



Ricerca

Home > Archivio newsletter >

Monitor Europa n. 14 - 9 ottobre 2009

In evidenza



It's a great day for Ireland and for Europe!

A distanza di sedici mesi dall'ultimo referendum irlandese sul Trattato di Lisbona, del giugno 2008, in Irlanda vince il "SI". "SI" allo sblocco della situazione d'impasse avviata una volta con la bocciatura del Trattato per una Costituzione per l'Unione Europea.

> [Leggi l'articolo sul Referendum in Irlanda](#)



Lo tsunami del latte si abbatte su Bruxelles

Lunedì scorso migliaia di produttori lattiero-caseari hanno marciato su Bruxelles per protestare contro la Commissione europea. Cosa sta succedendo nel settore del latte? Cosa vogliono i produttori e quali sono le risposte della Commissione europea?

> [Leggi l'articolo sulle proteste del settore del latte](#)

→ La Newsletter

- > Redazione
- > Numeri pubblicati
- > Iscrizione
- > Le nostre fonti

→ dal sito ED

- > Le nostre iniziative
- > I nostri progetti
- > Le opportunità per i giovani

→Notizie Flash



[Marco Polo: trasporto merci in Europa più pulito \(.pdf 12 kB\)](#)

La Commissione europea ha adottato nuove regole per allargare la portata del suo programma Marco Polo, che dal 2003 sostiene con successo progetti nel settore del trasporto sostenibile.



[Un approccio da donna a donna per incoraggiare l'imprenditorialità \(.pdf 65 kB\)](#)

C'è bisogno di più donne a capo delle imprese. Questa settimana, 130 donne imprenditrici europee di successo lanciano una campagna che mira a incoraggiare più donne a diventare imprenditrici ed a creare la loro propria azienda



[SETIS, Sistema di Informazione sulle Tecnologie strategiche per l'energia \(.pdf 36 kB\)](#)

La Commissione europea ha presentato nei giorni scorsi "SETIS" il nuovo Sistema di Informazione sulle Tecnologie strategiche per l'energia



[Rete transeuropea dei trasporti: presentata la relazione \(.pdf 51 kB\)](#)

I coordinatori della rete transeuropea dei trasporti hanno trasmesso al vice presidente Antonio Tajani la loro quarta relazione annuale - che è anche quella definitiva - del loro primo mandato, illustrando in dettaglio lo stato di avanzamento dei progetti prioritari di cui sono responsabili.



[Chi è il bimilionesimo studente Erasmus? \(.pdf 54 kB\)](#)

Dal suo avvio nel 1987 il programma Erasmus ha aiutato 2 milioni di studenti a svolgere parte dei loro studi o a trovare una collocazione lavorativa in un altro paese europeo.



[Cambiamenti climatici: a Bangkok occorrono passi avanti decisivi per l'adozione di un patto ambizioso \(.pdf 20 kB\)](#)



La Presidenza svedese dell'UE e la Commissione europea hanno invitato oggi i negoziatori internazionali a fare passi avanti decisivi per adottare un accordo globale ambizioso sui cambiamenti climatici, a due settimane dalla riunione di Bangkok che inizierà il 28 settembre.

→ Legislazione europea

[Direttiva 2009/119/CE \(.pdf 811 kB\)](#)

Direttiva 2009/119/CE del Consiglio, del 14 settembre 2009, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi. In GUUE L 265 del 9.10.2009



[Direttiva 2009/105/CE \(.pdf 1131 kB\)](#)

Direttiva 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, relativa ai recipienti semplici a pressione. In GUUE L 264 del 8.10.2009

[Direttiva 2009/103/CE \(.pdf 939 kB\)](#)

Direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità. In GUUE L 263 del 7.10.2009

[Direttiva 2009/104/CE \(.pdf 802 kB\)](#)

Direttiva 2009/104/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, relativa ai requisiti minimi di sicurezza e di salute per l'uso delle attrezzature di lavoro da parte dei lavoratori durante il lavoro (seconda direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE). In GUUE L 260 del 3.10.2009

[Decisione n. 922/2009/CE \(.pdf 766 kB\)](#)

Decisione n. 922/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, sulle soluzioni di interoperabilità per le pubbliche amministrazioni europee (ISA). In GUUE L 260 del 3.10.2009

[Regolamento \(CE\) n. 891/2009 \(.pdf 815 kB\)](#)

Regolamento (CE) n. 891/2009 della Commissione, del 25 settembre 2009, recante apertura e modalità di gestione di alcuni contingenti tariffari comunitari nel settore dello zucchero. In GUUE L 254 del 26.09.2009

→ L'Europa delle Regioni e degli Enti locali

► [Il Patto dei Sindaci \(Covenant of Mayors\) ha messo a punto uno nuovo strumento interattivo per aiutare le città dell'UE a ridurre le loro emissioni di CO2](#)

[La plenaria di Ottobre del Comitato delle Regioni](#)

[Incoraggiare la diffusione di una visione imprenditoriale: il Comitato delle regioni lancia il premio Regione imprenditoriale europea \(.pdf 99 kB\)](#)



→ dal Parlamento europeo



[Istituita una commissione parlamentare speciale sulla crisi finanziaria ed economica](#)

economica

Il Parlamento ha istituito una commissione speciale sulla crisi finanziaria ed economica che, composta di 45 deputati, dovrà analizzare la situazione e proporre delle misure appropriate, valutare la legislazione UE e il coordinamento tra gli Stati membri e curare le relazioni con le istituzioni UE e gli le organizzazioni internazionali. Il mandato della commissione è di 12 mesi a decorrere dall'8 ottobre 2009.



[Compensare i passeggeri delle compagnie aeree che falliscono](#)

Non solo MyAir: in Europa sono molte le compagnie aeree che sono fallite negli ultimi anni, lasciando a terra passeggeri già in possesso del biglietto. Il problema non sono solo i voli persi, ma anche i rimborsi mai avvenuti: oltre al danno la beffa. La commissione trasporti del Parlamento chiede un intervento legislativo, e ha trovato il sostegno del commissario ai Trasporti Antonio Tajani.



[Terremoto in Abruzzo: mobilitati circa 494 milioni di euro dal Fondo UE di](#)

solidarietà



[G20: evitare di imporre oneri eccessivi sulle generazioni future](#)

L'UE ha bisogno di una struttura di vigilanza finanziaria più

Il Parlamento ha deciso di mobilitare una somma di 493.771.159 euro di stanziamenti d'impegno e di pagamento nell'ambito del Fondo di solidarietà dell'Unione europea per contribuire a riparare i danni causati del terremoto che ha devastato l'Abruzzo nell'aprile 2009.

forte che miri all'istituzione di un'autorità unica in materia. E' quanto afferma il Parlamento in una risoluzione sul vertice del G20 di Pittsburgh, sottolineando la necessità di risanare le finanze e garantire la sostenibilità fiscale a lungo termine per evitare eccessivi oneri sulle generazioni future.

→dalla Commissione europea



[COM \(2009\) 504 del 25.09.2009](#)

Relazione della commissione sulla sussidiarietà e la proporzionalità (Legiferare

meglio)



[COM \(2009\) 490 del 30.09.2009](#)

Piano d'azione sulla Mobilità Urbana

→dal Comitato economico e sociale



[Il CESE chiede con forza che si faccia un buon uso della flessicurezza per combattere il lavoro precario \(.pdf 79 kB\)](#)

→dalla Corte di Giustizia



[Sentenza della Corte di giustizia nella causa C-123/08: la normativa olandese può stabilire un trattamento differenziato tra cittadini olandesi e cittadini degli altri stati membri in materia di esecuzione di un mandato di arresto europeo](#)

→L'angolo della lettura



[In questo numero abbiamo selezionato per voi...](#)

→Gli appuntamenti delle prossime settimane



[Garantire le competenze linguistiche in azienda](#)

Seminario pratico di presentazione di Europass Passaporto delle Lingue

[Le identità alimentari in Europa](#)

Dal 19 al 23 ottobre a Bologna 5 giornate dedicate all'identità alimentare europea

➤ [Arriva il Circo sociale europeo](#)

a Bologna dal 29 al 31 ottobre

[iscrizione / cancellazione newsletter](#)

[Archivio newsletter](#)

Privacy | Copyright | Accessibilità | Credits | Disclaimer

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

Bruxelles, 9 ottobre 2009

Marco Polo: trasporto merci in Europa più pulito

La Commissione europea ha adottato nuove regole per allargare la portata del suo programma Marco Polo, che dal 2003 sostiene con successo progetti nel settore del trasporto sostenibile. Il programma offre aiuto finanziario all'industria dei trasporti allo scopo di ridurre il trasporto di merci sulle nostre strade congestionate o di trasferire il traffico merci verso altri modi di trasporto più sostenibili, come quello marittimo, ferroviario o per vie di navigazione interna. Sono state migliorate le condizioni di partecipazione al programma al fine di aumentarne l'attrattiva presso le imprese, condizioni che si applicheranno ai prossimi bandi che dovrebbero essere indetti all'inizio dell'anno prossimo.

Il vicepresidente Antonio Tajani, responsabile dei trasporti, ha commentato: "Il ruolo svolto dal programma Marco Polo è essenziale, in quanto contribuisce a far muovere l'Europa. Intendiamo continuare su questa strada, che si è rivelata vincente, agevolando la partecipazione delle imprese alla selezione. Le regole adottate oggi possono aiutarle a passare a servizi di trasporto sostenibili".

Tra le modifiche apportate figurano un generale abbassamento delle soglie minime perché un progetto possa usufruire di un sostegno finanziario, nonché una soglia ridotta speciale per quei progetti che hanno come obiettivo il passaggio del traffico merci dal trasporto stradale a quello per vie di navigazione interna. Detti cambiamenti permetteranno alle imprese di dimensioni più ridotte, in generale, e a quelle di trasporto su via navigabile interna, in particolare, di presentare più facilmente i loro progetti. Inoltre, dal momento che non è più richiesta la costituzione di un consorzio, per le suddette imprese sarà più facile avere accesso ai finanziamenti.

È stato altresì ridotto il periodo che intercorre tra la presentazione delle domande e la firma dei contratti di sovvenzione, permettendo così alla Commissione di rispondere ai beneficiari in tempi più brevi.

Per finire, oltre ad altre misure di semplificazione, le scadenze per il raggiungimento degli obiettivi del progetto saranno d'ora in poi flessibili e il trasporto modale è esteso ai container e ai mezzi di trasporto vuoti qualora siano effettivamente ritirati dalle strade.

I progetti sostenuti dal primo programma Marco Polo tra il 2003 e il 2006 hanno già permesso di alleggerire le nostre strade di 31 miliardi di tonnellate-chilometro, ovvero l'equivalente di circa 1,5 milioni di camion in viaggio da Parigi a Berlino. Sebbene ciò abbia già sensibilmente contribuito a ridurre il traffico sulle strade europee, il secondo programma Marco Polo ha visto aumentare la propria dotazione finanziaria di quattro volte, raggiungendo per il periodo 2007-2013 la somma di 450 milioni di euro che, secondo l'attuale obiettivo del programma, dovrebbe permettere di evitare una parte considerevole del previsto aumento del trasporto internazionale su strada, stimato a 20 miliardi di tonnellate-chilometro l'anno, oppure di passare a modi di trasporto alternativi.

Un approccio da donna a donna per incoraggiare l'imprenditorialità

C'è bisogno di **più donne a capo delle imprese**. Questa settimana, **130 donne imprenditrici** europee di successo lanciano una campagna che mira a incoraggiare più donne a diventare imprenditrici ed a creare la loro propria azienda. Queste donne, nominate ieri sera a Stoccolma dal Commissario Vladimir Spidla, saranno quindi le **ambasciatrici dell'imprenditorialità**.

Secondo Gunther Verheugen, vice-presidente della Commissione e responsabile per l'impresa e la politica industriale, e Vladimir Spidla "l'UE ha bisogno di più imprenditori, di più persone con delle idee innovatrici e di approcci creativi d'impresa. Abbiamo sotto utilizzato il potenziale delle donne per tanto tempo. Questo deve cambiare e dobbiamo incoraggiare più donne a diventare manager d'impresa, cosa che ci porterà non soltanto delle nuove maniere di fare impresa, ma anche rinforzerà il ruolo femminile nella nostra società".

