicato che i dazi antidumping e compensativi in vigore contro l'esportazione della maggior parte dei prodotti siderurgici fabbricati nella RPC hanno spinto i produttori cinesi a diminuire i loro prezzi sul mercato interno.
- (30) Si ricorda che le informazioni aggiuntive relative ai prezzi comunicate dal richiedente confermavano la conclusione secondo cui le principali materie prime per la produzione di assi da stiro nel 2008 erano in media notevolmente più economiche sul mercato interno cinese rispetto ad altri rilevanti mercati internazionali.
- (31) Per quanto riguarda l'argomentazione secondo cui fattori puramente commerciali, ovvero l'aumento della produzione nella RPC, sarebbero all'origine della differenza di prezzo, si ricorda che tale argomentazione non è stata sufficientemente comprovata, in particolare per quanto concerne l'eventuale correlazione tra il presunto aumento della produzione e la situazione dalla parte della domanda. Allo stesso tempo, l'argomentazione avanzata dal richiedente, secondo cui sarebbero stati in vigore dazi compensativi contro le esportazioni di un certo numero di prodotti siderurgici originari della RPC, dimostra solamente che i produttori d'acciaio cinesi beneficiavano effettivamente delle sovvenzioni.
- (32) Di conseguenza l'argomentazione del richiedente, secondo cui il mercato dell'acciaio nella RPC non sarebbe distorto, non può essere accolta e si conclude in via definitiva che la determinazione del TEM non deve essere rivista e che tale trattamento non deve essere concesso alla Power Team.

2.2. Trattamento individuale («TI»)

- (33) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base, viene eventualmente stabilito un dazio

applicabile su scala nazionale per i paesi che rientrano nel campo di applicazione di tale articolo, tranne nei casi in cui le società in questione sono in grado di provare che rispondono a tutti i criteri per il trattamento individuale di cui all'articolo 9, paragrafo 5, del regolamento di base. Riassumendo, si tratta dei seguenti criteri:

- nel caso di imprese di proprietà interamente o parzialmente straniera o di joint venture, sono liberi di rimpatriare i capitali e i profitti;
- i prezzi e i quantitativi dei prodotti esportati, come pure le condizioni di vendita, sono determinati liberamente;
- la maggior parte delle azioni appartiene a privati ed è dimostrato che la società è sufficientemente libera dall'ingerenza dello Stato;
- le conversioni del tasso di cambio vengono effettuate ai tassi di mercato;
- l'ingerenza dello Stato non è tale da consentire l'elusione dei dazi qualora si concedano aliquote diverse ai singoli esportatori.

- (34) Il richiedente, oltre al TEM, ha chiesto anche il TI nel caso in cui non potesse ottenere il primo.

- (35) L'inchiesta ha dimostrato che il richiedente soddisfa tutti i criteri di cui sopra e si è pertanto deciso di concedere alla Power Team il trattamento individuale.

2.3. Valore normale

- (36) L'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base prevede che, in caso di importazioni da paesi non retti da un'economia di mercato e qualora non sia possibile concedere il TEM, per i paesi di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del medesimo regolamento il valore normale va determinato in base al prezzo o al valore costruito in un paese di riferimento.

- (37) Nell'avviso di apertura, la Commissione aveva annunciato l'intenzione di utilizzare nuovamente la Turchia come il paese di riferimento appropriato per determinare il valore normale per la RPC, poiché la Turchia era stata usata come riferimento durante l'inchiesta iniziale, ma nessun produttore turco ha collaborato nell'ambito della revisione intermedia. Tuttavia, un produttore esportatore ucraino che aveva partecipato a un'inchiesta parallela nel quadro di un altro riesame intermedio ha accettato di collaborare. Le parti interessate sono state debitamente informate e in questa fase non sono pervenuti commenti contrari all'utilizzo dell'Ucraina come paese di riferimento.

- (38) Dato che non sembra emergere alcuna ragione per non utilizzare l'Ucraina come paese di riferimento e in particolare dato che nessun altro produttore di un paese terzo ha collaborato, il valore normale è stato determinato in conformità all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, in base alle informazioni verificate ricevute dal produttore del paese di riferimento che ha collaborato.

- (39) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento di base, è emerso che il volume di vendite del prodotto simile effettuate sul mercato interno dal produttore del paese di riferimento che ha collaborato era rappresentativo rispetto al volume delle esportazioni effettuate dal richiedente verso l'UE. Inoltre, per tutti i tipi di prodotti esportati, le vendite interne comparabili (qualora necessario adeguate per tener conto delle caratteristiche fisiche del prodotto) sono state ritenute rappresentative poiché il loro volume corrispondeva almeno al 5% del volume delle corrispondenti vendite all'esportazione verso l'UE.
- (40) La Commissione ha quindi esaminato se le vendite di ciascun tipo di assi da stiro effettuate sul mercato interno del paese di riferimento in quantità rappresentative fossero da considerare come realizzate nel corso di normali operazioni commerciali, verificando la percentuale delle vendite remunerative del tipo di assi da stiro in questione ad acquirenti indipendenti.
- (41) Le vendite sul mercato interno sono state ritenute remunerative se il prezzo unitario di un determinato tipo di prodotto risultava uguale o superiore al costo di produzione. Si è pertanto provveduto a calcolare il costo di produzione di ciascun tipo di prodotto venduto sul mercato interno del paese di riferimento durante il periodo dell'inchiesta.
- (42) Se il volume delle vendite di un tipo di prodotto, effettuate a un prezzo netto pari o superiore al costo di produzione calcolato, rappresentava oltre l'80% del volume totale delle vendite di quel tipo di prodotto e se il prezzo medio ponderato per quel tipo di prodotto era pari o superiore al costo di produzione, il valore normale è stato determinato sulla base del prezzo effettivamente applicato sul mercato interno. Quest'ultimo è stato calcolato come media ponderata dei prezzi di tutte le vendite, anche non remunerative, di quel tipo di prodotto realizzate sul mercato interno durante il PI.
- (43) Se il volume delle vendite remunerative di un tipo di prodotto rappresentava l'80% o una percentuale inferiore all'80% del volume totale delle vendite di quel tipo, o se la media ponderata del prezzo di quel tipo di prodotto era inferiore al costo di produzione, il valore normale è stato determinato sulla base del prezzo effettivamente applicato sul mercato interno, calcolato come media ponderata delle sole vendite remunerative di quello stesso tipo di prodotto.
- (44) In seguito alla comunicazione delle conclusioni, il richiedente ha osservato che nei casi in cui le vendite remunerative sono inferiori al 10% del volume totale delle vendite di quel tipo si dovrebbe di norma utilizzare un valore normale costruito.
- (45) A tale riguardo si fa presente che nel quadro della presente inchiesta non si è mai presentata una situazione con meno del 10% di vendite remunerative. Inoltre, la pratica di costruire automaticamente un valore normale in tali circostanze non è più in vigore.

2.4. Prezzo all'esportazione

- (46) In tutti i casi il prodotto in esame è stato venduto per l'esportazione a clienti indipendenti dell'Unione attraverso operatori commerciali indipendenti della RPC, e pertanto il prezzo all'esportazione è stato stabilito conformemente all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base, ovvero in base ai prezzi realmente pagati o pagabili per i prodotti venduti per l'esportazione verso l'UE.
- (47) In seguito alla comunicazione delle conclusioni, il richiedente ha sostenuto che il prezzo all'esportazione dovrebbe essere stabilito in base al prezzo di vendita fatturato dall'operatore commerciale indipendente cinese ai clienti indipendenti dell'UE e non, come è stato fatto, in base al prezzo pagato o pagabile per il prodotto venduto all'esportazione dalla Power Team all'operatore commerciale indipendente della RPC. Tale approccio non sarebbe tuttavia conforme all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base, secondo cui in caso di vendita dei prodotti all'esportazione, la prima transazione indipendente deve essere la base per stabilire il prezzo all'esportazione. Di conseguenza tale obiezione va respinta.

2.5. Confronto

- (48) Il valore normale e il prezzo all'esportazione sono stati confrontati allo stadio franco fabbrica. Onde garantire un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione si è tenuto conto, conformemente all'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base, delle differenze inerenti a vari fattori che, secondo quanto sostenuto e dimostrato, incidono sui prezzi e sulla loro comparabilità. Su tale base sono stati effettuati, ove possibile e giustificato, adeguamenti per tener conto delle caratteristiche fisiche del prodotto, per i costi di trasporto, assicurazione, movimentazione e spese di credito. Poiché il prezzo all'esportazione è stato stabilito esclusivamente in base alle vendite effettuate sul mercato interno a operatori commerciali cinesi in vista dell'esportazione, un adeguamento per tener conto delle differenze a livello di tassazione non era giustificato, poiché anche il valore normale è stato stabilito in base alle vendite sul mercato interno del paese di riferimento che sono soggette a un regime fiscale simile. Sia il valore normale che il prezzo all'esportazione sono stati quindi calcolati su una base al netto di IVA.
- (49) In seguito alla comunicazione delle conclusioni, il richiedente ha sostenuto che il raggruppamento dei tipi di prodotto (che è stato effettivamente realizzato ai fini del confronto) farebbe sorgere alcuni dubbi in merito alla correttezza del confronto di prezzi.
- (50) A tale riguardo si ricorda che il raggruppamento dei tipi di prodotto per la presente inchiesta è identico a quello effettuato nell'inchiesta iniziale ed è stato considerato necessario al fine di aumentare la comparabilità dei prodotti venduti all'esportazione verso l'Unione dalla Power team e quelli venduti sul mercato interno nel paese di riferimento. Si indica inoltre che il richiedente non ha presentato elementi di prova che corroborassero la sua tesi, in particolare per quanto concerne le ragioni che renderebbero non appropriato il raggruppamento effettuato (e spiegato nel documento specifico inviato al richiedente). L'argomentazione deve pertanto essere respinta.

2.6. Margine di dumping

- (51) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento di base, la media ponderata del valore normale per ciascun tipo di prodotto è stata confrontata con la media ponderata del prezzo all'esportazione del corrispondente tipo di prodotto in esame. Il confronto ha dimostrato l'esistenza di pratiche di dumping.
- (52) Il margine di dumping della Power Team espresso in percentuale del prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, è stato constatato al 39,6 %.

3. CARATTERE DURATURO DEL CAMBIAMENTO DI CIRCOSTANZE

- (53) In conformità all'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento di base, è stato inoltre verificato se il cambiamento delle circostanze poteva ragionevolmente essere considerato come duraturo.
- (54) A tale riguardo, si ricorda che al richiedente non è stato concesso il TEM nell'ambito dell'inchiesta iniziale a causa di irregolarità accertate nelle sue pratiche contabili. Il presente riesame ha concluso che la Power Team ha soddisfatto questo criterio. Tuttavia, come indicato sopra, il richiedente non rispondeva al criterio per ottenere il TEM di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), primo trattino, del regolamento di base, relativo ai costi dei principali mezzi di produzione. Di conseguenza, per quanto concerne il TEM, le circostanze non sono cambiate per il richiedente.
- (55) Tuttavia, i dati raccolti e verificati durante l'inchiesta (ovvero i prezzi individuali del richiedente praticati all'esportazione verso l'UE e un valore normale stabilito in Ucraina quale paese di riferimento) hanno indicato un margine di dumping superiore. Tale cambiamento è considerato significativo e per eliminare il dumping non sarebbe più sufficiente mantenere la misura al suo livello attuale.

4. MISURE ANTIDUMPING

- (56) In base alle conclusioni della presente inchiesta di riesame si ritiene opportuno modificare al 39,6 % il dazio antidumping applicabile alle importazioni del prodotto in esame provenienti dalla Power Team.

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

Fatto a Bruxelles, il 29 marzo 2010.