La c.d. "**Small Business Act**" – legge sulle piccole imprese- del 2008, che mira a migliorare l'approccio globale dell'imprenditorialità, fa appello a un più grande coinvolgimento delle donne nell'impresa. Infatti, in rapporto agli uomini, molte meno donne realizzano un'attività non remunerata e ancor meno quelle che creano un'impresa o manifestano la loro intenzione di farla. Le **donne imprenditrici rappresentano al momento solo il 34,4%** dei lavoratori autonomi e sono solamente 20% nell'industria.

Per avere più informazioni vai su:

[Rete europea delle imprese \(EN\)](#)

[Incoraggiare le donne imprenditrici \(EN\)](#)

[Ambasciatrici dell'imprenditorialità \(EN\)](#)

[Pensa in piccolo, agisci in grande "Small business act" \(EN\)](#)

SETIS, Sistema di Informazione sulle Tecnologie strategiche per l'energia

La Commissione europea ha presentato nei giorni scorsi "**SETIS**" il nuovo **Sistema di Informazione sulle Tecnologie strategiche per l'energia**. Si tratta di un sistema che fornisce informazioni sullo stato attuale, le previsioni e gli investimenti in ricerca e sviluppo per le tecnologie a basso utilizzo di carbone. Il sistema si incentra sull'effettiva pianificazione strategica, l'ideazione e l'implementazione di una politica energetica europea e in particolare è rivolto all'implementazione del **SET PLAN** (Piano per la Tecnologia energetica strategica). Il SETIS valuta e monitora quelle tecnologie che hanno un significativo potenziale per **aiutare l'Europa a raggiungere i propri target energetici** e quelli relativi ai **cambiamenti climatici**, quali energia eolica, solare, CCS o bioenergia. Offre inoltre strumenti interattivi per comparare il massimo potenziale e le previsioni dei costi di produzione energetica per le differenti tecnologie.

Per saperne di più:

[SETIS](#)

Bruxelles, 7 ottobre 2009

Rete transeuropea dei trasporti: i coordinatori presentano la relazione annuale ed un documento di sintesi comune

I coordinatori della rete transeuropea dei trasporti hanno trasmesso al vice presidente Antonio Tajani la loro quarta relazione annuale – che è anche quella definitiva – del loro primo mandato, illustrando in dettaglio lo stato di avanzamento dei progetti prioritari di cui sono responsabili.

Antonio Tajani, responsabile dei trasporti nell'ambito della Commissione, ha dichiarato: "Esprimo la mia gratitudine ai coordinatori europei. Come negli anni precedenti, le loro relazioni offrono infatti alla Commissione europea ed alle altre istituzioni dell'UE un'analisi particolareggiata di nove progetti europei di ampia portata. Personalmente sono non soltanto soddisfatto dei progressi compiuti ma anche compiaciuto di poter constatare che, al termine di questo primo mandato, il ricorso alle competenze e al talento di personalità politiche europee dotate di grande esperienza, prescelte per svolgere il ruolo di negoziatori, di interlocutori e di ambasciatori per progetti di fondamentale importanza della TEN-T si è rivelato un vero e proprio successo. Attualmente guardiamo con fiducia alla conclusione dei lavori nei prossimi quattro anni, particolarmente nel contesto del riesame della politica nel settore della rete transeuropea dei trasporti". Il vice presidente ha così concluso: "È tuttavia con profonda tristezza che ricordo il decesso di Karel Van Miert nel giugno di quest'anno. La sua perdita, non soltanto in veste di coordinatore bensì anche come fonte permanente di ispirazione per quanti lavorano nel settore dei trasporti in Europa, si fa dolorosamente sentire".

Le relazioni annuali del 2009 sintetizzano non soltanto il lavoro svolto durante il biennio 2008-2009 ma anche l'intero periodo del primo mandato quadriennale (2005-2009). Come già negli anni scorsi, le relazioni, oltre a rispecchiare la visione e le analisi personali dei coordinatori, contengono una serie di proposte e di raccomandazioni che consentono a tutte le parti interessate di svolgere un ruolo attivo nelle varie fasi di realizzazione dei progetti.

Inoltre, i coordinatori hanno trasmesso al vice presidente un documento di sintesi, frutto di una riflessione comune al termine del loro primo mandato. Nell'ambito del processo di riesame della TEN-T lanciato dalla Commissione europea all'inizio del loro secondo mandato, i coordinatori desiderano contribuire al dibattito presentando una valutazione ed alcune raccomandazioni basate sulla propria esperienza.

Il signor Tajani si è congratulato con i coordinatori europei sottolineando l'utilità del loro operato: *“Non posso fare a meno di constatare l'immenso successo che i coordinatori europei hanno ottenuto per quanto riguarda questi complessi progetti transfrontalieri e internazionali. Ancora una volta, il loro personale impegno – quanto mai reale – ha reso possibile il buon esito di questi progetti. Ciò è stato di particolare importanza nelle circostanze estremamente difficili che gli Stati membri hanno conosciuto nel corso dell'ultimo anno: basti pensare alla crisi economica e finanziaria di portata mondiale. In particolare, accolgo con grande soddisfazione il documento di sintesi che i coordinatori mi hanno presentato e che sarà cruciale nell'ambito dei dibattiti in corso sulla strategia da adottare in futuro per la TEN-T.”*

Il riesame – ora come ora in atto – della politica relativa alla TEN-T consentirà di mettere a fuoco le prossime sfide del programma TEN-T e di conferire maggior peso all'attività dei coordinatori. Sull'argomento è prevista un'importante riunione, in occasione delle giornate della TEN-T che si terranno quest'anno a Napoli il 21 e 22 ottobre, nel corso della quale le parti interessate discuteranno approfonditamente l'orientamento e gli obiettivi della futura politica europea in materia di trasporti. La conferenza fa seguito alla pubblicazione di un Libro verde sull'avvenire della politica dei trasporti del febbraio di quest'anno. Essa definirà inoltre una serie di opzioni per lo sviluppo della politica della TEN-T nel prossimo decennio, tenendo conto in particolar modo degli obiettivi della lotta contro il cambiamento climatico nonché dei progressi tecnologici nei settori del trasporto e dell'energia. Essa mira altresì a potenziare il contributo della TEN-T alla realizzazione degli obiettivi di un'Unione allargata in una congiuntura economica particolarmente difficile.

Le relazioni di attività dei coordinatori e il loro documento di sintesi comune sono disponibili sul seguente *link*:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2009_en.htm

Sig. Karel Van Miert: asse ferroviario Berlino – Palermo

Sig. Etienne Davignon: asse ferroviario ad alta velocità del sudest dell'Europa

Sig. Laurens Jan Brinkhorst: asse ferroviario Lione – frontiera dell'Ucraina

Sig. Péter Balázs: asse ferroviario Parigi – Bratislava

Sig.ra Karla Peijs: asse fluviale Reno/Mosa – Main – Danubio; canale Senna-Schelda

Sig. Luis Valente de Oliveira: autostrade del mare

Sig. Pavel Telička: 'Rail Baltica'

Sig. Karel Vinck: ERTMS

Bruxelles, 5 ottobre 2009

Chi è il bimilionesimo studente Erasmus?

Dal suo avvio nel 1987 il programma Erasmus ha aiutato 2 milioni di studenti a svolgere parte dei loro studi o a trovare una collocazione lavorativa in un altro paese europeo. 31 studenti (uno per ciascun paese che partecipa a Erasmus) sono stati ora scelti per rappresentare simbolicamente il bimilionesimo studente. Essi sono stati festeggiati in occasione di una conferenza a Lund, Svezia, il 5 e 6 ottobre. Nel corso della conferenza le parti interessate discutono il futuro del programma Erasmus e, più in generale, l'eventuale apertura di opportunità per tutti i giovani di recarsi all'estero per studiare.

Consegnando i riconoscimenti, Maroš Šefčovič, il nuovo commissario europeo responsabile per l'Istruzione, la Formazione e la Cultura, ha affermato: *"Erasmus costituisce un importante risultato europeo e sono lieto di celebrare questo evento: il bimilionesimo studente Erasmus. La Commissione sostiene con vigore l'idea che il fatto di andare all'estero per studiare dovrebbe diventare per i giovani europei la regola più che l'eccezione. La conferenza di Lund contribuisce a tradurre in realtà questo obiettivo".*

Le storie dei 31 studenti selezionati sono riportate in una pubblicazione uscita in occasione della conferenza. Ad esempio, le due seguenti testimonianze indicano come Erasmus abbia avuto un effetto positivo sulle vite degli studenti:

Stefanie Bakelandt, una studentessa ventiduenne dell'università di Gand, in Belgio, ha studiato filosofia per quattro mesi in qualità di studente Erasmus presso l'università pedagogica di Vilnius, Lituania. Sentiamo le sue parole: *"Mi sono resa conto che questa esperienza ha fatto di me una persona nuova e che non sarò mai più capace di guardare al mondo e all'Europa, che è la mia patria, allo stesso modo di prima."*

Kate Samways, una studentessa ventunenne dell'università di Cardiff, Regno Unito, che si prepara a diventare insegnante di lingue, si è recata per dieci mesi con un collocamento Erasmus presso l'istituto "2isa", un centro di formazione informatica per adulti fisicamente disabili sito a Millau, Francia, ed ha potuto anche svolgere i suoi studi Erasmus presso l'università Ca' Foscari di Venezia. Essa ha affermato: *"La vita di Erasmus per me ha a che fare con nuove opportunità. Ho colto tutte le opportunità che mi si sono prospettate e ringrazio Erasmus per avermele offerte."*

Il programma Erasmus è stato avviato nel 1987 e attualmente più di 180.000 studenti si recano annualmente all'estero grazie al suo sostegno. Alla metà del 2009 il numero complessivo di persone che sono andate all'estero in qualità di studenti Erasmus ha raggiunto la cifra di 2 milioni. Ciò che è meno noto è che dal 1997 più di 200.000 insegnanti di istituzioni di istruzione superiore hanno potuto partecipare al programma Erasmus per insegnare all'estero. Oltre a questi scambi, le istituzioni di istruzione collaborano tra di loro in tutta Europa attraverso progetti e reti finanziati da Erasmus.

La celebrazione del bimilionesimo studente Erasmus coincide con la conferenza intitolata "Erasmus – The way forward and the Green Paper on mobility of young people" (Erasmus – Il suo futuro e il Libro verde sulla mobilità dei giovani) organizzata dalla presidenza svedese dell'UE. Le discussioni sono impiegate sul miglioramento del programma Erasmus e sulle modalità da attuare per far sì che andare all'estero a studiare sia la regola piuttosto che l'eccezione per tutti i giovani europei. Questo è l'interrogativo di fondo del Libro verde "Promuovere la mobilità dei giovani per l'apprendimento", pubblicato dalla Commissione europea nel luglio 2009. Fino al 15 dicembre 2009 è aperta una consultazione pubblica (comprendente anche un questionario on line) su questa tematica.

Per saperne di più:

Commissione europea: Il bimilionesimo studente Erasmus: 31 studenti di 31 paesi raccontano la loro esperienza Erasmus:

http://ec.europa.eu/education/erasmus/doc1805_en.htm

Commissione europea: IP/09/1204, 30 luglio 2009: "Erasmus raggiunge i 2 milioni di studenti: [IP/09/1204](http://ec.europa.eu/education/erasmus/doc1805_en.htm)

Commissione europea: Il Libro verde e la consultazione sul Libro verde "Promuovere la mobilità dei giovani per l'apprendimento":

http://ec.europa.eu/education/focus/focus363_en.htm

Sito web della conferenza: <http://www.kongresslund.se/erasmus>

Commissione europea: Il programma Erasmus:

<http://ec.europa.eu/education/erasmus>

Bruxelles/Stoccolma, 25 settembre 2009

Cambiamenti climatici: a Bangkok occorrono passi avanti decisivi per l'adozione di un patto ambizioso a livello mondiale

La Presidenza svedese dell'UE e la Commissione europea hanno invitato oggi i negoziatori internazionali a fare passi avanti decisivi per adottare un accordo globale ambizioso sui cambiamenti climatici, a due settimane dalla riunione di Bangkok che inizierà il 28 settembre. L'appuntamento di Bangkok è la penultima sessione preparatoria prima della conferenza delle Nazioni Unite sul clima che si terrà a Copenaghen a dicembre, durante la quale si dovrà concludere un accordo globale in materia.

Il commissario all'ambiente, Stavros Dimas, ha dichiarato: "L'Unione europea ha definito un programma esaustivo per concludere l'accordo globale ambizioso che sarà necessario per evitare che i cambiamenti climatici raggiungano livelli pericolosi. Ora, dopo due anni di dibattiti, è giunto il momento che tutte le Parti si decidano ad impegnarsi pienamente per preparare il terreno in vista delle decisioni che dovranno essere prese a Copenaghen. A Bangkok sarà dunque necessario fare dei progressi decisivi. Di recente la Commissione europea ha presentato proposte sul tema dei finanziamenti, un elemento centrale dei negoziati. Mi rivolgo ora ai nostri partner nei paesi industrializzati e in via di sviluppo, certo che sapranno imprimere maggiore urgenza e ambizione alle proposte avanzate."

Il ministro dell'Ambiente svedese, Andreas Carlgren, si è così espresso: "L'UE accoglie positivamente qualsiasi passo avanti, ad esempio la decisione del nuovo governo giapponese di incrementare sensibilmente l'obiettivo di riduzione delle emissioni del paese. Le incoraggianti dichiarazioni pubbliche che le maggiori economie emergenti hanno reso di recente sull'intenzione di contenere la crescita delle emissioni devono ora tradursi in azioni concrete ed essere oggetto di negoziato. I messaggi provenienti dai vertici delle Nazioni Unite e del G20 devono avere ripercussioni e trovare un riscontro a Bangkok. Noi leader politici intendiamo raggiungere un accordo e i negoziatori dovranno concentrarsi sugli elementi sostanziali ed essenziali."

Il processo di Copenaghen

I negoziati intesi a preparare un accordo delle Nazioni Unite per la lotta ai cambiamenti climatici per il periodo successivo al 2012, anno in cui cesseranno di applicarsi alcune importanti disposizioni del protocollo di Kyoto, dovrebbero concludersi durante la conferenza di Copenaghen, prevista dal 7 al 18 dicembre 2009. Le ultime sedute preparatorie si terranno a Bangkok dal 28 settembre al 9 ottobre e a Barcellona dal 2 al 6 novembre prossimi.

La posizione dell'UE

L'UE sta puntando ad un patto ambizioso e di ampia portata per evitare che il surriscaldamento planetario raggiunga i livelli pericolosi prospettati dalla comunità scientifica, vale a dire un aumento della temperatura di oltre 2°C rispetto alla situazione preindustriale. I dati scientifici rivelano che, per rimanere entro questa soglia, i paesi industrializzati dovranno ridurre le proprie emissioni di gas serra del 25-40% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2020, mentre entro lo stesso anno i paesi in via di sviluppo si vedranno costretti a limitare la rapida crescita delle proprie emissioni a circa il 15-30% rispetto alla situazione attuale.

L'UE si è impegnata unilateralmente ad abbattere le proprie emissioni di almeno il 20% rispetto al 1990 entro il 2020 e sta realizzando questo obiettivo con il pacchetto su Clima ed energia ([IP/09/628](#)). Si è inoltre impegnata ad arrivare ad abbattere le emissioni del 30% se altri paesi industrializzati accetteranno di realizzare riduzioni comparabili e se i paesi in via di sviluppo più avanzati economicamente daranno un contributo adeguato all'accordo.

Il 10 settembre la Commissione ha presentato una proposta europea per incrementare i finanziamenti internazionali destinati ai paesi in via di sviluppo per azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici ([IP/091297](#)). Questo sarà il documento di partenza per il Consiglio europeo che, entro la fine di ottobre, dovrà decidere sulla posizione dell'UE in merito al finanziamento.

La riunione di Bangkok

Finora le tre sessioni ufficiali di negoziato tenutesi quest'anno hanno fatto registrare pochi passi avanti. La sessione informale di Bonn dello scorso mese si è conclusa con la presentazione di un documento di negoziato di oltre 250 pagine, scarsamente strutturato e incompleto. Se si vorrà concludere un accordo a Copenaghen, a Bangkok sarà necessario semplificare drasticamente questa bozza e avanzare più rapidamente.

Occorrerà inoltre rendere più efficace l'intero processo negoziale, ad esempio costituendo piccoli gruppi paralleli in cui condurre i negoziati piuttosto che organizzare sessioni plenarie di grandi dimensioni. L'obiettivo prioritario dovrebbe essere quello di approvare alcuni elementi fondamentali dell'accordo di Copenaghen e procedere su questi.

Per l'UE tali elementi essenziali si possono così riassumere:

- riduzioni vincolanti delle emissioni per tutti i paesi industrializzati sulla base di impegni comparabili;
- interventi adeguati dei paesi in via di sviluppo per contenere le proprie emissioni;
- istituzione di un quadro d'azione sull'adattamento ai cambiamenti climatici;
- interventi volti a ridurre la deforestazione e il degrado forestale e a promuovere una gestione sostenibile delle foreste nelle regioni tropicali;
- aggiornamento delle regole di contabilizzazione per le variazioni nelle emissioni dovute all'utilizzo del suolo, ai cambiamenti di tale utilizzo e alla silvicoltura;
- espansione del mercato internazionale del carbonio per creare il sostegno finanziario necessario per i paesi in via di sviluppo e promuovere un abbattimento delle emissioni economicamente efficace;

- garanzia di un finanziamento pubblico internazionale ai paesi in via di sviluppo in grado di integrare il contributo del mercato del carbonio e gli investimenti nazionali;
- approvazione di un pacchetto esauriente di misure in materia di cooperazione e finanziamenti in campo tecnologico per accelerare lo sviluppo di un'economia mondiale a basse emissioni di carbonio.

Conferenze stampa UE

La Svezia, la Commissione e la Spagna organizzeranno una conferenza stampa congiunta a Bangkok per riferire sugli sviluppi con il seguente calendario:

- lunedì 28 settembre alle 12.00, ora locale
- venerdì 9 ottobre alle 14.00, ora locale.

È possibile seguire le conferenze stampa sul sito www.unfccc.int

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2009/105/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 settembre 2009

relativa ai recipienti semplici a pressione

(versione codificata)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione,

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

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 87/404/CEE del Consiglio, del 25 giugno 1987, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di recipienti semplici a pressione ⁽³⁾, ha subito diverse e sostanziali modificazioni ⁽⁴⁾. È opportuno, per ragioni di chiarezza e di razionalizzazione, procedere alla codificazione di tale direttiva.
- (2) Incombe agli Stati membri garantire sul proprio territorio la sicurezza delle persone, degli animali domestici e dei beni in ordine ai rischi di fuga o di scoppio causati dai recipienti semplici a pressione.
- (3) Negli Stati membri sono in vigore disposizioni imperative che determinano in particolare il livello di sicurezza

che i recipienti semplici a pressione devono rispettare attraverso la specifica delle caratteristiche di costruzione e funzionamento, delle condizioni d'impianto e d'impiego nonché delle procedure di controllo prima e dopo l'immissione sul mercato. Tali disposizioni imperative non implicano necessariamente livelli diversi di sicurezza da uno Stato membro all'altro ma ostacolano, a causa della loro disparità, gli scambi all'interno della Comunità.

- (4) È pertanto opportuno che la presente direttiva definisca soltanto le esigenze imperative e i requisiti essenziali. Per facilitare la prova di conformità ai requisiti essenziali è indispensabile disporre di norme armonizzate a livello comunitario in materia, in particolare, di costruzione, funzionamento e impianto dei recipienti semplici a pressione, il cui rispetto equivale a una presunzione di conformità dei prodotti ai requisiti essenziali. Tali norme armonizzate a livello comunitario sono elaborate da organismi privati e dovrebbero conservare il loro statuto di testi non obbligatori. A tal fine il Comitato europeo di normalizzazione (CEN), il Comitato europeo di normalizzazione elettrotecnica (Cenelec) e l'Istituto europeo per le norme di telecomunicazioni (ETSI) sono riconosciuti come organi competenti per adottare le norme armonizzate conformemente agli orientamenti generali ⁽⁵⁾ per la cooperazione tra la Commissione, l'Associazione europea di libero scambio (EFTA) e questi tre organi, firmati il 28 marzo 2003.

- (5) Il Consiglio ha già adottato diverse direttive miranti all'eliminazione degli ostacoli tecnici agli scambi, basandosi sui principi stabiliti nella risoluzione del 7 maggio 1985 relativa a una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione ⁽⁶⁾; ognuna delle suddette direttive contempla l'apposizione della marcatura CE. La Commissione, nella comunicazione del 15 giugno 1989 concernente un approccio globale in materia di certificazione e di prove ⁽⁷⁾, ha proposto la creazione di una legislazione comune concernente una

⁽¹⁾ GU C 27 del 3.2.2009, pag. 41.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 21 ottobre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 luglio 2009.

⁽³⁾ GU L 220 dell'8.8.1987, pag. 48.

⁽⁴⁾ Cfr. allegato IV, parte A.

⁽⁵⁾ GU C 91 del 16.4.2003, pag. 7.

⁽⁶⁾ GU C 136 del 4.6.1985, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU C 267 del 19.10.1989, pag. 3.

marcatura CE avente un simbolo grafico comune. Nella risoluzione del 21 dicembre 1989 concernente un approccio globale in materia di valutazione della conformità ⁽¹⁾, il Consiglio ha approvato come principio regolatore l'adozione di una tale strategia coerente per quanto concerne l'utilizzo della marcatura CE. I due elementi fondamentali della nuova strategia che dovrebbero essere applicati sono i requisiti essenziali e le procedure di valutazione della conformità.

- (6) Un controllo del rispetto delle prescrizioni tecniche in questione è necessario per proteggere con efficacia gli utilizzatori e i terzi. Le procedure di controllo esistenti variano da uno Stato membro all'altro. Per evitare i molteplici controlli, che rappresentano altrettanti ostacoli alla libera circolazione, è opportuno prevedere il reciproco riconoscimento dei controlli da parte degli Stati membri. Per facilitare il reciproco riconoscimento dei controlli, è opportuno in particolare prevedere procedure comunitarie e i criteri da tenere in considerazione per designare gli organismi incaricati di realizzare gli esami, la sorveglianza e la verifica.
- (7) La presenza della marcatura CE su un recipiente a pressione semplice dovrebbe far presumere la conformità al disposto della presente direttiva e rendere pertanto vana, in fase d'importazione e di messa in servizio, la ripetizione di controlli già effettuati. Tuttavia, potrebbe accadere che taluni recipienti semplici a pressione compromettano la sicurezza. È pertanto opportuno prevedere una procedura destinata a eliminare tale pericolo.
- (8) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione indicati nell'allegato IV, parte B,

c) gli estintori.

3. Ai sensi della presente direttiva si intende per:

- a) «recipiente semplice a pressione» o «recipiente»: qualunque recipiente saldato soggetto a una pressione interna relativa superiore a 0,5 bar, destinato a contenere aria o azoto e non destinato a essere esposto alla fiamma.

Le parti e gli elementi di assemblaggio che contribuiscono alla resistenza del recipiente alla pressione sono fabbricati in acciaio di qualità non legato, in alluminio non legato oppure in lega di alluminio ricotto.

Il recipiente è costituito:

- i) da una parte cilindrica a sezione retta circolare chiusa da due fondi bombati con la concavità rivolta verso l'interno o da fondi piani. L'asse di rivoluzione di questi fondi è lo stesso della parte cilindrica; o
- ii) da due fondi bombati aventi lo stesso asse di rivoluzione.

La pressione massima di esercizio del recipiente è inferiore o pari a 30 bar e il prodotto di tale pressione per la capacità del recipiente ($PS \times V$) raggiunge al massimo 10 000 bar/l.