- (57) Per quanto concerne il livello del dazio residuo, si ricorda che durante l'inchiesta iniziale la collaborazione è stata scarsa. Per questo motivo il dazio per le società che non hanno collaborato è stato fissato a un livello corrispondente alla media ponderata dei margini di dumping calcolati per i tipi di prodotto dalle vendite più rappresentative venduti dai produttori esportatori che hanno collaborato e che hanno registrato i margini di dumping più elevati. Applicando la stessa metodologia e considerando i dati pertinenti trasmessi dal richiedente, il dazio residuo deve essere modificato al 42,3 %.
- (58) Le parti interessate sono state informate dei principali fatti e considerazioni in base ai quali si intendeva raccomandare una modifica del regolamento (CE) n. 452/2007 e hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni al riguardo. Le osservazioni comunicate dalle parti sono state esaminate e, ove opportuno, le conclusioni definitive sono state debitamente modificate.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 452/2007 è così modificato:

- la voce relativa alla società Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou nella tabella dell'articolo 1, paragrafo 2 è sostituita dalla seguente:

Paese	Costruttore	Aliquota del dazio (%)	Codice addizionale TARIC
RPC	Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd, Guangzhou	39,6	A783

- la voce relativa a tutte le altre società della RPC nella tabella dell'articolo 1, paragrafo 2 è sostituita dalla seguente:

Paese	Costruttore	Aliquota del dazio (%)	Codice addizionale TARIC
RPC	Tutte le altre società	42,3	A999

Articolo 2

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

Per il Consiglio
La presidente
E. ESPINOSA

REGOLAMENTO (UE) N. 271/2010 DELLA COMMISSIONE

del 24 marzo 2010

recante modifica del regolamento (CE) n. 889/2008, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio, per quanto riguarda il logo di produzione biologica dell'Unione europea

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio, del 28 giugno 2007, relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici e che abroga il regolamento (CEE) n. 2092/91 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 25, paragrafo 3, l'articolo 38, lettera b), e l'articolo 40,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 24 del regolamento (CE) n. 834/2007 stabilisce che il logo comunitario debba essere una delle indicazioni obbligatorie da riportare sulla confezione dei prodotti che includono termini i quali si riferiscono al metodo di produzione biologico, di cui all'articolo 23, paragrafo 1, e che l'uso di tale logo debba essere facoltativo per i prodotti importati da paesi terzi. L'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 834/2007 autorizza l'uso del logo comunitario sull'etichetta, la presentazione e la pubblicità dei prodotti rispondenti ai criteri stabiliti nel suddetto regolamento.
- (2) L'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento (CEE) n. 2092/91 del Consiglio, del 24 giugno 1991, relativo al metodo di produzione biologico di prodotti agricoli e alla indicazione di tale metodo sui prodotti agricoli e sulle derrate alimentari ⁽²⁾, sostituito dal regolamento (CE) n. 834/2007, ha dimostrato che l'uso facoltativo del logo comunitario non è più rispondente alle aspettative degli operatori del settore né a quelle dei consumatori.
- (3) Occorre introdurre nuove norme relative al logo nel regolamento (CE) n. 889/2008 della Commissione, del 5 settembre 2008, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio, relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici, per quanto riguarda la produzione biologica, l'etichettatura e i controlli ⁽³⁾. Tali norme devono essere tali da consentire un adeguamento più efficace del logo all'evoluzione del settore, segnatamente mediante una migliore individuazione, da parte del consumatore, dei prodotti biologici che rientrano nell'ambito di applicazione della normativa dell'UE attinente alla produzione biologica.
- (4) In seguito all'entrata in vigore del trattato di Lisbona, è opportuno riferirsi al «logo di produzione biologica dell'Unione europea» anziché al «logo comunitario di produzione biologica».
- (5) La Commissione ha indetto un concorso fra studenti di arte e di disegno degli Stati membri allo scopo di ricevere proposte relative a un nuovo logo; una giuria indipendente ha quindi proceduto alla selezione e alla classificazione delle dieci migliori proposte pervenute. Un riesame dal punto di vista della proprietà intellettuale ha consentito di individuare i tre migliori disegni, i quali sono stati successivamente sottoposti a una consultazione aperta su Internet dal 7 dicembre 2009 al 31 gennaio 2010. Il logo proposto, prescelto da una maggioranza di visitatori del sito web durante il suddetto periodo, deve essere quindi adottato come nuovo logo di produzione biologica dell'Unione europea.
- (6) Il cambiamento del logo di produzione biologica dell'Unione europea a decorrere dal 1° luglio 2010 non dovrebbe causare alcun problema sul mercato e, in particolare, si dovrebbe consentire che i prodotti biologici già immessi in commercio possano essere venduti senza le indicazioni obbligatorie di cui all'articolo 24 del regolamento (CE) n. 834/2007, purché i prodotti di cui trattasi siano conformi alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2092/91 o del regolamento (CE) n. 834/2007.
- (7) Affinché il logo possa essere adoperato non appena sia stato reso obbligatorio conformemente alla normativa UE e al fine di garantire l'effettivo funzionamento del mercato interno e la concorrenza leale nonché allo scopo di tutelare gli interessi dei consumatori, il nuovo logo di produzione biologica dell'Unione europea è stato registrato come marchio collettivo di agricoltura biologica nell'Ufficio di proprietà intellettuale del Benelux; esso è pertanto in vigore, utilizzabile e tutelato. Il logo sarà registrato anche nei registri comunitari e internazionali dell'UE.
- (8) L'articolo 58 del regolamento (CE) n. 889/2008 stabilisce che il numero di codice dell'autorità o dell'organismo di controllo debba essere collocato immediatamente sotto il logo comunitario, senza alcuna specifica indicazione circa il formato o l'attribuzione di detti codici. Allo scopo di stabilire un'applicazione armonizzata dei suddetti codici, occorre definire norme particolareggiate attinenti al formato e all'attribuzione dei medesimi.
- (9) Il regolamento (CE) n. 889/2008 va pertanto modificato di conseguenza.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di regolamentazione sulla produzione biologica,

⁽¹⁾ GU L 189 del 20.7.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 198 del 22.7.1991, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 250 del 18.9.2008, pag. 1.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) al titolo III, il titolo del capo I è sostituito dal seguente testo:

«Logo di produzione biologica dell'Unione europea»;

2) l'articolo 57 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 57

Logo biologico dell'UE

Conformemente all'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 834/2007, il logo di produzione biologica dell'Unione europea (in appresso "logo biologico dell'UE") riproduce il modello riportato nell'allegato XI, parte A, del presente regolamento.

Il logo biologico dell'UE è utilizzato soltanto se il prodotto di cui trattasi è prodotto nel rispetto dei requisiti stabiliti dal regolamento (CEE) n. 2092/91 e dai suoi regolamenti d'applicazione o dal regolamento (CE) n. 834/2007 e dei requisiti stabiliti nel presente regolamento.»;

3) all'articolo 58, paragrafo 1, le lettere b), c) e d) sono sostituite dai seguenti testi:

«b) comprende un termine che rinvia al metodo di produzione biologico, secondo il disposto dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 834/2007 conformemente alla parte B, punto 2, dell'allegato XI del presente regolamento;

c) comprende un numero di riferimento stabilito dalla Commissione o dall'autorità competente degli Stati membri conformemente alla parte B, punto 3, dell'allegato XI del presente regolamento; e

d) è collocato nello stesso campo visivo del logo biologico dell'UE se quest'ultimo viene adoperato nell'etichettatura.»;

4) all'articolo 95, i paragrafi 9 e 10 sono sostituiti dai seguenti testi:

«9. I prodotti ottenuti, confezionati e etichettati anteriormente al 1° luglio 2010 a norma del regolamento (CEE) n. 2092/91 o del regolamento (CE) n. 834/2007 possono continuare a essere commercializzati con termini che fanno riferimento al metodo di produzione biologico fino ad esaurimento delle scorte.

10. Il materiale da imballaggio prodotto a norma del regolamento (CEE) n. 2092/91 o del regolamento (CE) n. 834/2007 può continuare a essere utilizzato per i prodotti commercializzati con termini che fanno riferimento al metodo di produzione biologico fino al 1° luglio 2012, purché i prodotti siano conformi ai requisiti del regolamento (CE) n. 834/2007.»;

5) l'allegato XI è sostituito dal testo figurante nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica dal 1° luglio 2010.

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

Fatto a Bruxelles, il 24 marzo 2010.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO

«ALLEGATO XI

A. Logo biologico dell'UE, di cui all'articolo 57

1. Il logo biologico dell'UE deve essere conforme al seguente modello:



2. Il colore di riferimento in Pantone è il verde Pantone n. 376 e il verde [50 % Ciano + 100 % giallo], nel caso in cui si faccia ricorso alla quadricromia.
3. Il logo biologico dell'UE può essere adoperato in bianco e nero come indicato di seguito ma soltanto qualora non sia fattibile adoperarlo a colori:



4. Se il colore dello sfondo dell'imballaggio o dell'etichetta è scuro, è possibile adoperare i simboli in negativo servendosi del colore di fondo dell'imballaggio o dell'etichetta.
5. Nel caso in cui il simbolo risulti scarsamente visibile a causa del colore adoperato nel simbolo o nello sfondo del medesimo, si può tracciare un bordo esterno di delimitazione attorno al simbolo stesso per farlo risaltare meglio sullo sfondo.
6. In determinate circostanze del tutto particolari in cui esistano indicazioni in un unico colore sull'imballaggio, è possibile utilizzare il logo biologico dell'UE in questo stesso colore.
7. Il logo biologico dell'UE deve avere un'altezza minima di 9 mm e una larghezza minima di 13,5 mm; la proporzione fra l'altezza e la larghezza deve essere sempre di 1:1,5. In via del tutto eccezionale le dimensioni minime possono essere ridotte a un'altezza di 6 mm per confezioni molto piccole.
8. Il logo biologico dell'UE può essere combinato con elementi grafici oppure testuali che si riferiscano all'agricoltura biologica purché detti elementi non modifichino o mutino la natura del logo né alcuna indicazione di cui all'articolo 58. Qualora sia accompagnato da loghi nazionali o privati che utilizzano un colore verde diverso dal colore di riferimento di cui al punto 2, il logo biologico dell'UE può essere utilizzato nel suddetto colore diverso da quello di riferimento.
9. L'uso del logo biologico dell'UE deve conformarsi alle norme che disciplinano la sua registrazione come marchio collettivo di agricoltura biologica nell'Ufficio di proprietà intellettuale del Benelux e nei registri di marchi commerciali comunitari e internazionali.

B. Codici numerici di cui all'articolo 58

Il formato generale dei codici numerici è il seguente:

AB-CDE-999

Laddove:

- 1) "AB" è il codice ISO di cui all'articolo 58, paragrafo 1, lettera a), per il paese in cui il controllo viene effettuato;
- 2) "CDE" è un termine, composto di tre lettere, approvato dalla Commissione o dai singoli Stati membri, come "bio", "öko" o "org" o "eko" che stabilisce un nesso con il metodo di produzione biologica, come si precisa all'articolo 58, paragrafo 1, lettera b); e
- 3) "999" è il numero di riferimento, composto al massimo di tre cifre, che deve essere assegnato, come si precisa all'articolo 58, paragrafo 1, lettera c), da:
 - a) l'autorità competente di ogni Stato membro alle autorità o agli organismi di controllo a cui hanno delegato le mansioni di controllo conformemente all'articolo 27 del regolamento (CE) n. 834/2007,
 - b) la Commissione, a:
 - i) le autorità o organismi di controllo di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1235/2008 della Commissione (*), elencati nell'allegato I del suddetto regolamento;
 - ii) le autorità o organismi di controllo dei paesi terzi di cui all'articolo 7, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 1235/2008 della Commissione, elencati nell'allegato III del suddetto regolamento;
 - iii) le autorità o organismi di controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1235/2008, elencati all'allegato IV del suddetto regolamento;
 - c) l'autorità competente di ogni Stato membro all'autorità o all'organismo di controllo che sia stato autorizzato, fino al 31 dicembre 2012, a rilasciare il certificato di controllo conformemente all'articolo 19, paragrafo 1, quarto comma, del regolamento (CE) n. 1235/2008 (autorizzazioni d'importazione), su proposta della Commissione.

La Commissione metterà a disposizione del pubblico i codici numerici tramite tutti gli strumenti tecnici del caso, inclusa la pubblicazione su Internet.

(*) GU L 334 del 12.12.2008, pag. 25.»

REGOLAMENTO (UE) N. 272/2010 DELLA COMMISSIONE

del 30 marzo 2010

recante modifica del regolamento (CE) n. 972/2006 che fissa le regole specifiche applicabili alle importazioni di riso Basmati e introduce un sistema di controllo transitorio per la determinazione della loro origine

LA COMMISSIONE EUROPEA,

riso Basmati semigreggio appartenente a una delle varietà elencate nell'allegato XVIII del regolamento (CE) n. 1234/2007.

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 gli articoli 138 e 143, in combinato disposto con l'articolo 4,

- (4) L'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 972/2006 stabilisce che se i risultati delle analisi effettuate dagli Stati membri sul Basmati importato dimostrano che il prodotto analizzato non corrisponde a quanto indicato nel relativo certificato di autenticità, si applica il dazio all'importazione del riso semigreggio. A tale riguardo, detta disposizione non prevede alcuna tolleranza per la presenza di riso non appartenente alle varietà elencate nell'allegato XVIII del regolamento (CE) n. 1234/2007.

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo in forma di scambio di lettere tra la Comunità europea e l'India, nell'ambito dell'articolo XXVIII del GATT 1994, per la modifica, per quanto riguarda il riso, delle concessioni previste nell'elenco CXL della CE allegato al GATT 1994 ⁽²⁾, approvato con decisione 2004/617/CE del Consiglio ⁽³⁾, prevede che il dazio applicabile alle importazioni di riso semigreggio di alcune varietà del tipo Basmati originario dell'India sia pari a zero.
- (2) L'accordo in forma di scambio di lettere tra la Comunità europea e il Pakistan, nell'ambito dell'articolo XXVIII del GATT 1994, per la modifica, per quanto riguarda il riso, delle concessioni previste nell'elenco CXL della CE allegato al GATT 1994 ⁽⁴⁾, approvato con decisione 2004/618/CE del Consiglio ⁽⁵⁾, prevede che il dazio applicabile alle importazioni di riso semigreggio di alcune varietà del tipo Basmati originario del Pakistan sia pari a zero.
- (3) L'articolo 1 del regolamento (CE) n. 972/2006 della Commissione ⁽⁶⁾ stabilisce che il suddetto si applica al
- (5) Le condizioni di produzione e commercio del riso Basmati rendono alquanto difficile garantire che ogni lotto sia composto al 100 % da riso Basmati appartenente a una delle varietà elencate nell'allegato XVIII del regolamento (CE) n. 1234/2007. Al fine di favorire la fluidità dei flussi commerciali di riso Basmati nell'Unione europea, e considerando che il sistema di controllo dell'Unione basato sull'analisi del DNA non è ancora operativo e che dunque gli Stati membri possono applicare i propri protocolli di controllo che comportano un margine minimo di incertezza del 5 % oltre alla soglia di tolleranza, è opportuno stabilire una soglia del 5 % per la presenza nel riso Basmati importato di riso a grani lunghi non appartenente a nessuna delle varietà elencate nell'allegato XVIII.
- (6) Al fine di estendere gli effetti positivi di tale disposizione a tutti gli importatori interessati, è opportuno stabilire che la soglia di tolleranza si applichi a tutte le importazioni di riso Basmati per le quali le autorità degli Stati membri non hanno ancora preso una decisione definitiva in merito all'ammissibilità del lotto.