La temperatura minima di esercizio non deve essere inferiore a - 50 °C e la temperatura massima di esercizio non deve essere superiore a 300 °C per l'acciaio e 100 °C per l'alluminio o la lega di alluminio;

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

AMBITO DI APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, IMMISSIONE SUL MERCATO E LIBERA CIRCOLAZIONE

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica ai recipienti semplici a pressione fabbricati in serie.
2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva:
- a) i recipienti appositamente previsti per usi nucleari e che, se difettosi, possono causare un'emissione di radioattività;
- b) i recipienti appositamente previsti per l'installazione o la propulsione di navi o aeromobili;

- b) «norma armonizzata»: una specifica tecnica (norma europea o documento d'armonizzazione) adottata dal Comitato europeo di normalizzazione (CEN), dal Comitato europeo di normalizzazione elettrotecnica (Cenelec) o dall'Istituto europeo per le norme di telecomunicazioni (ETSI) o da due di questi organismi, ovvero dai tre organismi insieme, su mandato della Commissione conformemente alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione ⁽²⁾, e agli orientamenti generali per la cooperazione fra la Commissione, l'Associazione europea di libero scambio (EFTA) e questi tre organismi, firmati il 28 marzo 2003.

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni utili affinché i recipienti possano essere immessi sul mercato e utilizzati soltanto se non compromettono la sicurezza delle persone, degli animali domestici o dei beni, in caso di installazione, di manutenzione adeguata e di impiego conforme alla loro destinazione.

⁽¹⁾ GU C 10 del 16.1.1990, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

2. Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la facoltà degli Stati membri di prescrivere, nel rispetto del trattato, i requisiti che reputano necessari per assicurare la protezione dei lavoratori nell'utilizzazione dei recipienti, purché ciò non implichi alcuna modifica dei recipienti rispetto alle specifiche della presente direttiva.

Articolo 3

1. I recipienti il cui prodotto $PS \times V$ è superiore a 50 bar/l devono soddisfare i requisiti essenziali di sicurezza indicati nell'allegato I.

2. I recipienti il cui prodotto $PS \times V$ è inferiore o pari a 50 bar/l devono essere fabbricati secondo le regole vigenti in materia in uno degli Stati membri e recare le iscrizioni previste all'allegato II, punto 1, eccetto la marcatura CE di cui all'articolo 16.

Articolo 4

Gli Stati membri non ostacolano l'immissione sul mercato e l'entrata in servizio nel loro territorio dei recipienti che soddisfano le disposizioni della presente direttiva.

Articolo 5

1. Gli Stati membri presumono conformi a tutte le prescrizioni della presente direttiva i recipienti muniti di marcatura CE.

La conformità dei recipienti alle norme nazionali che recepiscono le norme armonizzate, i cui riferimenti siano stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, presume la conformità ai requisiti essenziali di sicurezza di cui all'allegato I.

Gli Stati membri pubblicano i riferimenti di tali norme nazionali.

2. Gli Stati membri presumono che i recipienti, per i quali non vi siano le norme di cui al paragrafo 1, secondo comma, o per i quali il fabbricante abbia applicato solo parzialmente, o non abbia applicato affatto le suddette norme, siano conformi ai requisiti essenziali di sicurezza di cui all'allegato I se, dopo aver ricevuto un attestato di certificazione CE, ne sia stata attestata la conformità al modello approvato con l'apposizione della marcatura CE.

3. Qualora dei recipienti siano disciplinati da altre direttive relative ad aspetti diversi e che prevedono l'apposizione della marcatura CE, questa indica ugualmente la presunta conformità di tali recipienti alle disposizioni di queste altre direttive.

Tuttavia, nel caso in cui una o più direttive applicabili ai recipienti lascino al fabbricante la facoltà di scegliere il regime da

applicare durante un periodo transitorio, la marcatura CE indica soltanto la conformità alle direttive applicate dal fabbricante. In tal caso, i riferimenti a queste direttive, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono riportati nei documenti, nelle avvertenze o nei fogli di istruzione previsti dalle direttive stesse, che accompagnano i recipienti.

Articolo 6

Se uno Stato membro o la Commissione ritengono che le norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1, non soddisfino pienamente i requisiti essenziali di sicurezza di cui all'allegato I, la Commissione o lo Stato membro interessato consultano il comitato permanente istituito dall'articolo 5 della direttiva 98/34/CE («comitato»), esponendone i motivi.

Il comitato esprime un parere con urgenza.

Ricevuto il parere del comitato, la Commissione comunica agli Stati membri se sia o non sia necessario procedere al ritiro delle norme in questione dalle pubblicazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

Articolo 7

1. Se constata che alcuni recipienti muniti della marcatura CE e usati conformemente alla loro destinazione possono compromettere la sicurezza delle persone, degli animali domestici o dei beni, uno Stato membro prende tutte le misure utili per ritirare i prodotti dal mercato o proibirne o limitarne l'immissione sul mercato.

Lo Stato membro notifica senza indugio tale misura alla Commissione e spiega i motivi della sua decisione e, in particolare, se la non conformità è dovuta:

- a) al mancato rispetto dei requisiti essenziali di sicurezza di cui all'allegato I, qualora il recipiente non sia conforme alle norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1;
- b) a un'imperfetta applicazione delle norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1;
- c) a una lacuna delle norme armonizzate stesse di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

2. La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate con la massima celerità. Se constata dopo tale consultazione che la misura di cui al paragrafo 1 è giustificata, la Commissione ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri.

Se la decisione di cui al paragrafo 1 è giustificata da una lacuna delle norme, la Commissione, previa consultazione delle parti interessate, adisce il comitato entro un termine di due mesi se lo Stato membro che ha preso tali misure intende mantenerle e dà esecuzione alla procedura di cui all'articolo 6.

3. Se il recipiente non conforme è munito della marcatura CE, lo Stato membro competente adotta le misure del caso nei confronti di chi ha apposto la marcatura e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

4. La Commissione si accerta che gli Stati membri siano tenuti informati dello svolgimento e dei risultati della procedura di cui ai paragrafi 1, 2 e 3.

CAPO II

CERTIFICAZIONE

SEZIONE 1

Procedure di certificazione

Articolo 8

1. Prima della costruzione dei recipienti il cui prodotto $PS \times V$ sia superiore a 50 bar/l, fabbricati conformemente alle norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità devono, a loro scelta:

- a) informarne un organismo di controllo autorizzato di cui all'articolo 9 che, in base alla documentazione tecnica di costruzione di cui all'allegato II, punto 3, rilascerà un attestato di idoneità di tale documentazione; oppure
- b) sottoporre un modello di recipiente alla certificazione CE di cui all'articolo 10.

2. Prima della costruzione dei recipienti il cui prodotto $PS \times V$ sia superiore a 50 bar/l, fabbricati non rispettando o rispettando soltanto parzialmente le norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità sottopongono un modello di recipiente alla certificazione CE di cui all'articolo 10.

3. Prima di essere immessi sul mercato, i recipienti fabbricati conformemente alle norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1, oppure al modello approvato sono sottoposti:

- a) alla verifica CE di cui all'articolo 11, se il prodotto $PS \times V$ è superiore a 3 000 bar/l;
- b) a scelta del fabbricante, se il prodotto $PS \times V$ è inferiore o pari a 3 000 bar/l e superiore a 50 bar/l:
 - i) alla dichiarazione di conformità CE di cui all'articolo 12; oppure

ii) alla verifica CE di cui all'articolo 11.

4. I fascicoli e la corrispondenza relativi alle procedure di certificazione di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 sono redatti in una delle lingue ufficiali dello Stato membro in cui è stabilito l'organismo di controllo autorizzato o in una lingua da quest'ultimo accettata.

Articolo 9

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi di controllo riconosciuti da essi designati per espletare le procedure di cui all'articolo 8, paragrafi 1, 2 e 3, nonché i compiti specifici per i quali tali organismi sono stati designati e i numeri di identificazione che sono stati loro attribuiti in precedenza dalla Commissione.

La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un elenco degli organismi notificati in cui figurano i loro numeri di identificazione e i compiti per i quali sono stati notificati. Essa provvede all'aggiornamento di tale elenco.

2. Per l'autorizzazione degli organismi di cui al paragrafo 1, gli Stati membri rispettano i criteri minimi di cui all'allegato III.

3. Lo Stato membro che abbia autorizzato un organismo di controllo revoca tale autorizzazione se constata che l'organismo in questione non soddisfa più i criteri minimi di cui all'allegato III.

Esso ne informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri.

SEZIONE 2

Certificazione CE

Articolo 10

1. La certificazione CE è la procedura con la quale un organismo di controllo autorizzato constata e certifica che il modello di un recipiente soddisfa le pertinenti disposizioni della presente direttiva.

2. La domanda di certificazione CE è presentata dal fabbricante o da un suo mandatario presso un unico organismo di controllo autorizzato, per un modello di recipiente o per un modello rappresentativo di una famiglia di recipienti. Il mandatario deve essere stabilito nella Comunità.

La domanda contiene:

- a) il nome e l'indirizzo del fabbricante o del suo mandatario, nonché il luogo di fabbricazione dei recipienti;

- b) la documentazione tecnica di costruzione di cui all'allegato II, punto 3.

Essa è accompagnata da un recipiente rappresentativo della produzione prevista.

3. L'organismo di controllo autorizzato procede alla certificazione CE secondo le modalità di cui al secondo e terzo comma.

Esso esamina la documentazione tecnica di costruzione per verificarne l'idoneità, nonché il recipiente presentato.

All'esame del recipiente, l'organismo:

- a) verifica che sia stato fabbricato in conformità della documentazione tecnica di costruzione e che possa essere utilizzato con affidamento nelle condizioni di servizio previste;
- b) esamina e sottopone a prove idonee per verificare la conformità dei recipienti con i requisiti essenziali che li riguardano.

4. Se il modello soddisfa le disposizioni che lo riguardano, l'organismo di controllo autorizzato redige un attestato di certificazione CE che è notificato al richiedente. Tale attestato contiene le conclusioni dell'esame, indica le condizioni cui è eventualmente soggetto e comprende le descrizioni e i disegni necessari per identificare il modello approvato.

La Commissione, gli altri organismi di controllo autorizzati e gli altri Stati membri possono ottenere copia dell'attestato e, su richiesta motivata, copia della documentazione tecnica di costruzione e dei verbali degli esami e delle prove eseguiti.

5. L'organismo di controllo autorizzato che rifiuta di rilasciare un attestato di certificazione CE ne informa gli altri organismi di controllo autorizzati.

L'organismo di controllo autorizzato che revoca un attestato di certificazione CE ne informa lo Stato membro che l'ha autorizzato. Quest'ultimo ne informa gli altri Stati membri e la Commissione, motivando tale decisione.

SEZIONE 3

Verifica CE

Articolo 11

1. La verifica CE è la procedura mediante la quale il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità garantiscono e dichiarano che i recipienti sottoposti alle prescrizioni del pa-

ragrafo 3 sono conformi al tipo descritto nell'attestato di certificazione CE o alla documentazione tecnica di costruzione di cui all'allegato II, punto 3, che ha formato oggetto di un attestato di idoneità.

2. Il fabbricante adotta tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei recipienti al tipo descritto nell'attestato di certificazione CE o alla documentazione tecnica di costruzione di cui all'allegato II, punto 3. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appongono la marcatura CE su ogni recipiente e redigono una dichiarazione di conformità.

3. L'organismo di controllo autorizzato effettua gli esami e le prove atti a verificare la conformità del recipiente ai requisiti della presente direttiva, con controllo e prova in conformità delle disposizioni dal secondo al decimo comma.

Il fabbricante presenta i propri recipienti in lotti omogenei e prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione assicuri l'omogeneità di ciascun lotto prodotto.

Detti lotti sono accompagnati dall'attestato di certificazione CE di cui all'articolo 10 oppure, qualora i recipienti non siano fabbricati conformemente a un modello approvato, dalla documentazione tecnica di costruzione di cui all'allegato II, punto 3. In quest'ultimo caso, prima della verifica CE, l'organismo di controllo autorizzato esamina la documentazione per attestarne l'idoneità.

All'atto dell'esame di un lotto, l'organismo di controllo autorizzato verifica che i recipienti siano stati fabbricati e controllati conformemente alla documentazione tecnica di costruzione ed esegue su ciascun recipiente del lotto una prova idraulica oppure una prova pneumatica d'efficacia equivalente, a una pressione P_h pari a 1,5 volte la pressione di calcolo, al fine di verificare la loro integrità. La prova pneumatica è subordinata all'accettazione delle procedure di sicurezza della prova da parte dello Stato membro in cui è effettuata.

L'organismo di controllo autorizzato esegue inoltre delle prove su provette prelevate, a scelta del fabbricante, da un ritaglio-campione di produzione o da un recipiente allo scopo di controllare la qualità delle saldature. Le prove sono eseguite sulle saldature longitudinali. Tuttavia, quando per le saldature longitudinali e perimetrali viene utilizzato un diverso procedimento di saldatura, le prove sono ripetute sulle saldature perimetrali.

Per i recipienti di cui all'allegato I, punto 2.1.2, tali prove su provette sono sostituite da una prova idraulica effettuata su cinque recipienti prelevati a caso in ciascun lotto per verificarne la conformità con le prescrizioni essenziali di sicurezza di cui all'allegato I, punto 2.1.2.

Per i lotti accettati, l'organismo di controllo riconosciuto appone o fa apporre il proprio numero di identificazione su ogni recipiente e fornisce un certificato scritto di conformità relativo alle prove effettuate. Tutti i recipienti del lotto possono essere immessi sul mercato, a eccezione di quelli che non hanno subito con esito positivo la prova idraulica o la prova pneumatica.

Se un lotto è rifiutato, l'organismo di controllo riconosciuto prende le misure appropriate per evitarne l'immissione sul mercato. Qualora il rifiuto di lotti sia frequente, l'organismo di controllo riconosciuto può decidere di sospendere la verifica statistica.

Il fabbricante può apporre, sotto la responsabilità dell'organismo di controllo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo nel corso della fabbricazione.

Il fabbricante o il suo mandatario devono essere in grado di presentare, su richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo di controllo autorizzato di cui al settimo comma.

SEZIONE 4

Dichiarazione di conformità CE

Articolo 12

1. Il fabbricante che soddisfa gli obblighi derivanti dall'articolo 13 appone la marcatura CE di cui all'articolo 16 sui recipienti che dichiara conformi:

a) alla documentazione tecnica di costruzione di cui all'allegato II, punto 3, che ha formato oggetto di un attestato di idoneità; o

b) a un modello approvato.

2. Con la procedura di dichiarazione di conformità CE, il fabbricante è soggetto alla sorveglianza CE qualora il prodotto $PS \times V$ sia superiore a 200 bar/l.

La sorveglianza CE ha lo scopo di vigilare, conformemente all'articolo 14, secondo comma, sul corretto adempimento da parte del fabbricante degli obblighi derivanti dall'articolo 13, paragrafo 2. A essa provvede l'organismo di controllo autorizzato che ha rilasciato l'attestato di certificazione CE di cui all'articolo 10, paragrafo 4, primo comma, qualora i recipienti siano fabbricati conformemente a un modello approvato o, in caso contrario, l'organismo al quale sia stata inviata la documentazione tecnica di costruzione conformemente all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

Articolo 13

1. Se si avvale della procedura di cui all'articolo 12, prima di avviare la produzione il fabbricante invia all'organismo di controllo autorizzato che ha rilasciato l'attestato di certificazione CE o l'attestato di idoneità un documento che stabilisce i procedimenti di fabbricazione nonché l'insieme delle disposizioni prestabilite e sistematiche che saranno attuate per garantire la conformità dei recipienti alle norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1, o al modello approvato.

2. Il documento di cui al paragrafo 1 comprende in particolare:

a) una descrizione dei mezzi di produzione e di controllo adeguati alla costruzione dei recipienti;

b) un fascicolo di controllo che indichi gli esami e le prove appropriate, con le relative modalità e frequenze di esecuzione, da eseguirsi nel corso della fabbricazione;

c) l'impegno di eseguire gli esami e le prove conformemente al fascicolo di controllo di cui alla lettera b) e di effettuare una prova idraulica oppure, con l'accordo dello Stato membro, una prova pneumatica con una pressione di prova pari a 1,5 volte la pressione di calcolo su ciascun recipiente fabbricato;

tali esami e prove sono eseguiti sotto la responsabilità di personale qualificato e sufficientemente indipendente dai servizi incaricati della produzione e sono oggetto di una relazione;

d) l'indirizzo dei luoghi di fabbricazione e di deposito, nonché la data di inizio della fabbricazione.

3. Inoltre, ove il prodotto $PS \times V$ sia superiore a 200 bar/l, il fabbricante autorizza l'accesso ai luoghi di fabbricazione e di deposito all'organismo incaricato della sorveglianza CE a fini di controllo, gli consente il prelievo dei recipienti e gli fornisce tutte le informazioni necessarie, in particolare:

a) la documentazione tecnica di costruzione;

b) il fascicolo di controllo;

c) eventualmente l'attestato di certificazione CE oppure l'attestato di idoneità;

d) una relazione degli esami e delle prove eseguiti.

Articolo 14

L'organismo di controllo autorizzato che ha rilasciato l'attestato di certificazione CE oppure l'attestato di idoneità esamina prima della data d'inizio di ogni fabbricazione il documento di cui all'articolo 13, paragrafo 1, nonché la documentazione tecnica di costruzione di cui all'allegato II, punto 3, onde attestarne l'idoneità qualora i recipienti non siano fabbricati conformemente a un modello approvato.

Inoltre, ove il prodotto PS × V sia superiore a 200 bar/l, durante la fabbricazione l'organismo di controllo autorizzato:

- a) si accerta che il fabbricante verifichi effettivamente i recipienti fabbricati in serie conformemente all'articolo 13, paragrafo 2, lettera c);
- b) procede, a fini di controllo, a un prelievo inatteso sui luoghi di fabbricazione o di deposito di un recipiente.

L'organismo di controllo autorizzato fornisce una copia del verbale dei controlli allo Stato membro che lo ha autorizzato e, a richiesta, agli altri organismi di controllo autorizzati, agli altri Stati membri e alla Commissione.

CAPO III

MARCATURA CE E ISCRIZIONI

Articolo 15

Fatto salvo l'articolo 7:

- a) ogni constatazione da parte di uno Stato membro di apposizione indebita della marcatura CE comporta per il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità l'obbligo di conformare il prodotto alle disposizioni relative alla marcatura CE e di far cessare l'infrazione alle condizioni stabilite dallo Stato membro stesso;
- b) nel caso in cui persista la mancanza di conformità, lo Stato membro deve adottare tutte le misure atte a limitare o vietare l'immissione sul mercato del prodotto in questione o a garantirne il ritiro dal commercio secondo la procedura prevista all'articolo 7.

Articolo 16

1. La marcatura CE nonché le iscrizioni previste all'allegato II, punto 1, sono apposte in modo visibile, leggibile e indelebile sul recipiente o su una targhetta segnaletica fissata in modo inamovibile sul recipiente.

La marcatura CE è costituita dalle iniziali «CE» secondo il simbolo grafico riportato nell'allegato II, punto 1.1. La marcatura CE è seguita dal numero di identificazione, previsto dall'articolo 9, paragrafo 1, dell'organismo di controllo autorizzato incaricato della verifica CE o della sorveglianza CE.

2. È vietato apporre sui recipienti marcature che possano indurre in errore i terzi circa il significato e il simbolo grafico della marcatura CE. Può essere apposta ogni altra marcatura sui recipienti o sulla targhetta segnaletica purché questo non limiti la visibilità e la leggibilità della marcatura CE.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 17

Qualsiasi decisione presa in applicazione della presente direttiva e comportante restrizioni all'immissione sul mercato o in servizio d'un recipiente è motivata in maniera circostanziata. Essa è notificata all'interessato con la massima sollecitudine, con l'indicazione dei mezzi di ricorso offerti dalla legislazione in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali il ricorso deve essere esperito.

Articolo 18

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

Articolo 19

La direttiva 87/404/CEE, come modificata dalle direttive di cui all'allegato IV, parte A, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione indicati all'allegato IV, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato V.

Articolo 20

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

Articolo 21

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 16 settembre 2009.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BUZEK

Per il Consiglio

La presidente

C. MALMSTRÖM

ALLEGATO I

REQUISITI ESSENZIALI DI SICUREZZA

(di cui all'articolo 3, paragrafo 1)

1. MATERIALI

I materiali devono essere scelti in funzione dell'utilizzazione prevista per i recipienti e tenendo conto dei punti da 1.1 a 1.4.

1.1. Parti soggette a pressione

I materiali di cui all'articolo 1 utilizzati per la fabbricazione delle parti soggette a pressione dei recipienti devono essere:

- a) saldabili;
- b) duttili e tenaci onde, in caso di rottura alla temperatura minima di esercizio, questa non provochi alcuna frammentazione né rottura di tipo fragile;
- c) non deteriorabili con l'invecchiamento.

Per i recipienti d'acciaio, tali materiali devono inoltre essere conformi alle disposizioni di cui al punto 1.1.1 e, per i recipienti di alluminio o lega d'alluminio, a quelle di cui al punto 1.1.2.

Detti materiali devono essere accompagnati da un verbale di controllo redatto dal fabbricante del materiale, come figura nell'allegato II.

1.1.1. Recipienti di acciaio

Gli acciai di qualità non legati devono soddisfare le seguenti disposizioni:

- a) essere di acciaio non effervescente e forniti previo trattamento di normalizzazione o in uno stato equivalente;
- b) il tenore di carbonio sul prodotto deve essere inferiore allo 0,25 % e il tenore di zolfo e fosforo deve essere ciascuno inferiore allo 0,05 %;

- c) presentare le caratteristiche meccaniche sul prodotto qui di seguito indicate:

— il valore massimo della resistenza alla trazione $R_{m, \max}$ deve essere inferiore a 580 N/mm²,

— l'allungamento dopo rottura deve essere:

— se la provetta è prelevata parallelamente alla direzione di laminazione:

spessore ≥ 3 mm; $A \geq 22$ %,

spessore < 3 mm; $A_{80 \text{ mm}} \geq 17$ %,

— se la provetta è prelevata perpendicolarmente alla direzione di laminazione:

spessore ≥ 3 mm; $A \geq 20$ %,

spessore < 3 mm; $A_{80 \text{ mm}} \geq 15$ %,

- il valore medio dell'energia di rottura KCV, determinato su tre provette deve essere almeno di 35 J/cm² in senso longitudinale e alla temperatura minima di esercizio; uno solo dei tre valori può essere inferiore a 35 J/cm² e in nessun caso inferiore a 25 J/cm².

La verifica di questa qualità è richiesta per gli acciai destinati alla fabbricazione di recipienti la cui temperatura minima di esercizio è inferiore a -10 °C e con spessore delle pareti superiore a 5 mm.

1.1.2. Recipienti di alluminio

L'alluminio non legato deve avere un tenore di alluminio pari almeno al 99,5 % e le leghe di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), devono avere sufficiente resistenza alla corrosione intercristallina alla temperatura massima di esercizio.

Inoltre, questi materiali devono rispondere alle seguenti disposizioni:

- a) essere forniti allo stato ricotto; e
- b) presentare le caratteristiche meccaniche sul prodotto qui di seguito indicate:
 - il valore massimo della resistenza alla trazione $R_{m, \max}$ deve essere inferiore o pari a 350 N/mm^2 ,
 - l'allungamento dopo rottura deve essere:
 - se la provetta è prelevata parallelamente alla direzione di laminazione: $A \geq 16 \%$,
 - se la provetta è prelevata perpendicolarmente alla direzione di laminazione: $A \geq 14 \%$.

1.2. Materiali per la saldatura

I materiali usati per l'esecuzione di saldature sul recipiente a pressione o la fabbricazione dello stesso devono essere appropriati e compatibili con i materiali da saldare.

1.3. Accessori per contribuire alla resistenza del recipiente

Questi accessori (bulloni, dadi, ecc.) devono essere realizzati con il materiale specificato al punto 1.1 oppure con altri tipi di acciaio, alluminio o appropriata lega di alluminio e compatibili con i materiali usati per la fabbricazione delle parti soggette a pressione.

Questi ultimi materiali devono avere alla temperatura minima di esercizio un allungamento dopo rottura e una tenacia appropriati.

1.4. Parti non soggette a pressione

Tutte le parti dei recipienti non soggette a pressione e assemblate mediante saldatura devono essere di un materiale compatibile con quello degli elementi ai quali esse sono saldate.