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 279 del 28.8.2004, pag. 19.

⁽³⁾ GU L 279 del 28.8.2004, pag. 17.

⁽⁴⁾ GU L 279 del 28.8.2004, pag. 25.

⁽⁵⁾ GU L 279 del 28.8.2004, pag. 23.

⁽⁶⁾ GU L 176 del 30.6.2006, pag. 53.

- (7) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 972/2006.

- (8) 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

Nell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 972/2006 è aggiunta la seguente frase:

«Tuttavia, è ammessa la presenza fino ad un massimo del 5 % di riso semigreggio di cui al codice NC 1006 20 17 o al codice NC 1006 20 98 non appartenente a nessuna delle varietà elencate nell'allegato XVIII del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio (*).

(*) GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.»

Articolo 2

L'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 972/2006, come modificato dall'articolo 1 del presente regolamento, si applica inoltre alle importazioni di riso Basmati effettuate prima dell'entrata in vigore del presente regolamento per le quali le autorità competenti dello Stato membro non hanno ancora stabilito in via definitiva l'ammissibilità al dazio zero di cui all'articolo 138 del regolamento (CE) n. 1234/2007.

Articolo 3

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

L'articolo 2 cessa di applicarsi alla fine del dodicesimo mese successivo all'entrata in vigore del presente regolamento.

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

Fatto a Bruxelles, il 30 marzo 2010.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

REGOLAMENTO (UE) N. 273/2010 DELLA COMMISSIONE**del 30 marzo 2010****recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri hanno comunicato alla Commissione informazioni utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei in questione, direttamente o, laddove ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei loro confronti, indicando i fatti e le considerazioni salienti che costituirebbero la base per una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di essere ascoltati, entro 10 giorni lavorativi, dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea, istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ⁽³⁾.
- (5) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare nei confronti dei vettori aerei interessati.

- (6) Il comitato per la sicurezza aerea ha ascoltato le presentazioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e della Commissione riguardanti i progetti di assistenza tecnica realizzati in paesi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 2111/2005. È stato informato circa le richieste di ulteriore assistenza e cooperazione tecnica per migliorare le capacità amministrative e tecniche delle autorità dell'aviazione civile al fine di risolvere i casi di non conformità alle norme internazionali applicabili.
- (7) Il comitato per la sicurezza aerea è stato anche informato delle misure di esecuzione adottate dall'EASA e dagli Stati membri per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili immatricolati nell'Unione europea e impiegati da vettori aerei certificati dalle autorità dell'aviazione civile di paesi terzi.
- (8) Occorre pertanto modificare il regolamento (CE) n. 474/2006.

Vettori dell'Unione europea

- (9) In base alle informazioni risultanti dai controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei comunitari, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure esecutive. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito a queste misure: il 12 marzo 2010 le autorità competenti della Spagna, hanno avviato la procedura per sospendere il certificato di operatore aereo (COA) del vettore Baleares Link Express e il 12 gennaio 2010 hanno sospeso il COA del vettore Euro Continental; le autorità competenti della Germania hanno sospeso il COA di Regional Air Express dal 28 gennaio 2010; le autorità competenti del Regno Unito hanno comunicato che il COA del vettore Trans Euro Air Limited è stato sospeso l'8 dicembre 2009; le autorità competenti della Slovacchia hanno comunicato per iscritto che il COA del vettore Air Slovakia è stato sospeso il 1° marzo 2010.
- (10) Infine, le autorità competenti della Lettonia hanno informato il comitato per la sicurezza aerea che, in seguito alle gravi preoccupazioni che sono state espresse in merito alla sicurezza delle attività e al mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili del tipo IL-76 operati dal vettore Aviation Company Inversija, hanno deciso, il 26 febbraio 2010, di cancellare l'aeromobile dal COA in possesso del vettore Aviation Company Inversija e che il COA è stato sospeso il 16 marzo 2010.

⁽¹⁾ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁽²⁾ GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.

⁽³⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

Air Koryo

- (11) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1543/2006 la Commissione ha ottenuto informazioni dettagliate che descrivono le misure adottate dalle autorità competenti della Repubblica democratica popolare di Corea (GACA) responsabili della sorveglianza regolamentare di Air Koryo e da Air Koryo, al fine di correggere le carenze sotto il profilo della sicurezza indicate nel regolamento (CE) n. 474/2006.
- (12) Nel dicembre 2008 la Commissione ha chiesto a GACA un piano di azione correttivo da parte di Air Koryo che indicasse come erano state corrette le gravi carenze sotto il profilo della sicurezza individuate nel corso delle ispezioni a terra condotte prima che il vettore venisse inserito nell'allegato A dell'elenco dei vettori soggetti a divieto operativo nell'Unione europea. Inoltre la Commissione ha chiesto informazioni pertinenti che dimostrino che GACA ha esercitato una sorveglianza adeguata su Air Koryo in ottemperanza alle disposizioni dell'ICAO.
- (13) Ne giugno 2009 GACA ha risposto ufficialmente trasmettendo una serie di documenti che fornivano una risposta esauriente alle informazioni richieste. È seguito uno scambio di comunicazioni tra la Commissione e GACA che ha consentito di chiarire l'attuale situazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile nella Repubblica democratica popolare di Corea.
- (14) I documenti forniti da GACA e i colloqui intercorsi tra la Commissione e GACA hanno indicato che, nel caso dell'aeromobile Tupolev Tu 204-300, Air Koryo è in grado di dimostrare che l'aeromobile può essere operato nel pieno rispetto delle norme internazionali di sicurezza, tra cui quelle concernenti il mantenimento dell'aeronavigabilità e dell'operatività, e che GACA è in grado di effettuare la sorveglianza del vettore aereo conformemente alle norme internazionali.
- (15) Per tutti gli altri tipi di aeromobili della flotta di Air Koryo, GACA ha confermato che essi non erano pienamente conformi alle norme internazionali relative all'apparecchiatura degli aeromobili, in particolare l'EGPWS e che GACA non autorizza l'utilizzo di questi tipi di aeromobili nello spazio aereo europeo.
- (16) Nell'intero periodo in cui si sono svolti i contatti GACA ha sempre fornito risposte rapide, dimostrando spirito di collaborazione nei confronti delle richieste di informazioni della Commissione. Air Koryo ha illustrato la propria posizione al comitato per la sicurezza aerea il 18 marzo 2010, confermando gli sviluppi positivi all'interno della compagnia.
- (17) In conseguenza di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Air Koryo debba essere autorizzato ad operare i due aeromobili del tipo Tupolev Tu-204, con marche di immatricolazione P-632 e P-633,

all'interno dell'Unione europea senza restrizioni operative. Dato che il resto della flotta, però, non è conforme ai pertinenti requisiti dell'ICAO, è opportuno vietare l'utilizzo degli altri tipi di aeromobile nell'Unione europea finché tali requisiti non saranno pienamente soddisfatti. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Air Koryo debba essere inserito nell'elenco dell'allegato B. Tale vettore può accedere allo spazio aereo dell'UE solo con i due aeromobili del tipo Tupolev Tu-204.

Vettori aerei dello Swaziland

- (18) Le autorità competenti dello Swaziland hanno fornito il 17 dicembre 2009 le prove scritte del ritiro dei COA e delle licenze di esercizio ai seguenti vettori aerei: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd e Swazi Express Airways. I vettori aerei summenzionati hanno cessato l'attività l'8 dicembre 2009.
- (19) Alla luce di quanto precede, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i vettori aerei summenzionati, titolari di licenza di esercizio nello Swaziland, debbano essere cancellati dall'elenco di cui all'allegato A.

Bellview Airlines

- (20) Sono state riscontrate gravi e comprovate carenze a carico del vettore Bellview Airlines certificato in Nigeria, come dimostrano i risultati delle ispezioni effettuate dalle autorità competenti della Francia e dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea.
- (21) Le autorità competenti della Francia (DGAC) hanno informato la Commissione che il summenzionato vettore aveva nella sua flotta due aeromobili del tipo Boeing 737-200, immatricolati in Francia con marche di immatricolazione F-GHXX e F-GHXL, i cui certificati di aeronavigabilità sono scaduti rispettivamente nel maggio e nell'agosto 2008. Di conseguenza, questi aeromobili non sono più in condizioni di aeronavigabilità.
- (22) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha comunicato alla Commissione che l'approvazione EASA.145.0172 (Part 145) da essa rilasciata a questa compagnia aerea, è stata sospesa l'8 maggio 2009 con effetto immediato, a causa di carenze irrisolte sotto il profilo della sicurezza che riducono il livello di sicurezza e mettono gravemente a rischio la sicurezza in volo e che si sta prendendo in considerazione la revoca della suddetta approvazione.
- (23) Vi sono elementi di prova che Bellview Airlines, vettore certificato in Nigeria, ha ripreso le attività del vettore aereo Bellview Airlines, certificato in Sierra Leone, vettore che è stato inserito nell'allegato A il 22 marzo 2006 ⁽¹⁾ e che è stato ritirato dall'elenco il 14 novembre 2008 ⁽²⁾ dopo che le autorità competenti della Sierra Leone hanno informato la Commissione della revoca del suo COA.

⁽¹⁾ Considerandi 75-86 del regolamento (CE) n. 474/2006 del 22 marzo 2006, GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.

⁽²⁾ Considerando 21 del regolamento (CE) n. 1131/2008 del 14 novembre 2008, GU L 306 del 15.11.2008, pag. 49.

- (24) L'aeromobile del tipo Boeing B737-200 con marca di registrazione 5N-BFN, il 22 ottobre 2005 a Lagos, ha subito un grave incidente che ha comportato la perdita totale dell'aeromobile e ha provocato 117 vittime. Le autorità competenti della Nigeria non hanno fornito particolari in merito al suddetto incidente e non hanno ancora pubblicato una relazione di indagine in materia.
- (25) La Commissione, in considerazione delle summenzionate carenze, ha avviato delle consultazioni con le autorità competenti della Nigeria, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle operazioni e dell'aeronavigabilità di Bellview Airlines e chiedendo chiarimenti in merito alla situazione attuale nonché sulle misure adottate dalle autorità competenti nonché dal vettore aereo per porre rimedio alle carenze in oggetto.
- (26) Il 19 febbraio 2010 le autorità competenti della Nigeria hanno segnalato che l'operatore in questione è titolare di un COA ma che ha interrotto l'attività. Non sono state tuttavia in grado di fornire lo status dei certificati detenuti dal vettore né la situazione del suo aeromobile.
- (27) Bellview Airlines ha chiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea, avvenuta il 18 marzo 2010, cui hanno assistito anche le autorità competenti della Nigeria (NCAA). Bellview Airlines ha presentato un COA con validità fino al 22 aprile 2010, indicando che tale COA era stato sospeso in seguito al ritiro di tutti gli aeromobili menzionati su tale certificato. NCAA ha dichiarato che in base alla regolamentazione nigeriana applicabile, la validità di tale COA era scaduta il 4 dicembre 2009, 60 giorni dopo la fine delle operazioni dell'ultimo aeromobile ma non ha potuto fornire la prova che il COA in questione era stato sospeso o revocato come dovuto. Di conseguenza, è stato chiesto a NCAA di presentare immediatamente conferma scritta a) dell'atto amministrativo di sospensione o di revoca del COA di Bellview Airlines; b) conferma che la compagnia è in fase di (ri)certificazione da parte della autorità nigeriana per l'aviazione civile; c) l'impegno formale dell'autorità nigeriana per l'aviazione civile di notificare alla Commissione i risultati dell'audit di (ri)certificazione prima che venga rilasciato un COA.
- (28) Le autorità competenti della Nigeria hanno trasmesso le informazioni richieste il 25 marzo 2010. Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che in questa fase non siano necessarie ulteriori iniziative.