2. PROGETTAZIONE DEI RECIPIENTI

Nella progettazione dei recipienti il fabbricante deve definire il settore di utilizzazione dei recipienti scegliendo:

- a) la temperatura minima di esercizio T_{\min} ;
- b) la temperatura massima di esercizio T_{\max} ;
- c) la pressione massima di esercizio PS.

Tuttavia, se è scelta una temperatura minima di esercizio superiore a -10°C , i requisiti dei materiali devono essere soddisfatti a -10°C .

Inoltre il fabbricante deve tener conto delle disposizioni seguenti:

- deve essere possibile ispezionare l'interno dei recipienti,
- deve essere possibile svuotare i recipienti,
- le qualità meccaniche devono essere costanti per tutto il periodo di impiego del recipiente conforme alla sua destinazione,
- i recipienti, tenuto conto dell'impiego prescritto, devono essere adeguatamente protetti contro la corrosione, e del fatto che, nelle condizioni d'impiego previste,
- i recipienti non devono subire sollecitazioni che possano nuocere alla loro sicurezza d'impiego,
- la pressione interna non deve superare in modo continuo la pressione massima di esercizio PS. Tuttavia, essa può essere superata transitoriamente al massimo del 10 %.

Gli assemblaggi circolari e longitudinali devono essere realizzati con saldature con penetrazione piena o con saldature di efficacia equivalente. I fondi convessi diversi da quelli emisferici devono avere un profilo cilindrico.

2.1. Spessore delle pareti

Se il prodotto $PS \times V$ non è superiore a 3 000 bar/l, il fabbricante sceglie uno dei metodi di cui ai punti 2.1.1 e 2.1.2 per determinare lo spessore delle pareti del recipiente; se il prodotto $PS \times V$ è superiore a 3 000 bar/l oppure qualora la temperatura massima di servizio superi i 100 °C, lo spessore è determinato conformemente al metodo di cui al punto 2.1.1.

Lo spessore effettivo della parete della virola e dei fondi non può tuttavia essere inferiore a 2 mm per i recipienti di acciaio e a 3 mm per quelli di alluminio o lega di alluminio.

2.1.1. Metodo di calcolo

Lo spessore minimo delle parti soggette a pressione va calcolato tenendo conto dell'intensità delle sollecitazioni e delle disposizioni seguenti:

- a) la pressione di calcolo da prendere in considerazione non deve essere inferiore alla pressione massima di esercizio PS prescelta;
- b) la sollecitazione generale ammissibile di membrana non deve superare il più piccolo tra i valori $0,6 R_{ET}$ o $0,3 R_m$. Per determinare le sollecitazioni ammissibili il fabbricante deve utilizzare i valori R_{ET} e R_m minimi garantiti dal fabbricante del materiale.

Tuttavia, se la parte cilindrica del recipiente comprende una o più saldature longitudinali realizzate con un procedimento di saldatura non automatico, lo spessore calcolato conformemente al primo comma deve essere moltiplicato per il coefficiente 1,15.

2.1.2. Metodo sperimentale

Lo spessore delle pareti deve essere determinato in modo da permettere al recipiente di resistere, a temperatura ambiente, a una pressione uguale almeno a cinque volte la pressione massima di esercizio, con un valore di deformazione circonferenziale permanente inferiore o uguale all'1 %.

3. PROCESSI DI FABBRICAZIONE

I recipienti devono essere costruiti e sottoposti a controlli di produzione conformemente alla documentazione tecnica relativa alla costruzione di cui all'allegato II, punto 3.

3.1. Preparazione dei componenti

La preparazione dei componenti (formatura e smussatura, ecc.) non deve indurre difetti di superficie, fessure o cambiamenti delle caratteristiche meccaniche di detti pezzi tali da nuocere alla sicurezza dell'impiego dei recipienti.

3.2. Saldature su parti soggette a pressione

Le caratteristiche delle saldature e delle zone adiacenti devono essere simili a quelle dei materiali saldati ed esenti da difetti di superficie e/o interni tali da nuocere alla sicurezza dei recipienti.

Le saldature devono essere eseguite da saldatori o operatori qualificati, di perizia adeguata, secondo procedimenti di saldatura approvati. Le prove per l'approvazione e la qualificazione sono effettuate da organismi di controllo autorizzati.

Nel corso della produzione il fabbricante deve altresì garantire una costante qualità delle saldature mediante esami appropriati secondo modalità adeguate. Detti esami devono formare oggetto di una relazione.

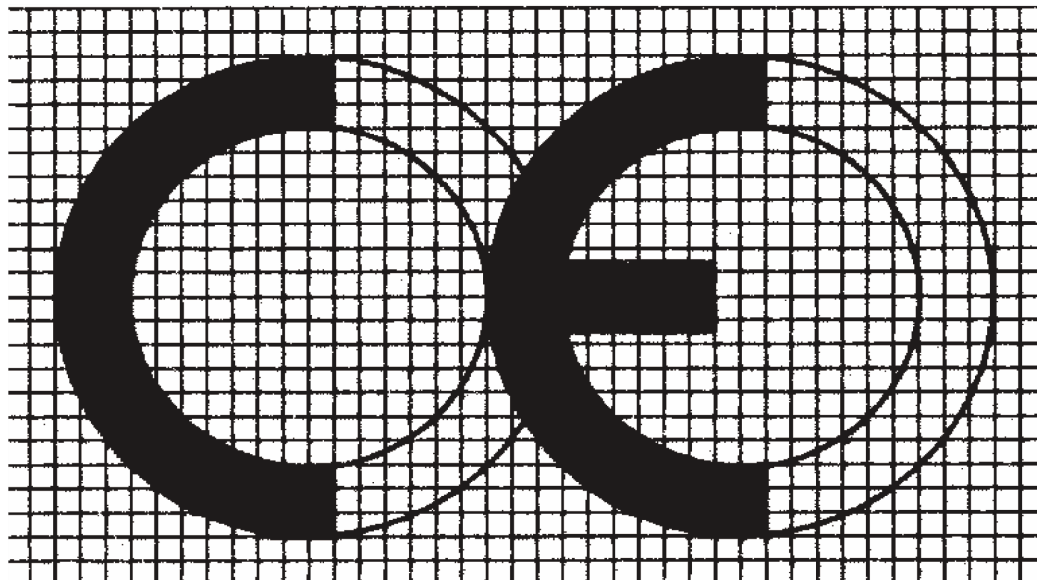
4. IMMISSIONE IN SERVIZIO DEI RECIPIENTI

Ogni recipiente deve essere corredato delle istruzioni per l'uso redatte dal fabbricante, previste all'allegato II, punto 2.

ALLEGATO II

MARCATURA CE, ISCRIZIONI, ISTRUZIONI PER L'USO, DOCUMENTAZIONE TECNICA DI COSTRUZIONE, DEFINIZIONI E SIMBOLI**1. MARCATURA CE E ISCRIZIONI****1.1. Marcatura CE**

La marcatura CE è costituita dalle iniziali «CE» secondo il simbolo grafico che segue:



In caso di riduzione o di ingrandimento della marcatura CE, devono essere rispettate le proporzioni indicate per il simbolo graduato di cui al presente punto.

I diversi elementi della marcatura CE devono avere sostanzialmente la stessa dimensione verticale, che non può essere inferiore a 5 mm.

1.2. Iscrizioni

Il recipiente o la targhetta segnaletica devono riportare almeno le iscrizioni seguenti:

- pressione massima di esercizio (PS in bar);
- temperatura massima di esercizio (T_{\max} in °C);
- temperatura minima di esercizio (T_{\min} in °C);
- capacità del recipiente (V in l);
- nome o marchio del fabbricante;
- tipo e identificazione di serie o del lotto del recipiente;
- le ultime due cifre dell'anno in cui è stata apposta la marcatura CE.

Se è utilizzata una targhetta segnaletica, questa deve essere concepita in modo da non poter essere riutilizzata e prevedere uno spazio libero per l'eventuale aggiunta di altri dati.

2. ISTRUZIONI PER L'USO

Nelle istruzioni per l'uso devono figurare le indicazioni seguenti:

- le informazioni previste al punto 1, a eccezione dell'identificazione di serie del recipiente;
- il campo di impiego previsto;
- le condizioni di manutenzione e di installazione necessarie per garantire la sicurezza dei recipienti.

Esse sono redatte nella o nelle lingue ufficiali dello Stato membro di destinazione.

3. DOCUMENTAZIONE TECNICA DI COSTRUZIONE

La documentazione tecnica di costruzione deve comprendere una descrizione delle tecniche e delle attività di carattere operativo utilizzate per conformarsi ai requisiti essenziali di sicurezza di cui all'allegato I o alle norme armonizzate di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e in particolare:

- a) un progetto di fabbricazione dettagliato del recipiente;
- b) le istruzioni per l'uso;
- c) un documento descrittivo che precisi:
 - i materiali utilizzati,
 - i procedimenti di saldatura utilizzati,
 - i controlli effettuati,
 - tutte le informazioni pertinenti relative alla progettazione dei recipienti.

Ove siano applicate le procedure di cui agli articoli 11, 12, 13 e 14, detta documentazione deve constare inoltre:

- a) dei certificati relativi all'adeguata qualificazione dei procedimenti di saldatura e dei saldatori o degli operatori;
- b) del verbale di controllo dei materiali utilizzati per la fabbricazione delle parti e degli assemblaggi che contribuiscono alla robustezza del recipiente a pressione;
- c) di una relazione sugli esami e sulle prove cui si è proceduto o la descrizione dei controlli previsti.

4. DEFINIZIONI E SIMBOLI

4.1. Definizioni

- a) La pressione di calcolo «P» è la pressione relativa scelta dal fabbricante e utilizzata per determinare lo spessore delle parti del recipiente sottoposte a pressione.
- b) La pressione massima d'esercizio «PS» è la pressione relativa massima che può essere esercitata in condizioni normali d'impiego del recipiente.
- c) La temperatura minima d'esercizio «T_{min}» è la temperatura stabilizzata più bassa della parete del recipiente in condizioni normali d'impiego.
- d) La temperatura massima d'esercizio «T_{max}» è la temperatura stabilizzata più elevata della parete del recipiente in condizioni normali d'impiego.
- e) Il limite di elasticità «R_{ET}» è il valore alla temperatura massima di esercizio T_{max}:
 - del limite superiore di snervamento R_{eH}, per un materiale che presenta un limite superiore e inferiore, oppure
 - del limite convenzionale di elasticità R_{p0,2} oppure
 - del limite convenzionale di elasticità R_{p1,0} per l'alluminio non legato.
- f) Famiglie di recipienti:

fanno parte di una stessa famiglia i recipienti che differiscono dal modello soltanto per il diametro (a condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui all'allegato I, punti 2.1.1 e 2.1.2) o per la lunghezza della parte cilindrica nei seguenti limiti:

 - allorché il modello è costituito oltre che dai fondi, da una o più virole, le varianti della famiglia devono comprendere almeno una virola,
 - se il modello è costituito soltanto da due fondi bombati, le varianti non devono comprendere virole.

Le variazioni di lunghezza che implicano modifiche delle aperture o dei manicotti saldati devono essere indicate sul progetto di ciascuna variante.

- g) Un lotto di recipienti è costituito al massimo da 3 000 recipienti dello stesso modello.
- h) Si tratta di fabbricazione in serie ai sensi della presente direttiva qualora più recipienti di uno stesso modello siano fabbricati secondo un processo di fabbricazione continuo nel corso di un determinato periodo, conformemente a una concezione comune e con i medesimi procedimenti di fabbricazione.
- i) Verbale di controllo: documento in cui il fabbricante certifica che il prodotto consegnato è conforme alle specifiche imposte e fornisce i risultati delle prove correnti di stabilimento, in particolare per quanto concerne la composizione dinamica e le caratteristiche meccaniche, eseguite sui prodotti ottenuti con gli stessi procedimenti di fabbricazione utilizzati per il prodotto fornito, ma non necessariamente sui prodotti consegnati.

4.2. Simboli

A	allungamento dopo la rottura ($L_o = 5,65\sqrt{S_o}$)	%
A 80 m	allungamento dopo la rottura ($L_o = 80$ mm)	%
KCV	energia di rottura	J/cm ²
P	pressione di calcolo	bar
PS	pressione massima d'esercizio	bar
P _h	pressione di prova idraulica o pneumatica	bar
R _{p0,2}	limite convenzionale di elasticità a 0,2 %	N/mm ²
R _{ET}	limite di elasticità alla massima temperatura di esercizio	N/mm ²
R _{eH}	limite superiore di snervamento	N/mm ²
R _m	resistenza alla trazione a temperatura ambiente	N/mm ²
R _{m, max}	resistenza massima alla trazione	N/mm ²
R _{p1,0}	limite convenzionale di elasticità a 1,0 %	N/mm ²
T _{max}	temperatura massima di esercizio	°C
T _{min}	temperatura minima di esercizio	°C
V	capacità del recipiente	l

ALLEGATO III

CRITERI MINIMI CHE GLI STATI MEMBRI DEVONO RISPETTARE PER DESIGNARE GLI ORGANISMI DI CONTROLLO AUTORIZZATI

(di cui all'articolo 9, paragrafo 2)

1. L'organismo di controllo autorizzato, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono essere né il progettista, né il fabbricante, né il fornitore, né il montatore dei recipienti che essi controllano e neppure il mandatario di una di queste persone. Essi non possono intervenire né direttamente né come mandatarî nella progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di tali recipienti. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante e l'organismo di controllo autorizzato.
 2. L'organismo di controllo autorizzato e il personale incaricato del controllo debbono eseguire le operazioni di verifica con il massimo di integrità professionale e competenza tecnica e devono inoltre essere liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o risultati dei controlli, in particolare da pressioni che provengano da persone o gruppi di persone interessati ai risultati delle verifiche.
 3. L'organismo di controllo autorizzato deve disporre del personale e dei mezzi necessari per eseguire in modo adeguato le operazioni tecniche e amministrative connesse con l'esecuzione delle verifiche. Deve inoltre avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.
 4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere:
 - a) una buona formazione tecnica e professionale;
 - b) un'adeguata conoscenza delle norme relative ai controlli che effettua, nonché una sufficiente esperienza pratica di tali controlli;
 - c) la capacità necessaria per compilare gli attestati, i verbali e le relazioni in cui sono riportati i risultati dei controlli effettuati.
 5. Deve essere garantita l'indipendenza del personale incaricato del controllo. La retribuzione di ciascun agente non deve essere fissata in funzione del numero dei controlli eseguiti né dei risultati di tali controlli.
 6. L'organismo di controllo autorizzato deve sottoscrivere un contratto di assicurazione «responsabilità civile», a meno che detta responsabilità sia coperta dallo Stato a norma del diritto nazionale o che i controlli siano effettuati direttamente dallo Stato membro.
 7. Il personale dell'organismo di controllo autorizzato è legato dal segreto professionale per tutto quanto viene a sapere nell'esercizio delle sue funzioni (tranne nei confronti delle autorità amministrative competenti dello Stato in cui esercita la propria attività) nell'ambito della presente direttiva o di qualsiasi disposizione di diritto interno concernente la sua applicazione.
-

ALLEGATO IV

PARTE A

Direttiva abrogata ed elenco delle sue modificazioni successive

(di cui all'articolo 19)

Direttiva 87/404/CEE del Consiglio
(GU L 220 dell'8.8.1987, pag. 48).

Direttiva 90/488/CEE del Consiglio
(GU L 270 del 2.10.1990, pag. 25).

Direttiva 93/68/CEE del Consiglio
(GU L 220 del 30.8.1993, pag. 1).

limitatamente all'articolo 1, punto 1, e all'articolo 2

PARTE B

Elenco dei termini di attuazione in diritto nazionale e di applicazione

(di cui all'articolo 19)

Direttiva	Termine di attuazione	Data di applicazione
87/404/CEE	31 dicembre 1989	1° luglio 1990 ⁽¹⁾
90/488/CEE	1° luglio 1991	—
93/68/CEE	30 giugno 1994	1° gennaio 1995 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Conformemente all'articolo 18, paragrafo 2, terzo comma, gli Stati membri autorizzano, per il periodo fino al 1° luglio 1992, l'immissione sul mercato e/o la messa in servizio di recipienti conformi alla normativa in vigore sul loro territorio prima del 1° luglio 1990.

⁽²⁾ Conformemente all'articolo 14, paragrafo 2, gli Stati membri consentono, fino al 1° gennaio 1997, la commercializzazione e la messa in servizio dei prodotti conformi ai sistemi di marcatura vigenti anteriormente al 1° gennaio 1995.

ALLEGATO V

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 87/404/CEE	Presente direttiva
Considerando 5, quinta frase	Articolo 1, paragrafo 3, lettera b)
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 2, primo comma	Articolo 1, paragrafo 3, lettera a), primo comma
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, primo trattino	Articolo 1, paragrafo 3, lettera a), secondo comma
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, secondo trattino, primo e secondo sottotrittino	Articolo 1, paragrafo 3, lettera a), terzo comma, punti i) e ii)
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, terzo trattino	Articolo 1, paragrafo 3, lettera a), quarto comma
Articolo 1, paragrafo 2, secondo comma, quarto trattino	Articolo 1, paragrafo 3, lettera a), quinto comma
Articolo 1, paragrafo 3, primo, secondo e terzo trattino	Articolo 1, paragrafo 2, lettere a), b) e c)
Articoli 2, 3 e 4	Articoli 2, 3 e 4
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 3, lettere a) e b)	Articolo 5, paragrafo 3, primo e secondo comma
Articolo 6	Articolo 6
Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 2, prima e seconda frase	Articolo 7, paragrafo 2, primo comma
Articolo 7, paragrafo 2, terza frase	Articolo 7, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 7, paragrafo 4
Articolo 8, paragrafo 1, alinea e lettera a), alinea	Articolo 8, paragrafo 1, alinea
Articolo 8, paragrafo 1, lettera a), primo e secondo trattino	Articolo 8, paragrafo 1, lettere a) e b)
Articolo 8, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 8, paragrafo 3, lettera a)
Articolo 8, paragrafo 2, lettera b), primo e secondo trattino	Articolo 8, paragrafo 3, lettera b), punti i) e ii)
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 9	Articolo 9
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2, primo comma	Articolo 10, paragrafo 2, primo comma

Direttiva 87/404/CEE	Presente direttiva
Articolo 10, paragrafo 2, secondo comma, primo e secondo trattino	Articolo 10, paragrafo 2, secondo comma, lettere a) e b)
Articolo 10, paragrafo 2, terzo comma	Articolo 10, paragrafo 2, terzo comma
Articolo 10, paragrafo 3, primo comma	Articolo 10, paragrafo 3, primo comma
Articolo 10, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 10, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 10, paragrafo 3, terzo comma, lettere a) e b)	Articolo 10, paragrafo 3, terzo comma, lettere a) e b)
Articolo 10, paragrafo 4	Articolo 10, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 5, prima frase	Articolo 10, paragrafo 5, primo comma
Articolo 10, paragrafo 5, seconda e terza frase	Articolo 10, paragrafo 5, secondo comma
Articolo 11, paragrafi 1 e 2	Articolo 11, paragrafi 1 e 2
Articolo 11, paragrafo 3, alinea	Articolo 11, paragrafo 3, primo comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.1	Articolo 11, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.2	Articolo 11, paragrafo 3, terzo comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.3, primo comma	Articolo 11, paragrafo 3, quarto comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.3, secondo comma	Articolo 11, paragrafo 3, quinto comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.3, terzo comma	Articolo 11, paragrafo 3, sesto comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.4, primo comma	Articolo 11, paragrafo 3, settimo comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.4, secondo comma	Articolo 11, paragrafo 3, ottavo comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.4, terzo comma	Articolo 11, paragrafo 3, nono comma
Articolo 11, paragrafo 3, punto 3.5	Articolo 11, paragrafo 3, decimo comma
Articolo 12, paragrafo 1, primo comma, primo e secondo trattino	Articolo 12, paragrafo 1, lettere a) e b)
Articolo 12, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 12, paragrafo 2, primo comma
Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 13, paragrafo 1, primo comma	Articolo 13, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 2
Articolo 13, paragrafo 2, dal primo al quarto trattino	Articolo 13, paragrafo 3, lettere da a) a d)
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 14, primo comma
Articolo 14, paragrafo 2, primo comma, primo e secondo trattino	Articolo 14, secondo comma, lettere a) e b)

Direttiva 87/404/CEE	Presente direttiva
Articolo 14, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 14, terzo comma
Articoli 15, 16 e 17	Articoli 15, 16 e 17
Articolo 18, paragrafo 1	—
Articolo 18, paragrafo 2	Articolo 18
—	Articolo 19
—	Articolo 20
Articolo 19	Articolo 21
Allegato I, punto 1	Allegato I, punto 1
Allegato I, punto 1.1, primo comma, primo, secondo e terzo trattino	Allegato I, punto 1.1, primo comma, lettere a), b) e c)
Allegato I, punto 1.1, secondo e terzo comma	Allegato I, punto 1.1, secondo e terzo comma
Allegato I, punti 1.1.1. e 1.1.2	Allegato I, punti 1.1.1. e 1.1.2
Allegato I, punti 1.2, 1.3 e 1.4	Allegato I, punti 1.2, 1.3 e 1.4
Allegato I, punto 2, primo comma, primo, secondo e terzo trattino	Allegato I, punto 2, primo comma, lettere a), b) e c)
Allegato I, punto 2, secondo, terzo e quarto comma	Allegato I, punto 2, secondo, terzo e quarto comma
Allegato I, punti 2.1, 3 e 4	Allegato I, punti 2.1, 3 e 4
Allegato II, punto 1	Allegato II, punto 1
Allegato II, punto 1.a, primo, secondo e terzo trattino	Allegato II, punto 1.1, primo, secondo e terzo comma
Allegato II, punto 1.b, primo comma, dal primo al settimo trattino	Allegato II, punto 1.2, primo comma, lettere da a) a g)
Allegato II, punto 1.b, secondo comma	Allegato II, punto 1.2, secondo comma
Allegato II, punto 2, primo comma, primo, secondo e terzo trattino	Allegato II, punto 2, primo comma, lettere a), b) e c)
Allegato II, punto 2, secondo comma	Allegato II, punto 2, secondo comma
Allegato II, punto 3, primo comma	Allegato II, punto 3, primo comma
Allegato II, punto 3, secondo comma, punti i), ii) e iii)	Allegato II, punto 3, secondo comma, lettere a), b) e c)
Allegato II, punto 4	Allegato II, punto 4
Allegato III, punti 1, 2 e 3	Allegato III, punti 1, 2 e 3
Allegato III, punto 4, primo, secondo e terzo trattino	Allegato III, punto 4, lettere a), b) e c)
Allegato III, punti 5, 6 e 7	Allegato III, punti 5, 6 e 7
—	Allegato IV
—	Allegato V

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2009/103/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 settembre 2009

concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

(versione codificata)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

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

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità ⁽³⁾, la seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ⁽⁴⁾, la terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ⁽⁵⁾, e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autovei-

coli (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli) ⁽⁶⁾, hanno subito diverse e sostanziali modificazioni ⁽⁷⁾. È opportuno, per motivi di chiarezza e razionalizzazione, procedere alla codificazione di tali quattro direttive, così come della direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ⁽⁸⁾.

(2) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le compagnie di assicurazione, in quanto rappresenta una parte consistente dell'attività assicurativa, ramo non vita, nella Comunità, oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato interno dell'assicurazione autoveicoli dovrebbero quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione comunitaria nel settore dei servizi finanziari.

(3) Ciascuno Stato membro dovrebbe adottare tutte le misure utili affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente sul suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti nonché le modalità di detta assicurazione sono determinati nel quadro di tali misure.

(4) Allo scopo di evitare qualsiasi errore di interpretazione della presente direttiva e facilitare l'ottenimento di una copertura assicurativa per i veicoli con targhe temporanee, la definizione del territorio nel quale il veicolo staziona abitualmente dovrebbe fare riferimento al territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, indipendentemente dal fatto che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea.

⁽¹⁾ GU C 224 del 30.8.2008, pag. 39.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 21 ottobre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 luglio 2009.