Vettori aerei dell'Egitto

- (29) A norma del regolamento (CE) n. 1144/2009 ⁽¹⁾, le autorità competenti dell'Egitto hanno trasmesso quattro relazioni mensili relative ai mesi di novembre e dicembre 2009, nonché di gennaio e febbraio 2010, che illustrano lo stato di attuazione del piano verificato da queste autorità. Oltre a queste relazioni, incentrate sui controlli a terra degli aeromobili di Egypt Air, il 18 novembre sono state trasmesse le relazioni degli audit effettuati per il mantenimento dell'aeronavigabilità, le operazioni di volo e a terra.
- (30) Le autorità competenti dell'Egitto si sono inoltre impegnate a continuare a fornire informazioni relative alla corretta soluzione delle criticità riscontrate in precedenza, nel corso delle ispezioni a terra degli aeromobili di Egypt Air nel 2008, 2009 e 2010. A tal fine, hanno inviato la pertinente corrispondenza a determinati Stati membri nei quali gli aeromobili di Egypt Air erano stati sottoposti a ispezioni a terra. Il processo di risoluzione delle suddette criticità è in corso e sarà verificato periodicamente.
- (31) Conformemente al regolamento (CE) n. 1144/2009 ⁽²⁾, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, con l'assistenza di alcuni Stati membri, ha effettuato una visita dal 21 al 25 febbraio 2010. Nel corso di questa visita è stata inoltre effettuata una valutazione della sorveglianza esercitata dall'Autorità egiziana dell'aviazione civile (ECAA) in generale e in particolare per quanto riguarda l'attuazione del piano di azione correttivo e la graduale risoluzione delle criticità da parte di Egypt Air. La visita di valutazione ha dimostrato che ECAA è in grado di svolgere i compiti che le spettano secondo le norme dell'ICAO, per quanto riguarda la sorveglianza degli operatori cui ha rilasciato un certificato di operatore aereo, e ha individuato margini di miglioramento: in particolare con riguardo ad un sistema coerente per monitorare le criticità individuate durante le attività di sorveglianza svolta dall'ECAA, nonché nella formazione del personale che rilascia le licenze.
- (32) La visita di valutazione ha dimostrato che Egypt Air sta attuando il piano di azione correttivo. Nel complesso non sono state individuate violazioni importanti delle norme ICAO. La Commissione riconosce gli sforzi espletati dal vettore per portare a termine le iniziative necessarie a correggere la propria situazione in materia di sicurezza. Tuttavia, considerando l'ampiezza e la portata del piano di azione correttivo e la necessità di proporre soluzioni sostenibili e durature per le numerose carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate, la Commissione chiede alle autorità competenti dell'Egitto di continuare a trasmetterle relazioni mensili per verificare l'attuazione del piano di azione correttivo, ivi comprese le azioni correttive dirette a risolvere le criticità riscontrate durante la visita di valutazione e fornire informazioni su tutte le attività di sorveglianza relative al mantenimento dell'aeronavigabilità, della manutenzione e delle operazioni effettuate da ECAA su questo vettore.
- (33) Gli Stati membri continueranno a verificare l'effettivo rispetto da parte di Egypt Air delle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.
- (34) La visita di valutazione ha riguardato anche una serie di altri vettori aerei egiziani. In materia di sicurezza sono stati riscontrati gravi problemi per due vettori aerei: Al-Masria Universal Airlines e Midwest Airlines.

⁽¹⁾ GU L 312 del 27.11.2009, pag. 16.

⁽²⁾ GU L 312 del 27.11.2009, pag. 16.

- (35) Nel caso di AlMasria Universal Airlines, sono state riferite gravi carenze nelle aree delle operazioni di volo e dell'addestramento, in particolare per quanto riguarda le qualifiche e le conoscenze di alcuni dirigenti operativi. Questo punto assume un'importanza particolare nel caso di espansione della flotta.
- (36) Con lettera del 3 marzo 2010, il vettore aereo AlMasria Universal Airlines è stato invitato ad esporre le proprie osservazioni al comitato per la sicurezza aerea. Il 17 marzo 2010 AlMasria ha presentato una relazione al comitato per la sicurezza aerea che prevedeva azioni correttive per sanare le carenze individuate nel corso della visita di valutazione. In vista della prevista espansione della flotta da parte della compagnia, la Commissione chiede alle autorità competenti dell'Egitto di far pervenire relazioni mensili sulla verifica dell'attuazione delle azioni correttive e di fornire informazioni su tutte le attività di sorveglianza relative al mantenimento dell'aeronavigabilità, della manutenzione e delle operazioni effettuate da ECAA su questo vettore.
- (37) Gli Stati membri verificheranno l'effettiva conformità di AlMasria alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.
- (38) Nel caso di Midwest Airlines sono state riscontrate gravi e comprovate carenze in materia di sicurezza da parte delle autorità competenti dell'Italia per quanto riguarda il controllo di massa e centraggio su un volo Midwest Airlines. Tale constatazione ha indotto le autorità italiane a negare a questo operatore l'autorizzazione a effettuare un volo⁽¹⁾. Inoltre, durante la visita di valutazione sono state riscontrate gravi carenze con un impatto sulla sicurezza in materia di gestione operativa e manutenzione, controllo operativo e addestramento degli equipaggi, nonché nella gestione del mantenimento della aeronavigabilità. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il suddetto vettore aereo non sia in grado di garantire le sue operazioni e le manutenzione nel rispetto delle norme dell'ICAO. L'autorità egiziana per l'aviazione civile, nel corso della visita, ha comunicato di essersi attivata per sospendere le attività di Midwest Airlines.
- (39) Con lettera del 3 marzo 2010, il vettore aereo Midwest Airlines è stato invitato al comitato per la sicurezza aerea per presentare le proprie osservazioni. Il 15 marzo 2010 le autorità competenti dell'Egitto hanno fornito le prove della revoca del COA di Midwest Airlines a partire dal 28 febbraio 2010.
- (40) Alla luce delle misure adottate da ECAA non sono necessari ulteriori interventi. ECAA è invitata a trasmettere alla Commissione informazioni in merito alla procedura

e ai risultati della ricertificazione prima del rilascio di un COA a tale compagnia.

Iran Air

- (41) Ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2008, gli Stati membri hanno continuato a verificare l'effettiva conformità di Iran Air alle pertinenti norme di sicurezza mediante ispezioni a terra svolte periodicamente sugli aeromobili di questo vettore in arrivo negli aeroporti dell'Unione europea. Nel 2009 Austria, Francia, Germania, Svezia, Italia e Regno Unito hanno dichiarato di aver effettuato tali ispezioni. Da tali ispezioni è emerso un deciso calo nell'ottemperanza alle norme internazionali di sicurezza nell'arco dell'anno.
- (42) La Commissione ha chiesto informazioni alle autorità competenti e alla compagnia al fine di verificare in che misure le carenze individuate siano state risolte. Il vettore Iran Air, nel febbraio 2010, ha presentato un piano di azione che riconosceva le lacune del precedente piano di azione, ne individuava le cause e stabiliva azioni specifiche per correggere le carenze accertate.
- (43) Tuttavia, le informazioni trasmesse dalle autorità competenti dell'Iran (CAO-IRI) responsabili per la sorveglianza regolamentare di Iran Air, dimostravano che esse non erano in grado di dimostrare di aver adottato iniziative efficaci per correggere le carenze constatate dalle ispezioni effettuate nell'ambito del programma SAFA. Inoltre CAO-IRI non era in grado di provare che erano state prese iniziative appropriate per correggere l'elevato tasso di incidenti che coinvolgono aerei immatricolati in Iran e operati da vettori aerei certificati da CAO-IRI.
- (44) Inoltre, nel febbraio 2010 CAO-IRI ha presentato della documentazione che ha rivelato delle carenze dell'attività di sorveglianza da parte di Iran Air nel campo della manutenzione e delle ispezioni in volo, nonché l'assenza di un sistema efficiente per sanare gravi criticità sotto il profilo della sicurezza. Inoltre, i dati relativi ad incidenti ed inconvenienti trasmessi da CAO-IRI, hanno indicato un numero elevato di eventi gravi in cui sono rimasti coinvolti aeromobili di Iran Air negli 11 mesi precedenti, più della metà dei quali relativi ad aeromobili del tipo Fokker 100. La documentazione tuttavia non forniva prove di eventuali azioni di follow up intraprese da parte di CAO-IRI.
- (45) Nel marzo 2010 CAO-IRI ha trasmesso informazioni che dimostravano che erano state effettuate delle ispezioni sul rispetto da parte di Iran Air dei requisiti di manutenzione, evidenziando tuttavia problemi relativi al monitoraggio dei motori e il funzionamento del sistema qualità del vettore.

⁽¹⁾ L'autorità italiana per l'aviazione civile (ENAC) ha informato Midwest Airlines, in data 5.2.2010, in merito a tali carenze in materia di sicurezza, che hanno poi portato alla revoca dell'autorizzazione ad effettuare il volo.

- (46) Il 17 marzo 2010 nel corso della riunione del comitato per la sicurezza aerea, il vettore riconosceva che si era verificato un calo nel rispetto delle norme ma confermava di aver istituito un centro di controllo della manutenzione e un comitato di revisione della manutenzione per affrontare le questioni in materia di aeronavigabilità, di aver migliorato la formazione in materia di sicurezza in tutti i reparti della compagnia, di aver incrementato l'attività del dipartimento garanzia di qualità e sicurezza e di aver istituito dei comitati di sicurezza nei propri reparti. Il vettore aveva inoltre avviato un'ampia revisione della struttura della compagnia allo scopo di migliorarne la capacità di garantire la sicurezza delle operazioni. I risultati dei controlli a terra effettuati su Iran Air dal febbraio 2010 hanno evidenziato un deciso miglioramento delle prestazioni di questo vettore.
- (47) Tenendo conto del recente notevole miglioramento nei risultati SAFA, del riconoscimento da parte di Iran Air della necessità di un miglioramento e dei passi intrapresi per correggere le criticità individuate in materia di sicurezza, la Commissione ritiene che, dato l'elevato numero di incidenti verificatisi con gli aeromobili Fokker 100, è necessario sospendere l'attività nell'Unione europea. Per quanto riguarda gli altri tipi di aeromobili nella flotta di Iran Air (comunicazione di CAO-IRI del 10 marzo 2010), vale a dire Boeing 747, Airbus A300, A310 e A320, non devono esserne autorizzata l'attività oltre il livello attuale (frequenze e destinazioni) fino a quando la Commissione non abbia accertato che le carenze individuate in materia di sicurezza sono state effettivamente risolte.
- (48) Per queste ragioni, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato B e debba essere autorizzato ad operare nell'Unione europea solo a condizione che le sue attività si limitino strettamente ai livelli attuali (in termini di frequenze e destinazioni) con gli aeromobili attualmente utilizzati. Inoltre, la flotta di Fokker 100 non deve essere autorizzata ad operare nell'Unione europea.
- (49) La Commissione continuerà a monitorare da vicino le attività di Iran Air. Gli Stati membri verificheranno l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008. La Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, intende verificare l'effettiva attuazione delle misure annunciate da parte di CAO-IRI e Iran Air attraverso una visita in loco da effettuare prima della prossima riunione del comitato per la sicurezza aerea.

Vettori aerei del Sudan

- (50) Le autorità responsabili della sorveglianza regolamentare del Sudan (SCAA) si sono dimostrate incapaci di correggere le gravi criticità riscontrate nel corso dell'audit ICAO USOAP sul Sudan effettuato nel novembre 2006. SCAA ha notificato alla Commissione, nel marzo 2008, che, nel settore delle attività di volo, dell'aeronavigabilità e delle licenze rilasciate al personale, tutte le criticità rilevanti o significative erano state risolte o corrette. Nel dicembre 2009 SCAA ha notificato alla Commissione che il 70% delle criticità riscontrate nell'ambito dell'USOAP sono state corrette in conformità alle raccomandazioni dell'ICAO.
- (51) Le informazioni trasmesse da SCAA alla Commissione nel dicembre 2009, tuttavia, hanno rivelato che un elevato numero di criticità riscontrate non erano state corrette o che le azioni intraprese per correggerle non erano state efficaci, in particolare per quanto riguarda la disponibilità di ispettori delle operazioni di volo formati e qualificati e la garanzia che gli operatori disponessero di un manuale di addestramento approvato.
- (52) Inoltre, poco prima dell'incidente mortale occorso al Boeing 707, con marca di immatricolazione ST-AKW, un audit effettuato da SCAA su Azza Air Transport nell'ottobre 2009, aveva rilevato che il vettore aereo in questione non aveva attuato delle importanti misure di sicurezza in materia di addestramento, che costituiva una criticità significativa riscontrata nel corso dell'audit dell'ICAO. SCAA ha confermato di aver rinnovato annualmente il COA dal suo rilascio iniziale nel 1996.
- (53) Il 10 dicembre 2009 SCAA ha informato la Commissione che il COA del vettore aereo Air West Company Ltd gli è stato restituito nel luglio 2008 e quindi Air West Ltd non è più titolare di COA registrato nella Repubblica del Sudan. Per questo motivo, dato che tale operatore non è più titolare di un COA e che pertanto la sua licenza d'esercizio non può essere considerata valida, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che Air West Ltd non sia più un «vettore aereo».
- (54) Data l'assenza di progressi nell'attuazione di azioni correttive dopo l'audit USOAP e l'incapacità di SCAA di garantire l'effettiva attuazione delle azioni correttive notificate, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che SCAA non sia stato in grado di dimostrare di saper attuare e fare applicare le pertinenti norme di sicurezza. Conseguentemente tutti i vettori aerei certificati nella Repubblica del Sudan devono essere soggetti ad un divieto operativo e inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei dell'Albania