⁽³⁾ GU L 103 del 2.5.1972, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 8 dell'11.1.1984, pag. 17.

⁽⁵⁾ GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33.

⁽⁶⁾ GU L 181 del 20.7.2000, pag. 65.

⁽⁷⁾ Cfr. allegato I, parte A.

⁽⁸⁾ GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14.

- (5) Fermo restando il criterio generale della targa di immatricolazione che determina il territorio in cui il veicolo staziona abitualmente, occorre prevedere una regola speciale in caso di sinistro provocato da un veicolo privo di targa di immatricolazione o con una targa che non corrisponde o non corrisponde più al veicolo stesso. In questo caso, e al solo fine di liquidare il sinistro, il territorio in cui il veicolo staziona abitualmente dovrebbe essere considerato il territorio in cui si è verificato l'incidente.
- (6) Un divieto di controlli sistematici dell'assicurazione sugli autoveicoli dovrebbe valere tanto per i veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un altro Stato membro quanto per i veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un paese terzo ma provenienti dal territorio di un altro Stato membro. Possono essere consentiti solo controlli non sistematici e non aventi carattere discriminatorio, effettuati nell'ambito di un controllo non diretto esclusivamente a verificare l'assicurazione.
- (7) La soppressione del controllo della carta verde per i veicoli che stazionano abitualmente in uno Stato membro ed entrano nel territorio di un altro Stato membro può essere realizzata in base a un accordo tra uffici nazionali d'assicurazione, secondo cui ogni ufficio nazionale garantirebbe, alle condizioni previste dalla legislazione nazionale, l'indennizzo dei danni che comportano diritto a risarcimento, causati sul suo territorio da uno di tali veicoli, anche se non assicurato.
- (8) Il suddetto accordo di garanzia si basa sulla presunzione che tutti gli autoveicoli comunitari che circolano nel territorio della Comunità siano coperti da un'assicurazione. È quindi opportuno prevedere in ogni legislazione nazionale degli Stati membri l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile risultante da tali veicoli con una copertura valida per il complesso del territorio comunitario.
- (9) Il regime previsto dalla presente direttiva potrebbe essere esteso ai veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo per il quale gli uffici nazionali degli Stati membri abbiano concluso un accordo analogo.
- (10) Ciascuno Stato membro dovrebbe poter agire in deroga all'obbligo generale di assicurazione per quanto riguarda i veicoli appartenenti a talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private. In caso di incidenti causati da tali veicoli, lo Stato membro che prevede tale deroga dovrebbe designare l'autorità o l'organismo incaricato di indennizzare le vittime degli incidenti causati in un altro Stato membro. Bisognerebbe garantire che non soltanto le vittime degli incidenti causati da tali veicoli all'estero siano debitamente indennizzate, ma anche le vittime degli incidenti verificatisi nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente, siano esse residenti o meno nel suo territorio. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero assicurare che l'elenco delle persone dispensate dall'assicurazione obbligatoria e delle autorità o degli organismi responsabili dell'indennizzo delle vittime per i danni causati da tali veicoli sia comunicato alla Commissione per la pubblicazione.
- (11) Ciascuno Stato membro dovrebbe poter agire in deroga all'obbligo generale di assicurazione per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale. In tal caso, gli altri Stati membri sono autorizzati a richiedere, al momento dell'ingresso sul loro territorio, una carta verde valida o un contratto di assicurazione «frontiera» per garantire l'indennizzo dei danni alle vittime di qualsiasi incidente causato da tali veicoli sui loro territori. Tuttavia, poiché la soppressione dei controlli alle frontiere all'interno della Comunità comporta l'impossibilità di garantire che i veicoli che attraversano la frontiera siano assicurati, l'indennizzo per le vittime di incidenti causati all'estero non può essere garantito. Si dovrebbe altresì provvedere affinché l'indennizzo dovuto sia concesso non soltanto alle vittime degli incidenti causati da tali veicoli all'estero, ma anche alle vittime degli incidenti verificatisi nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero trattare le vittime di incidenti causati da tali veicoli nello stesso modo in cui sono trattate le vittime di incidenti causati da veicoli non assicurati. Effettivamente, l'indennizzo per i danni alle vittime di incidenti causati da veicoli non assicurati dovrebbe essere pagato dall'organismo di indennizzo dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente. Nel caso di pagamento alle vittime di incidenti causati da veicoli soggetti alla deroga, l'organismo di indennizzo dovrebbe poter agire nei confronti dell'organismo dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente. Dopo un certo periodo dall'attuazione e dall'applicazione della suddetta possibilità di deroga, e tenuto conto dell'esperienza acquisita, la Commissione dovrebbe, se del caso, presentare proposte volte a sostituire o abrogare quest'ultima.
- (12) Un elemento fondamentale per la protezione delle vittime è costituito dall'obbligo degli Stati membri di garantire la copertura assicurativa almeno per determinati importi minimi. L'importo minimo di copertura per i danni alle persone dovrebbe essere calcolato in modo tale da indennizzare totalmente ed equamente tutte le vittime che hanno riportato danni molto gravi, tenendo conto della bassa frequenza di incidenti che coinvolgono più vittime e dell'esiguo numero di casi in cui più vittime subiscono danni molto gravi nel corso di un unico incidente. Dovrebbe essere previsto un importo minimo di copertura per vittima o per sinistro. Per facilitare l'introduzione di tali importi minimi, si dovrebbe stabilire un periodo transitorio. Tuttavia, dovrebbe essere previsto un termine più breve di tale periodo transitorio, entro il quale gli Stati membri dovrebbero aumentare gli importi minimi ad almeno la metà dei livelli previsti.

- (13) Al fine di garantire che l'importo minimo di copertura non venga eroso nel tempo, è opportuno che sia prevista una clausola di revisione periodica che abbia come punto di riferimento l'indice europeo dei prezzi al consumo (IPCE) pubblicato da Eurostat, come previsto dal regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio, del 23 ottobre 1995, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati ⁽¹⁾. Occorre che siano anche previste talune regole sullo svolgimento di tale revisione.
- (14) È necessario prevedere che un organismo garantisca che la vittima non resti senza indennizzo se il veicolo che ha provocato il sinistro non è assicurato o non viene identificato. Occorre prevedere che la vittima di un siffatto sinistro possa rivolgersi direttamente a questo organismo quale primo punto di contatto. È tuttavia opportuno che gli Stati membri abbiano la possibilità di applicare talune esclusioni limitate per quanto riguarda l'intervento di tale organismo e di prevedere nel caso dei danni alle cose provocati da un veicolo non identificato, dati i rischi di frode, che l'indennizzo dei danni possa essere limitato o escluso.
- (15) È interesse delle vittime che gli effetti di talune clausole di esclusione siano limitati alle relazioni tra l'assicuratore e il responsabile del sinistro. Tuttavia, in caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che il citato organismo intervenga per indennizzare la vittima.
- (16) Per alleggerire l'onere finanziario a carico di tale organismo gli Stati membri possono prevedere l'applicazione di talune franchigie in caso di intervento per l'indennizzo dei danni alle cose causati da veicoli non assicurati o, eventualmente, rubati o ottenuti con la violenza.
- (17) La facoltà di limitare o escludere un legittimo indennizzo delle vittime per il fatto che il veicolo non è identificato non dovrebbe valere quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone del medesimo incidente a seguito del quale sono stati causati danni alle cose. Gli Stati membri possono prevedere una franchigia a concorrenza del limite stabilito nella presente direttiva che può essere imputata alla vittima che ha subito i danni alle cose. I danni alle persone sarebbero qualificati come gravi conformemente alla legislazione o alle disposizioni amministrative dello Stato membro in cui è avvenuto l'incidente. A tale riguardo, gli Stati membri possono tenere conto, tra l'altro, della necessità o meno di cure ospedaliere.
- (18) Nell'ipotesi di un sinistro causato da un veicolo non assicurato, l'organismo che indennizza le vittime di sinistri causati da veicoli non assicurati o non identificati si trova in una posizione migliore di quella della vittima per agire contro il responsabile del sinistro. Pertanto occorre evitare che tale organismo possa esigere, per risarcire la vittima, che quest'ultima dimostri che il responsabile non è in grado o rifiuta di pagare.
- (19) Nel caso di controversia tra l'organismo in questione e un assicuratore della responsabilità civile su chi debba indennizzare la vittima di un sinistro è necessario che gli Stati membri, per evitare ritardi nel pagamento dell'indennizzo alla vittima, assicurino la designazione della parte che è tenuta al pagamento iniziale dell'indennizzo in attesa della risoluzione della controversia.
- (20) Occorre garantire che le vittime di sinistri della circolazione automobilistica ricevano un trattamento comparabile indipendentemente dal luogo della Comunità ove il sinistro è avvenuto.
- (21) È necessario accordare ai membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altro responsabile una protezione analoga a quella degli altri terzi vittime, almeno per quanto riguarda i danni alle persone.
- (22) I danni alle persone e alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che costituiscono di solito la parte più debole in un sinistro dovrebbero essere coperti dall'assicurazione obbligatoria del veicolo coinvolto nel sinistro, se hanno diritto al risarcimento conformemente alla legislazione civile nazionale. Tale disposizione fa salva la responsabilità civile o il livello del risarcimento per danni in uno specifico incidente secondo la legislazione nazionale.
- (23) L'inclusione dei passeggeri del veicolo nella copertura assicurativa costituisce un risultato importante della normativa attuale. Esso verrebbe posto a repentaglio se la legislazione nazionale o qualsiasi clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione escludesse dalla copertura assicurativa i passeggeri che erano a conoscenza, o avrebbero dovuto essere a conoscenza, del fatto che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcol o di altre sostanze eccitanti al momento dell'incidente. Un passeggero non è solitamente in grado di valutare in modo adeguato il livello d'intossicazione del conducente. L'obiettivo di dissuadere i conducenti dall'agire sotto gli effetti dell'alcol o di sostanze eccitanti non si raggiunge riducendo la copertura assicurativa dei passeggeri vittime di incidenti automobilistici. La copertura di questi passeggeri nell'ambito dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli fa salva la loro responsabilità secondo la legislazione nazionale applicabile, nonché il livello del risarcimento per danni in un incidente specifico.
- (24) Tutte le polizze di assicurazione obbligatoria degli autoveicoli dovrebbero coprire l'intero territorio della Comunità.

⁽¹⁾ GU L 257 del 27.10.1995, pag. 1.

- (25) Alcune compagnie inseriscono nelle loro polizze assicurative clausole che prevedono l'annullamento del contratto qualora il veicolo resti al di fuori dello Stato membro di immatricolazione per un periodo più lungo di quello specificato nel contratto. Tale prassi è contraria al principio stabilito nella presente direttiva secondo il quale l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli dovrebbe coprire, sulla base di un unico premio, l'intero territorio della Comunità. È opportuno quindi precisare che la copertura assicurativa deve mantenere la sua validità per tutta la durata del contratto, indipendentemente dalla circostanza che il veicolo stazioni in un altro Stato membro per un determinato periodo, salvi gli obblighi stabiliti dalla legislazione degli Stati membri sull'immatricolazione dei veicoli.
- (26) Nell'interesse dell'assicurato, è opportuno che ciascuna polizza di assicurazione garantisca in ciascuno Stato membro e con un unico premio la copertura imposta dalla sua legislazione o quella imposta dalla legislazione dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente, qualora quest'ultima sia superiore.
- (27) Dovrebbero essere intraprese iniziative affinché divenga più agevole ottenere una copertura assicurativa per i veicoli importati da uno Stato membro in un altro, anche se il veicolo non è ancora immatricolato nello Stato membro di destinazione. È opportuno accordare una deroga temporanea alla regola generale per la determinazione dello Stato membro ove il rischio è situato. Per un periodo di trenta giorni a decorrere dalla data in cui il veicolo è consegnato, reso disponibile o spedito all'acquirente, lo Stato membro di destinazione dovrebbe essere considerato come lo Stato membro dove è situato il rischio.
- (28) La persona che intende stipulare un nuovo contratto di assicurazione con un altro assicuratore dovrebbe essere in grado di presentare un quadro dei sinistri subiti e causati in vigenza del precedente contratto. Il contraente dovrebbe avere il diritto di esigere in