- (55) In seguito all'esame della situazione di Albanian Airlines MAK nel novembre 2009 e ai sensi del regolamento n. 1144/2009 ⁽¹⁾, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea è stata incaricata di effettuare un'approfondita ispezione di standardizzazione in Albania, ispezione che si è svolta nel gennaio 2010. La relazione finale di tale ispezione, pubblicata il 7 marzo 2010, ha evidenziato gravi carenze in tutti i settori sottoposti ad audit: sono stati segnalati 13 casi di non conformità nel settore dell'aeronavigabilità, di cui 6 legati alla sicurezza; sono stati segnalati 13 casi di non conformità nel settore del rilascio delle licenze e delle condizioni mediche, di cui 3 legati alla sicurezza; sono stati segnalati 9 casi di non conformità nel settore delle operazioni di volo, fra i quali 6 legati alla sicurezza. Inoltre, è stato riscontrato un pericolo immediato sotto il profilo della sicurezza in relazione al COA di uno dei due titolari di un COA che è stato risolto durante la visita con un'azione correttiva immediata delle autorità competenti albanesi (DGCA).
- (56) La DGCA è stata invitata a riferire al comitato per la sicurezza aerea, che l'ha incontrata il 18 marzo 2010.
- (57) Il comitato per la sicurezza aerea ha preso atto che le autorità competenti dell'Albania (DGCA) hanno già presentato un piano di azione all'EASA. DGCA è invitata a garantire che questo piano d'azione sia accettabile per l'EASA e a adottare le misure necessarie per l'attuazione effettiva di questo piano d'azione, dando la priorità alla correzione delle carenze individuate dall'EASA che sollevano preoccupazioni sotto il profilo della sicurezza se non prontamente risolte.
- (58) In considerazione della necessità di correggere con urgenza le carenze in materia di sicurezza riscontrate in Albania, in assenza di ampie ed efficaci misure da parte della DGCA, la Commissione sarà costretta ad esercitare le responsabilità che le competono a norma dell'articolo 21 dell'Accordo multilaterale tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e la Repubblica di Albania, la Bosnia e Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica di Islanda, la Repubblica del Montenegro, la Repubblica di Norvegia, la Romania, la Repubblica di Serbia e la missione dell'amministrazione provvisoria delle Nazioni Unite nel Kosovo sull'istituzione di uno spazio aereo comune europeo (Accordo ECAA) fatte salve le disposizioni del regolamento (CE) n. 2111/2005.

Vettori aerei dell'Angola

TAAG Angola Airlines

- (59) TAAG Angolan Airlines è autorizzata a operare in Portogallo esclusivamente con gli aeromobili del tipo Boeing

777-200 con le marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE, D2-TEF e con quattro aeromobili del tipo Boeing B-737 con le marche di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ alle condizioni di cui al considerando 88 del regolamento (CE) n. 1144/2009 ⁽²⁾. La Commissione ha chiesto alle autorità competenti dell'Angola (INAVIC) di trasmettere informazioni relative alla sorveglianza del vettore aereo TAAG Angolan Airlines, in particolare per quanto riguarda la sorveglianza rafforzata sui voli verso il Portogallo e i relativi risultati.

- (60) INAVIC ha comunicato al comitato per la sicurezza aerea di aver ulteriormente rafforzato la sorveglianza continua della TAAG Angolan Airlines. Nel 2009 ha effettuato 34 ispezioni programmate di questo vettore. Inoltre, sono state sistematicamente effettuate delle ispezioni a terra prima di ogni volo del vettore verso l'Europa.
- (61) TAAG Angolan Airlines ha chiesto un incontro con il comitato per la sicurezza aerea al fine di illustrare la situazione attuale, incontro avvenuto il 18 marzo 2010. Il vettore ha riferito di essere stato riammesso alla IATA nel dicembre 2009 e ha fornito ampie informazioni al comitato a riprova dell'elevata qualità delle sue operazioni di volo verso Lisbona, chiedendo su questa base di poter riprendere i voli verso il resto dell'UE.
- (62) Le autorità competenti del Portogallo (INAC) hanno fornito la loro valutazione dei risultati delle ispezioni a terra di TAAG Angolan Airlines effettuate dopo il ripristino delle attività di volo sulla tratta verso Lisbona. INAC ha riferito che sono state effettuate circa 200 ispezioni di questo tipo dopo la ripresa delle operazioni di volo di TAAG il 1° agosto 2009. INAC ha confermato che da tali ispezioni non sono emerse preoccupazioni di sicurezza e di essere pienamente soddisfatto delle operazioni di TAAG Angolan Airlines verso e da Lisbona, tanto da raccomandare l'estensione verso delle sue attività al resto dell'UE.
- (63) Il vettore ha inoltre riferito che sta effettuando investimenti per migliorare le apparecchiature della sua flotta di Boeing 737-200 al fine di installare i sistemi EGPWS, ELT406, della capacità RVSM, una porta dello scompartimento dell'equipaggio di volo, un registratore di volo digitale e un radar climatico digitale di bordo in conformità alle norme di sicurezza internazionali; ha tuttavia precisato che tale operazione, tuttora in corso, non è stata ancora completata per tutta la flotta. Il vettore ha inoltre riferito che intende dismettere gradualmente gli aeromobili del tipo Boeing B747-300, a causa in particolare della modesta affidabilità operativa.

⁽¹⁾ Considerandi 10-16 del regolamento (CE) n. 1144/2009 del 26 novembre 2009, GU L 312 del 27.11.2009, pag. 17.

⁽²⁾ GU L 312 del 27.11.2009, pag. 24.

(64) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni e tenendo conto della raccomandazione del paragrafo 62 nonché dei risultati positivi dei controlli a terra degli aeromobili di questo vettore, si ritiene che il vettore aereo TAAG debba rimanere nell'elenco di cui all'allegato B per quanto riguarda i tre aeromobili del tipo Boeing B777 con marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF e i quattro aeromobili del tipo Boeing B737-700 con marche di immatricolazione D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ e che debbano essere eliminate le attuali restrizioni che autorizzano a operare tali aeromobili solo a destinazione di Lisbona. Tuttavia, le operazioni di questo vettore nell'Unione europea devono essere sottoposte ad appropriata verifica dell'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei dell'Angola

(65) L'INAVIC ha riferito ulteriori progressi nella soluzione delle criticità rimaste dopo l'ultima visita di valutazione in materia di sicurezza dell'UE, effettuata nel giugno 2009. In particolare, INAVIC ha aggiornato la regolamentazione dell'Angola in materia di sicurezza aerea in modo da riflettere gli ultimi emendamenti alle norme ICAO, ha consolidato il suo programma di sorveglianza e ha reclutato due ispettori delle operazioni di volo qualificati supplementari.

(66) L'INAVIC ha inoltre registrato progressi nella procedura di ricertificazione dei vettori aerei dell'Angola che dovrebbe concludersi entro la fine del 2010, data alla quale INAVIC ha dichiarato che i vettori che non saranno stati ricertificati in conformità alla regolamentazione dell'Angola sulla sicurezza aerea dovranno cessare le loro attività. Tuttavia, oltre a TAAG Angolan Airlines, nessun altro vettore aereo ha ancora ottenuto la ricertificazione.

(67) INAVIC ha comunicato che nel corso della procedura di ricertificazione, le attività di sorveglianza di taluni vettori aerei hanno evidenziato criticità in materia di sicurezza e violazioni dei regolamenti di sicurezza in vigore, inducendo INAVIC a prendere appropriati provvedimenti per l'applicazione delle norme. Di conseguenza, il COA di Air Gemini è stato revocato nel dicembre 2009 e quelli di PHA e SAL sono stati revocati nel febbraio 2010. I COA di Giraglobo, Mavewa and Airnave sono stati sospesi nel febbraio 2010. INAVIC, tuttavia, non è stata in grado di fornire le prove della revoca di questi certificati.

(68) La Commissione invita fermamente l'INAVIC a proseguire la procedura di ricertificazione dei vettori aerei dell'Angola con determinazione e prestando la dovuta attenzione alle possibili fonti di rischi per la sicurezza individuate in questo ambito. Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che gli altri vettori aerei sotto la responsabilità di INAVIC - Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira

Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair e Sonair nonché Air Gemini, PHA, SAL debbano restare nell'elenco di cui all'allegato A.

Vettori aerei della Federazione russa

(69) Il 19 febbraio 2010 le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione di aver modificato la decisione del 25 aprile 2008 con cui escludevano dalle operazioni di volo nell'Unione europea gli aeromobili iscritti sui COA di 13 vettori aerei russi. Gli aeromobili in questione non erano equipaggiati per effettuare voli internazionali conformemente alle norme dell'ICAO (mancanza di TAWS/E-GPWS) e/o il loro certificato di aeronavigabilità era scaduto e/o non era stato rinnovato.

(70) Secondo la nuova decisione, i seguenti aeromobili sono esclusi dalle operazioni in entrata, all'interno e in uscita dall'Unione europea:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.

b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; Yak-42D: RA-42437; tutti (22) gli elicotteri Kamov Ka-26 (immatricolazione sconosciuta); tutti (49) gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti (11) gli elicotteri Mi-171 (immatricolazione sconosciuta); tutti (8) gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti (1) gli elicotteri EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: l'aeromobile del tipo TU-154M RA-85682 precedentemente iscritto sul COA di Krasnoyarsky Airlines, che è stato revocato all'inizio di quest'anno, è attualmente utilizzato da un altro vettore aereo certificato nella Federazione russa.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tutti i TU-134 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli Antonov An-24 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli An-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta).

h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690.

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tutti i Tupolev TU-134A che includono: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973; tutti gli Antonov AN-24RV inclusi: RA-46625 e RA-47818; gli aeromobili del tipo AN24RV con immatricolazione RA-46625 e RA-47818 sono attualmente utilizzati da un altro vettore russo.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (gli aeromobili RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 e RA-85432 attualmente non sono utilizzati per ragioni finanziarie).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820; tutti (25) i TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; gli aeromobili RA-65143 e RA-65916 sono utilizzati da un altro vettore russo; tutti (1) i TU-134B: RA-65726; tutti (10) gli Yakovlev Yak-40: RA-87348 (attualmente non utilizzati per ragioni finanziarie), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 e RA-88280; tutti gli elicotteri Mil-26: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-10: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri AS-355 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri BO-105 (immatricolazione sconosciuta); l'aeromobile del tipo AN-24B: RA-46388, gli aeromobili RA-46267 e RA-47289 e gli aeromobili del tipo AN-24RV RA-46509, RA-46519 e RA-47800 sono utilizzati da un altro vettore russo.
- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, gli aeromobili RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65555 sono utilizzati da un altro vettore russo; TU-214: gli aeromobili RA-64504 e RA-64505 sono utilizzati da un altro vettore russo; Ilyushin IL-18: gli aeromobili RA-75454 e RA-75464 sono utilizzati da un altro vettore russo; Yakovlev Yak-40: gli aeromobili RA-87203, RA-87968, RA-87971 e RA-88200 sono utilizzati da un altro vettore russo.

Yemenia Yemen Airways

- (71) A norma del regolamento (CE) n. 1144/2009 l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e gli Stati membri hanno effettuato, nel dicembre 2009, una visita in loco nella Repubblica dello Yemen per verificare la situazione sotto il profilo della sicurezza di Yemenia, al fine di valutarne l'effettiva conformità alle norme internazionali di sicurezza e stimare la capacità di CAMA di assicurare

la sorveglianza in materia di sicurezza dell'aviazione civile nello Yemen.

- (72) La visita di valutazione ha dimostrato che CAMA è in grado di svolgere una sorveglianza efficace di Yemenia Yemen Airways e quindi di assicurare che i vettori cui rilascia un COA sono in grado di garantire la sicurezza delle operazioni nel rispetto delle norme ICAO e che il controllo e la sorveglianza effettuati da Yemenia Yemen Airways sulle sue attività sono adeguati per garantire le sue attività nel rispetto delle prescrizioni del suo COA.
- (73) Alla luce dei risultati della visita di valutazione, non sono necessari ulteriori interventi in questa fase. La Commissione continuerà a monitorare da vicino le prestazioni del vettore e incoraggia le autorità dello Yemen a proseguire i loro sforzi nel quadro dell'inchiesta sull'incidente avvenuto il 30 giugno 2009 al volo 626 di Yemenia Yemen Airways. Gli Stati membri intendono verificare l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili del vettore in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

Vettori aerei della Repubblica delle Filippine

- (74) E' stata comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della sorveglianza dei vettori aerei certificati nella Repubblica delle Filippine di risolvere le carenze in materia di sicurezza, nonché l'insufficiente conformità alle norme di sicurezza dell'ICAO e alle pratiche raccomandate da parte degli stessi vettori aerei, come hanno dimostrato i risultati dell'audit delle Filippine effettuato dall'ICAO nell'ottobre 2009, nel quadro del suo *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP), nonché il costante abbassamento del rating delle Filippine da parte delle autorità competenti degli Stati Uniti d'America.
- (75) In seguito all'audit USOAP delle Filippine effettuato nell'ottobre 2009, l'ICAO ha notificato a tutti gli Stati parti della convenzione di Chicago l'esistenza di gravi criticità sotto il profilo della sicurezza relative alla sorveglianza, in materia di sicurezza, di vettori ed aeromobili immatricolati nelle Filippine, in base alle quali 47 operatori aerei nelle Filippine⁽¹⁾, tra cui operatori aerei internazionali, operano con certificati di operatore aereo rilasciati in conformità di ordinanze amministrative abrogate. Le autorità competenti delle Filippine non hanno elaborato nessun tipo di piano di attuazione o transizione per la certificazione dei restanti operatori aerei in conformità alla regolamentazione sull'aviazione civile che ha sostituito le suddette ordinanze amministrative. Inoltre, le autorità competenti delle Filippine non effettuano ispezioni di sorveglianza degli operatori aerei da più di un anno. I piani di azione correttivi proposti dalle suddette autorità all'ICAO non sono stati considerati adeguati per risolvere tali gravi carenze in materia di sicurezza, che rimangono irrisolte.

(1) Constatazione ICAO OPS/01.

- (76) Inoltre il *Department of Transportation's Federal Aviation Administration (FAA)* degli USA continua a classificare il rating relativo alla sicurezza del paese nella categoria «due» nell'ambito del suo programma IASA, indicando quindi che la Repubblica delle Filippine non ottempera alle norme di sicurezza internazionali fissate dall'ICAO.
- (77) Le gravi criticità in materia di sicurezza rilevate dall'ICAO indicano che il piano di azione correttivo presentato dalle autorità competenti delle Filippine alla Commissione il 13 ottobre 2008 ⁽¹⁾, il cui completamento era previsto per il 31 marzo 2009, non è stato realizzato e che le autorità competenti delle Filippine non sono state in grado di attuare il suddetto piano di azione entro i termini previsti.
- (78) La Commissione, viste le gravi criticità in materia di sicurezza pubblicate dall'ICAO, ha proseguito le sue consultazioni con le autorità competenti delle Filippine, esprimendo gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle operazioni di tutti i vettori aerei autorizzati in tale Stato e chiedendo chiarimenti in merito alle misure adottate dalle autorità competenti di tale Stato per correggere le carenze constatate in materia di sicurezza.
- (79) Tra gennaio e febbraio 2010 le autorità competenti delle Filippine (CAAP) hanno trasmesso dei documenti ma non sono state in grado di fornire le informazioni richieste, in particolare la prova che le carenze sotto il profilo della sicurezza sono state risolte in modo adeguato.
- (80) CAAP è stato sentito il 18 marzo 2010 dal comitato per la sicurezza aerea e ha confermato che 20 vettori aerei continuano ad operare con COA che sono stati rilasciati in base ad ordinanze amministrative abrogate fino alla loro ricertificazione o al più tardi al 1° dicembre 2010. Tali vettori sono: Aeroworks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc.. Inoltre è stato confermato che un numero significativo di questi vettori continua ad operare con un COA scaduto, in base a deroghe temporanee che li esentano dal possedere un COA. In particolare, il vettore aereo Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. continua a partecipare a operazioni internazionali di trasporto merci con un grande aeromobile del tipo Boeing B727 con un COA, rilasciato il 31 marzo 2008 sulla base di ordinanze amministrative scadute, che è scaduto il 30 marzo 2009, beneficiando di una deroga, rilasciata il 16 dicembre 2009 per un periodo massimo di 90 giorni, con scadenza il 16 marzo 2010. CAAP non è stato in grado di confermare se questo operatore ha cessato le sue attività il 18 marzo 2010.
- (81) CAAP ha comunicato che i nove COA seguenti sono scaduti o non sono stati rinnovati: Beacon, Corporate Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. e Yakota Aviation Corp. Non è stato però in grado di fornire la prova che i COA di questi vettori sono stati revocati e che quindi i vettori in questione hanno cessato le loro attività.
- (82) CAAP ha comunicato di aver avviato una procedura di ricertificazione all'inizio del 2009 e che 21 vettori aerei sono già stati ricertificati in conformità alla regolamentazione sull'aviazione civile entrata in vigore nel 2008. Tali vettori sono: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc., Tuttavia CAAP non è stato in grado di dimostrare la solidità della suddetta procedura di ricertificazione. CAAP non ha potuto fornire i certificati completi di tutti questi vettori, in quanto i COA presentati non permettevano in particolare di individuare il numero e le marche di immatricolazione dei seguenti vettori ricertificati: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation and Development Corp. Inoltre, CAAP non è stato in grado di fornire degli audit di precertificazione o le prove che sono state effettuate indagini adeguate sulle attività e la manutenzione dei vettori, prima della loro ricertificazione, al fine dimostrare l'effettiva applicazione dei manuali approvati e la conformità delle attività e della manutenzione effettuate da questi vettori alle norme di sicurezza in vigore. Inoltre, CAAP non ha potuto dimostrare che i vettori ricertificati sono soggetti ad una sorveglianza adeguata post-ricertificazione in quanto i programmi di sorveglianza che sono stati presentati per l'aeronavigabilità e il rilascio delle licenze per l'anno 2010 non precisano alcuna data per le attività programmate.
- (83) Philippines Airlines ha chiesto di essere sentito dal Comitato per la sicurezza aerea; l'incontro è avvenuto il 18 marzo 2010. Il vettore ha illustrato la propria attività e la procedura di ricertificazione cui è stato sottoposto nel 2009 fino al rilascio del suo nuovo COA il 9 ottobre 2009, che ne attesta la conformità alla regolamentazione sulla aviazione civile entrata in vigore nel 2008. Il vettore

⁽¹⁾ Considerando 16 del regolamento (CE) n. 1131/2008 del 14 novembre 2008, GU L 306 del 15.11.2008, pag. 49.

ha illustrato le verifiche effettuate prima della ricertificazione e ha confermato che erano incentrate sulla revisione e l'approvazione di nuovi manuali e procedure. Il vettore ha inoltre indicato di non essere stato sottoposto ad un audit in loco approfondito da parte di CAAP prima della ricertificazione e che le sue attività non sono state ancora sottoposte ad audit da parte di CAAP, in quanto tale audit deve ancora aver luogo. Philippines Airlines ha dichiarato di non operare nell'UE e ha precisato che, in seguito all'abbassamento del rating delle Filippine da parte della US FAA, le sue attività negli Stati Uniti sono soggette a restrizioni e di non essere autorizzato a servire tratte aggiuntive né a cambiare l'aeromobile sulle tratte che opera attualmente.

(84) Cebu Pacific Airlines ha chiesto di essere sentito dal comitato per la sicurezza aerea; l'incontro è avvenuto il 18 marzo 2010. Il vettore ha illustrato la propria attività e la procedura di ricertificazione cui è stato sottoposto nel 2009 fino al rilascio del suo nuovo COA il 25 novembre 2009, che ne dichiara la conformità alla regolamentazione sull'aviazione civile entrata in vigore nel 2008. Il vettore ha illustrato le verifiche effettuate prima della ricertificazione e ha confermato in particolare che il certificato ottenuto comprende una nuova autorizzazione a trasportare merci pericolose, anche se questo aspetto non era stato oggetto di un audit da parte di CAAP. Il vettore ha però precisato di non avvalersi volontariamente di tale autorizzazione. Cebu Pacific ha dichiarato di non essere autorizzato a operare negli Stati Uniti, in seguito all'abbassamento del rating delle Filippine da parte della US FAA. Il vettore ha inoltre indicato di non essere intenzionato a operare nell'UE.

(85) La Commissione riconosce i recenti sforzi avviati dai due vettori per garantire la sicurezza delle operazioni e prende atto inoltre delle misure interne da essi introdotte per migliorare la sicurezza. La Commissione è pronta a effettuare una visita presso questi operatori con la partecipazione di Stati membri e dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, per verificarne la conformità alle norme di sicurezza internazionali.

(86) La Commissione riconosce inoltre i recenti sforzi avviati dalle autorità competenti per riformare il sistema dell'aviazione civile nelle Filippine e i passi compiuti per correggere le carenze in materia di sicurezza denunciate dalla FAA e dall'ICAO. Tuttavia, in attesa dell'effettiva attuazione di azioni correttive adeguate in grado di rispondere alle gravi preoccupazioni in materia di sicurezza espresse dall'ICAO, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che le autorità competenti delle Filippine, per il momento, non siano in grado di attuare e fare applicare le pertinenti norme di sicurezza a tutti i vettori aerei soggetti al loro controllo regolamentare. Pertanto tutti i

vettori aerei certificati nelle Filippine devono essere soggetti ad un divieto operativo e inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

(87) La Commissione ritiene tuttavia che i recenti cambiamenti avvenuti nel *management* di CAAP nonché le iniziative concrete immediate prese da questo nuovo *management*, tra le quali l'assunzione di 23 ispettori qualificati e l'utilizzo di un'importante assistenza tecnica fornita dall'ICAO, dimostrano la volontà dello Stato di affrontare rapidamente le carenze in materia di sicurezza individuate dalla FAA e dall'ICAO e preparare la strada ad un'adeguata soluzione di tali carenze senza ritardi. La Commissione è pronta a sostenere gli sforzi delle Filippine, mediante una visita di valutazione, incentrata sulle prestazioni sotto il profilo della sicurezza degli operatori, allo scopo di superare le gravi carenze constatate in materia di sicurezza.

Osservazioni generali sugli altri vettori aerei inclusi negli allegati A e B

(88) A tutt'oggi, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione non ha avuto alcuna prova della piena attuazione di adeguate azioni correttive da parte degli altri vettori aerei inclusi nell'elenco comunitario aggiornato il 26 novembre 2009, né da parte delle autorità responsabili della supervisione regolamentare dei suddetti vettori aerei. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare soggetti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.

(89) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 474/2006 è così modificato:

1. L'allegato A è sostituito dal testo riportato nell'allegato A del presente regolamento.
2. L'allegato B è sostituito dal testo riportato nell'allegato B del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 30 marzo 2010.

*Per la Commissione,
a nome del presidente
Siim KALLAS
Vicepresidente*

ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO TOTALE NEL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines inserito nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica d'Angola
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	DCD	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republic of Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	003	MBC	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	005	RAD	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIEXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	011	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
PHA	019	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	013	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SERVISAIR	018	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	014	SOR	Repubblica d'Angola

⁽¹⁾ I vettori aerei elencati nell'allegato A possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:		—	Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	AFF	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	n.p.	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Congo responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Repubblica del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Repubblica del Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Sconosciuto	Repubblica del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Sconosciuto	Repubblica del Congo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:		—	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/045/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/ TVC/038/08	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/ TVC/033/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/034/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/ TVC/025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/ TVC/030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/050/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/ TVC/044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/ TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di Gibuti responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Gibuti
DAALLO AIRLINES	Sconosciuto	DAO	Gibuti
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Sconosciuto	CEL	Guinea equatoriale
EGAMS	Sconosciuto	EGM	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.p.	Guinea equatoriale
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n.p.	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica di Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, compresi i seguenti:			Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Repubblica d'Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	KLS	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA	121-025	MKE	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana inserito nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AEROPRAKT KZ	Sconosciuto	APK	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
AIR DIVISION OF EKA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR FLAMINGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Sconosciuto	AKS	Repubblica del Kazakistan
ALMATY AVIATION	Sconosciuto	LMT	Repubblica del Kazakistan
ARKHABAY	Sconosciuto	KEK	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakistan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Repubblica del Kazakistan
BERKUT KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Sconosciuto	KZE	Repubblica del Kazakistan
FENIX	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Repubblica del Kazakistan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIA	Sconosciuto	KKA	Repubblica del Kazakistan
KZAVIASPAS	Sconosciuto	KZS	Repubblica del Kazakistan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Repubblica del Kazakistan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Repubblica del Kazakistan
NAVIGATOR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Sconosciuto	KOV	Repubblica del Kazakistan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SALEM AIRCOMPANY	Sconosciuto	KKS	Repubblica del Kazakistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SAMAL AIR	Sconosciuto	SAV	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	SMK	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakistan
SKYSERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TYAN SHAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Sconosciuto	JTU	Repubblica del Kazakistan
ZHERSU AVIA	Sconosciuto	RZU	Repubblica del Kazakistan
ZHEZKAZGANAIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Kirghizistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
ASIAN AIR	Sconosciuto	AAZ	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	EEA	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KIRGHIZISTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	SGL	Repubblica del Kirghizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	VAC	Repubblica del Kirghizistan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme		—	Liberia
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, inseriti nell'allegato B, compresi i seguenti:			Repubblica del Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	Repubblica del Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Repubblica del Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità delle Filippine responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Repubblica delle Filippine
AEROWURKS AERIAL SPARYING SERVICES	4AN2008003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
BEACON	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CM AERO	4AN2000001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CORPORATE AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
HUMA CORPORATION	2009014	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND AVIATION	2009009	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SPIRIT OF MANILA SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WORLD AVIATION, CORP.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
YOKOTA AVIATION, INC.	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZENITH AIR, INC.	2009012	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
ZEST AIRWAYS ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Sconosciuto	Repubblica delle Filippine
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità di São Tomé e Príncipe responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Sconosciuto	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Sudan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme			Repubblica del Sudan
SUDAN AIRWAYS	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
SUN AIR COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
MARSLAND COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ATTICO AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALMAJARA AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
BADER AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALFA AIRLINES	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Sconosciuto		Repubblica del Sudan
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della supervisione dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ ⁽¹⁾

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Tu 204	L'intera flotta, tranne: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50; 1 aeromobile del tipo Falcon 900	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Repubblica del Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakistan	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo B 767; 4 aeromobili del tipo B 757; 10 aeromobili del tipo A319/320/321; 5 aeromobile del tipo Fokker 50	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica del Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Repubblica islamica dell'Iran	L'intera flotta, tranne: 14 aeromobili del tipo A300, 4 aeromobili del tipo A310, 9 aeromobili del tipo B747, 1 aeromobile B737, 6 aeromobili del tipo A320	L'intera flotta, tranne: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBZ EP-ICE EP-ICF	Repubblica islamica dell'Iran

⁽¹⁾ I vettori aerei elencati nell'allegato B possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (wet-leased) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile soggetto a restrizioni	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobili del tipo Challenger; CL601 1 aeromobile del tipo HS-125-800	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica del Gabon Repubblica del Sudafrica
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B-777 e 4 aeromobili del tipo Boeing B-737-700	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Repubblica d'Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucraina	L'intera flotta tranne un aeromobile del tipo MD-83	L'intera flotta, tranne: UR-CFF	Ucraina

(¹) Afrijet è autorizzato esclusivamente ad utilizzare l'aeromobile specifico in questione per le operazioni all'interno della Comunità europea.

(²) Air Astana è autorizzato esclusivamente ad utilizzare l'aeromobile specifico in questione per le operazioni all'interno della Comunità europea.

(³) Gabon Airlines è autorizzato esclusivamente ad utilizzare l'aeromobile specifico in questione per le operazioni all'interno della Comunità europea.

(⁴) Iran Air può operare con destinazione l'Unione europea utilizzando l'aeromobile specificamente indicato alle condizioni stabilite ai considerandi 48 e 49 del presente regolamento.

REGOLAMENTO (UE) N. 274/2010 DELLA COMMISSIONE**del 30 marzo 2010****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 (CE) n. 1580/2007 della Commissione, del 21 dicembre 2007, recante modalità di applicazione dei regolamenti (CE) n. 2200/96, (CE) n. 2201/96 e (CE) n. 1182/2007 nel settore degli ortofrutticoli ⁽²⁾, in particolare l'articolo 138, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

Il regolamento (CE) n. 1580/2007 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 XV, parte A, del medesimo regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 138 del regolamento (CE) n. 1580/2007 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 31 marzo 2010.

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

Fatto a Bruxelles, il 30 marzo 2010.

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 350 del 31.12.2007, 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	IL	156,4
	JO	98,8
	MA	166,6
	TN	154,7
	TR	123,2
	ZZ	139,9
0707 00 05	JO	75,8
	MA	108,5
	TR	127,2
	ZZ	103,8
0709 90 70	MA	142,0
	TR	100,2
	ZZ	121,1
0805 10 20	EG	47,6
	IL	53,2
	MA	50,7
	TN	46,9
	TR	62,7
	ZZ	52,2
0805 50 10	EG	63,7
	IL	91,6
	MA	49,1
	TR	64,8
	ZA	71,7
	ZZ	68,2
0808 10 80	AR	80,6
	BR	89,2
	CA	74,4
	CL	94,4
	CN	95,2
	MK	23,6
	US	132,0
	UY	93,5
	ZA	92,9
	ZZ	86,2
0808 20 50	AR	78,4
	CL	150,4
	CN	35,0
	MX	100,0
	UY	106,8
	ZA	92,6
	ZZ	93,9

⁽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 DELLA COMMISSIONE

del 29 marzo 2010

che esonera la prospezione e lo sfruttamento di giacimenti petroliferi o di gas in Inghilterra, Scozia e Galles dall'applicazione della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali

[notificata con il numero C(2010) 1920]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/192/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

plica anche in relazione a questi obblighi ridotti di cui all'articolo 27 della stessa direttiva.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

(3) Il 15 ottobre 2009 Shell ha presentato alla Commissione tramite e-mail una richiesta ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 5, della direttiva 2004/17/CE. A norma dell'articolo 30, paragrafo 5, primo comma, la Commissione ha informato in proposito le autorità del Regno Unito con lettera del 21 ottobre 2009, alla quale le predette autorità hanno risposto con e-mail del 16 novembre 2009. Il 17 novembre 2009, tramite e-mail, la Commissione ha chiesto a Shell informazioni supplementari, trasmesse da Shell tramite e-mail il 25 novembre 2009.

vista la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali⁽¹⁾, in particolare l'articolo 30, paragrafi 5 e 6,

vista la richiesta presentata da Shell U.K. (in seguito «Shell») a mezzo posta elettronica il 15 ottobre 2009,

(4) La richiesta presentata da Shell riguarda la prospezione e lo sfruttamento di giacimenti petroliferi o di gas in Inghilterra, Scozia e Galles. In linea con decisioni precedenti della Commissione in materia di concentrazioni⁽²⁾, nella richiesta sono descritte tre attività distinte di Shell, in particolare:

sentito il comitato consultivo per gli appalti pubblici,

considerando quanto segue:

a) la prospezione di petrolio e gas naturale;

I. I FATTI

(1) A norma dell'articolo 27 della direttiva 2004/17/CE, gli enti aggiudicatori incaricati della prospezione ed estrazione di petrolio o di gas naturale nel Regno Unito sono stati autorizzati ad applicare un regime alternativo anziché il normale corpus di norme. Il regime alternativo comporta taluni obblighi statistici e l'obbligo di osservare i principi di non discriminazione e di concorrenza nell'aggiudicazione di appalti di forniture, di lavori e di servizi, soprattutto riguardo alle informazioni che gli enti debbono mettere a disposizione degli operatori economici sulle proprie intenzioni di appalto.

b) la produzione di petrolio; e

c) la produzione di gas naturale.

(2) Il meccanismo di cui all'articolo 30, inerente alla deroga alle disposizioni della direttiva 2004/17/CE di cui beneficiano taluni operatori in determinate circostanze, si ap-

Conformemente alle predette decisioni della Commissione, la «produzione» ai fini della presente decisione include anche lo «sviluppo», ovvero la creazione di un'infrastruttura adeguata per la produzione futura (piattaforme petrolifere, oleodotti, terminali, ecc.).

⁽¹⁾ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

⁽²⁾ Cfr. in particolare la decisione 2004/284/CE della Commissione, del 29 settembre 1999, che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato comune e con l'accordo SEE (caso n. IV/M.1383 — Exxon/Mobil) (GU L 103 del 7.4.2004, pag. 1) e decisioni successive, tra cui la decisione del 3 maggio 2007 della Commissione che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato comune (caso n. IV/M.4545 — Statoil/Hydro) in base al regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio.

II. CONTESTO NORMATIVO

- (5) L'articolo 30 della direttiva 2004/17/CE dispone che gli appalti destinati a permettere la prestazione di un'attività rientrante nel campo di applicazione della direttiva stessa non siano soggetti alla direttiva se, nello Stato membro in cui è esercitata l'attività, questa è direttamente esposta alla concorrenza su mercati liberamente accessibili. L'esposizione diretta alla concorrenza viene valutata sulla base di criteri oggettivi che tengono conto delle caratteristiche specifiche del settore interessato. Un mercato è considerato liberamente accessibile se lo Stato membro ha attuato e applicato le norme della regolamentazione UE sulla liberalizzazione di un determinato settore o di parti di esso.
- (6) Poiché il Regno Unito ha attuato e applicato la direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 1994, relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi⁽¹⁾, il mercato dovrebbe essere considerato liberamente accessibile in conformità dell'articolo 30, paragrafo 3, primo comma, della direttiva 2004/17/CE. L'esposizione diretta alla concorrenza in un mercato specifico dev'essere valutata in base a vari criteri, nessuno dei quali è determinante di per sé.
- (7) Per valutare se gli operatori rilevanti siano esposti alla concorrenza diretta nei mercati interessati dalla presente decisione, occorre prendere in considerazione la quota di mercato dei principali operatori ed il grado di concentrazione di tali mercati. Dato che le condizioni variano per le diverse attività oggetto della presente decisione, viene realizzata una valutazione separata per ciascuna attività/ciascun mercato.
- (8) La presente decisione fa salva l'applicazione delle regole della concorrenza.

III. VALUTAZIONE

- (9) Ciascuna delle tre attività oggetto della presente richiesta (la prospezione di petrolio e gas naturale, la produzione di petrolio e la produzione di gas naturale) è stata considerata come un mercato del prodotto separato nelle decisioni precedenti della Commissione di cui al precedente considerando 4. Tali attività dovrebbero pertanto essere esaminate separatamente.

La prospezione di petrolio e gas naturale

- (10) In base alla prassi consolidata della Commissione⁽²⁾, la prospezione di petrolio e gas naturale costituisce un unico mercato del prodotto rilevante poiché è impossi-

bile stabilire dall'inizio se la prospezione porterà al ritrovamento di petrolio o gas naturale. La stessa consolidata prassi della Commissione ha inoltre consentito di appurare che la portata geografica di tale mercato è mondiale.

- (11) È possibile misurare le quote di mercato degli operatori attivi nella prospezione in base a tre variabili: la spesa in conto capitale, le riserve comprovate e la produzione prevista. È stato considerato inadeguato utilizzare la spesa in conto capitale per misurare le quote di mercato degli operatori attivi nel mercato della prospezione, tra l'altro a causa delle grandi differenze esistenti tra i livelli di investimento necessari in aree geografiche diverse. Ad esempio, sono necessari investimenti maggiori per le prospezioni di petrolio e gas nel Mare del Nord piuttosto che in Medio Oriente.
- (12) Di norma sono stati applicati altri due parametri per valutare le quote di mercato degli operatori economici all'interno di questo settore: le loro quote di riserve comprovate e di produzione prevista⁽³⁾.
- (13) Al 31 dicembre 2008, in base alle informazioni disponibili, le riserve mondiali comprovate di petrolio e gas ammontavano ad un totale di 385 miliardi di metri cubi standard equivalente petrolio (nel seguito Sm³ o. e.)⁽⁴⁾. La quota di Shell ammontava a 1,759 miliardi di Sm³ o. e., pari ad una quota di mercato dello 0,46 %. Al 1° gennaio 2009, le riserve combinate comprovate di petrolio e gas in Gran Bretagna ammontavano a poco più di 0,88 miliardi di Sm³ o. e.⁽⁵⁾, ovvero lievemente oltre lo 0,22 % delle riserve mondiali. La quota di Shell è persino inferiore. In base alle informazioni disponibili esiste una correlazione diretta tra le riserve comprovate di petrolio e gas e la produzione futura prevista. Nessuna delle informazioni disponibili indica pertanto che la quota di mercato di Shell sarebbe sostanzialmente diversa se misurata in termini di produzione prevista anziché di quota di riserve comprovate. Ai successivi considerando 14 e 17 figurano le quote di mercato di Shell e dei suoi concorrenti principali per quanto riguarda rispettivamente la produzione di petrolio e di gas. Dati i collegamenti tra le riserve comprovate e la produzione effettiva queste cifre possono essere considerate tra l'altro come un indice dello stato della concorrenza nel mercato interessato. Il mercato della prospezione non presenta un elevato grado di concentrazione. Società statali a parte, il mercato è caratterizzato dalla presenza di altri due operatori privati internazionali integrati verticalmente detti «super major» (BP e ExxonMobil) e di un certo numero di cosiddette «major». Questi elementi sono un indice dell'esposizione diretta alla concorrenza.

⁽¹⁾ GU L 164 del 30.6.1994, pag. 3.

⁽²⁾ Cfr. in particolare la suddetta decisione Exxon/Mobil e la più recente decisione della Commissione del 19 novembre 2007 che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato comune (Caso COMP/M.4934 — KazMunaiGaz/Romp petrol) a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio.

⁽³⁾ Cfr. in particolare la predetta decisione Exxon/Mobil (considerando 25 e 27).

⁽⁴⁾ Cfr. punto 5.2.1. della richiesta e le fonti ivi citate, in particolare la «BP Statistical Review of World Energy», giugno 2009, ad essa allegata.

⁽⁵⁾ 0,34 trilioni di Sm³ di gas, pari a 0,34 miliardi di Sm³ o. e., e 3 400 milioni di barili di petrolio pari a 0,540 miliardi di Sm³, per un totale di 0,88 miliardi di Sm³.

Produzione di petrolio

- (14) In base alla prassi consolidata della Commissione ⁽¹⁾, lo sviluppo e la produzione di petrolio (greggio) costituisce un mercato del prodotto separato la cui portata geografica è mondiale. In base alle informazioni disponibili ⁽²⁾, la produzione quotidiana totale di petrolio mondiale è stata pari a 81 820 milioni di barili nel 2008. Lo stesso anno Shell ha prodotto un totale di 1 771 milioni di barili al giorno, pari ad una quota di mercato del 2,16 %. Ai fini della presente analisi è importante considerare il grado di concentrazione ed il mercato rilevante nel suo insieme. In quest'ottica la Commissione osserva che il mercato della produzione di greggio è caratterizzato dalla presenza di grandi società statali e di altri due operatori privati internazionali integrati verticalmente (le cosiddette super major: BP e ExxonMobil le cui quote di produzione di greggio nel 2008 sono ammontate rispettivamente al 3,08 % e al 2,32 %) così come di un certo numero di cosiddette «major» ⁽³⁾. Questi fattori suggeriscono che il mercato comprende alcuni operatori tra i quali si può presumere esista un'effettiva concorrenza.

Produzione di gas naturale

- (15) In una decisione precedente della Commissione ⁽⁴⁾ riguardante la fornitura a valle di gas a clienti finali, la Commissione ha distinto tra gas a basso potere calorifico (LCV) e gas ad alto potere calorifico (HCV). La Commissione si è inoltre posta la questione se le forniture di gas naturale liquefatto (GNL) dovessero essere distinte dalle forniture di gas naturale di città ⁽⁵⁾. Tuttavia in una decisione successiva riguardante tra l'altro lo sviluppo e la produzione di gas naturale ⁽⁶⁾, la Commissione ha lasciato aperta la questione se, ai fini di tale decisione, esistessero mercati separati per il gas a basso potere calorifico (LCV), il gas ad alto potere calorifico (HCV) e il gas naturale liquefatto (GNL) «poiché la valutazione finale non cambiava a prescindere dalla definizione adottata». Anche ai fini della presente decisione la questione può essere lasciata aperta per le ragioni seguenti:

— Shell non produce GNL,

— Shell U.K. Limited opera in Gran Bretagna (Scozia, Inghilterra e Galles) dove il mercato a pronti del gas, il cosiddetto National Balancing Point, non fa distinzione tra LCV e HCV. National Grid plc (il gestore britannico della rete nazionale di gas) è responsabile del controllo della qualità del gas immesso nella rete.

⁽¹⁾ Cfr. in particolare la suddetta decisione Exxon/Mobil e la più recente decisione KazMunaiGaz/Rompetrol.

⁽²⁾ Cfr. pag. 8 della «BP Statistical Review of World Energy» del giugno 2009, allegata alla richiesta, nel seguito «BP Statistics».

⁽³⁾ Le cui quote di mercato sono inferiori a quelle delle «super major».

⁽⁴⁾ Decisione 2007/194/CE della Commissione, del 14 novembre 2006, che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato comune e con il funzionamento del SEE (Caso COMP/M.4180 — Gaz de France/Suez) (GU L 88 del 29.3.2007, pag. 47).

⁽⁵⁾ Cfr. in particolare la suddetta decisione Gaz de France/Suez.

⁽⁶⁾ La suddetta decisione Statoil/Hydro, punto 12.

- (16) Per quanto riguarda il mercato geografico, nelle decisioni precedenti ⁽⁷⁾ la Commissione ha stabilito che comprende lo Spazio economico europeo (SEE) e eventualmente Russia e Algeria.

- (17) In base alle informazioni disponibili ⁽⁸⁾ la produzione totale di gas nell'UE è ammontata a 190,3 miliardi di Sm³ nel 2008 e quella del SEE per lo stesso anno a 289,5 miliardi di Sm³. La produzione di Shell per il 2008 è ammontata a 37,60 miliardi di Sm³, pari ad una quota di mercato del 12,99 %. Per il 2008 le produzioni di Russia e Algeria sono ammontate rispettivamente a 601,7 e 86,5 miliardi di Sm³. La produzione totale del SEE più Russia ed Algeria è pertanto ammontata ad un totale di 976,7 miliardi di Sm³, di cui la quota di Shell è stata pari al 3,85 %. Anche il grado di concentrazione sul mercato della produzione di gas naturale è scarso, considerata la presenza delle supermajor (ExxonMobil e BP con quote di mercato comprese rispettivamente tra [10-20] % e [5-10] %) e delle major (Statoil e Total con quote di mercato dell'ordine rispettivamente di [10-20] % e [5-10] %) e la pressione delle altre due società statali importanti ovvero la russa Gazprom e l'algerina Sonatrach (con quote di mercato comprese rispettivamente tra [30-40] % e [10-20] %) ⁽⁹⁾. Questo elemento è un ulteriore indice dell'esposizione diretta alla concorrenza.

IV. CONCLUSIONI

- (18) Sulla base dei fattori esaminati ai considerando da 5 a 17, si può ritenere che la condizione dell'esposizione diretta alla concorrenza fissata dall'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2004/17/CE sia rispettata in Inghilterra, Scozia e Galles per i seguenti servizi:

- a) la prospezione di petrolio e gas naturale;
- b) la produzione di petrolio; e
- c) la produzione di gas naturale.

- (19) Poiché si considera soddisfatta la condizione dell'accesso libero al mercato, non si deve applicare la direttiva 2004/17/CE quando gli enti aggiudicatori assegnano contratti destinati a consentire l'esecuzione in Inghilterra, Scozia e Galles dei servizi di cui alle lettere da a) a c), del considerando 18, né quando si organizzano gare per l'esercizio di tale attività nelle predette aree geografiche.

- (20) La presente decisione si basa sulla situazione di diritto e di fatto del periodo ottobre-dicembre 2009 quale risulta dalle informazioni presentate da Shell e dalle autorità del Regno Unito. Essa potrà essere rivista, qualora cambiamenti significativi della situazione giuridica e di fatto comportino il non rispetto delle condizioni di applicabilità di cui all'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2004/17/CE,

⁽⁷⁾ Cfr. ad esempio quelle menzionate supra al considerando 4.

⁽⁸⁾ Cfr. in particolare «BP Statistics», pag. 24.

⁽⁹⁾ Cfr. la suddetta decisione Statoil/Hydro.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La direttiva 2004/17/CE non si applica ai contratti attribuiti da enti aggiudicatori e destinati a consentire l'esecuzione dei seguenti servizi in Inghilterra, Scozia e Galles:

- a) la prospezione di petrolio e gas naturale;
- b) la produzione di petrolio; e
- c) la produzione di gas naturale.

Articolo 2

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 marzo 2010.

Per la Commissione
Michel BARNIER
Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 29 marzo 2010

che modifica la decisione 2003/135/CE per quanto riguarda i piani per l'eradicazione della peste suina classica nei suini selvatici e la vaccinazione d'emergenza dei suini selvatici contro tale malattia in alcune zone della Renania settentrionale-Vestfalia e della Renania-Palatinato (Germania)

[notificata con il numero C(2010) 1931]

(I testi in lingua tedesca e francese sono i soli facenti fede)

(2010/193/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2001/89/CE del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa a misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 16, paragrafo 1, quinto comma e l'articolo 20, paragrafo 2, quinto comma,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione 2003/135/CE della Commissione, del 27 febbraio 2003, che approva i piani per l'eradicazione della peste suina classica e la vaccinazione di emergenza dei suini selvatici contro la peste suina classica in Germania, negli Stati federali della Bassa Sassonia, della Renania settentrionale-Vestfalia, della Renania-Palatinato e della Saar ⁽²⁾ è uno dei numerosi provvedimenti adottati contro la peste suina classica.
- (2) La Germania ha informato la Commissione della recente evoluzione della malattia nei suini selvatici in alcune zone degli Stati federali della Renania settentrionale-Vestfalia e della Renania-Palatinato.
- (3) Secondo queste informazioni, la peste suina classica nei suini selvatici è stata eradicata in alcune zone meridionali della Renania-Palatinato e della regione dell'Eifel. Pertanto, in queste zone non è più necessario applicare i

piani per l'eradicazione della peste suina classica nei suini selvatici né la vaccinazione d'emergenza dei suini selvatici contro tale malattia.

- (4) Occorre pertanto modificare di conseguenza la decisione 2003/135/CE.
- (5) 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

L'allegato della decisione 2003/135/CE è sostituito dall'allegato della presente decisione.

Articolo 2

La Repubblica federale di Germania e la Repubblica francese sono destinatarie della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 marzo 2010.

Per la Commissione

John DALLI

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 316 dell'1.12.2001, pag. 5.

⁽²⁾ GU L 53 del 28.2.2003, pag. 47.

ALLEGATO

«ALLEGATO

1. ZONE NELLE QUALI SONO ATTUATI PIANI DI ERADICAZIONE**A. Nel Land Renania-Palatinato**

- a) i Kreise Altenkirchen e Neuwied;
- b) nel Kreis Westerwald: i comuni di Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Walmerod e Westerburg, il comune di Höhr-Grenzhausen a nord dell'autostrada A48, il comune di Montabaur a nord dell'autostrada A3 e il comune di Wirges a nord delle autostrade A48 e A3;
- c) nel Landkreis Südwestpfalz: i comuni di Thaleschweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben e Walhalben;
- d) nel Kreis Kaiserslautern: i comuni di Bruchmühlbach-Miesau a sud dell'autostrada A6, Kaiserslautern-Süd e Landstuhl;
- e) la città di Kaiserslautern a sud dell'autostrada A6.

B. Nel Land Renania settentrionale-Vestfalia

- a) nel Kreis Rhein-Sieg: le città di Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg e Lohmar e i comuni di Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck e Much;
- b) nel Kreis Siegen-Wittgenstein: nel comune di Kreuztal le località Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkerhees e Mittelhees, nella città di Siegen le località Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlenbach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern e Eiserfeld, i comuni di Freudenberg, Neunkirchen e Burbach, nel comune di Wilnsdorf le località Rinsdorf e Wilden;
- c) nel Kreis Olpe: nella città di Drolshagen le località Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth e Buchhagen, nella città di Olpe le località Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lüttringhausen e Rüblinghausen, il comune di Wenden;
- d) nel Märkische Kreis: le città di Halver, Kierspe e Meinerzhagen;
- e) nella città di Remscheid: le località Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld e Bergisch Born;
- f) nelle città di Colonia e Bonn: i comuni della riva destra del Reno;
- g) la città di Leverkusen;
- h) il Rheinisch-Bergische Kreis;
- i) l'Oberbergische Kreis.

2. ZONE NELLE QUALI SI APPLICA IL PIANO PER LA VACCINAZIONE DI EMERGENZA

A. Nel Land Renania-Palatinato

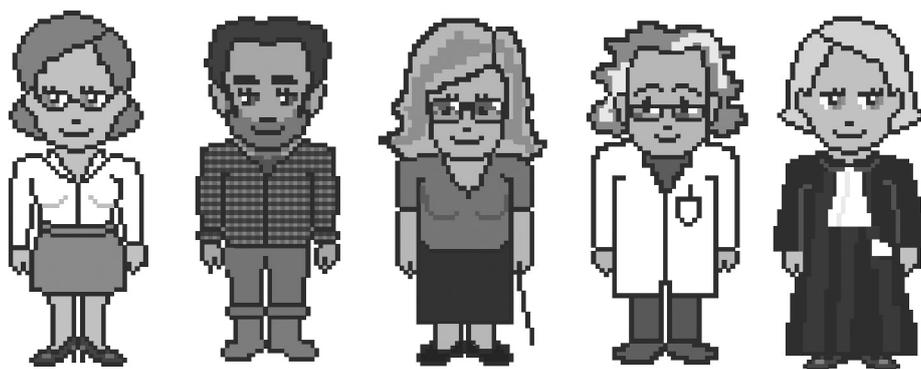
- a) i Kreise Altenkirchen e Neuwied;
- b) nel Kreis Westerwald: i comuni di Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Walmerod e Westerburg, il comune di Höhr-Grenzhausen a nord dell'autostrada A48, il comune di Montabaur a nord dell'autostrada A3 e il comune di Wirges a nord delle autostrade A48 e A3;
- c) nel Landkreis Südwestpfalz: i comuni di Thaleisweiler-Fröschen, Waldfishbach-Burgalben, Rodalben e Walhalben;
- d) nel Kreis Kaiserslautern: i comuni di Bruchmühlbach-Miesau a sud dell'autostrada A6, Kaiserslautern-Süd e Landstuhl;
- e) la città di Kaiserslautern a sud dell'autostrada A6.

B. Nel Land Renania settentrionale-Vestfalia

- a) nel Kreis Rhein-Sieg: le città di Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg e Lohmar e i comuni di Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck e Much;
 - b) nel Kreis Siegen-Wittgenstein: nel comune di Kreuztal le località Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees e Mittelhees, nella città di Siegen le località Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birkenbach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern e Eiserfeld, i comuni di Freudenberg, Neunkirchen e Burbach, nel comune di Wilnsdorf le località Rinsdorf e Wilden;
 - c) nel Kreis Olpe: nella città di Drolshagen le località Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth e Buchhagen, nella città di Olpe le località Olpe, Rhode, Saßmicke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen e Rüblinghausen, il comune di Wenden;
 - d) nel Märkische Kreis: le città di Halver, Kierspe e Meinerzhagen;
 - e) nella città di Remscheid: le località Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchsholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld e Bergisch Born;
 - f) nelle città di Colonia e Bonn: i comuni della riva destra del Reno;
 - g) la città di Leverkusen;
 - h) il Rheinisch-Bergische Kreis;
 - i) l'Oberbergische Kreis.»
-

EU Book shop

Tutte le pubblicazioni dell'UE
che VOI state cercando!



bookshop.europa.eu

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2010 (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 + CD-ROM 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, CD-ROM mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), CD-ROM, 2 edizioni 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 non sono temporaneamente 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 CD-ROM 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.

Il formato CD-ROM sarà sostituito dal formato DVD nel 2010.

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>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT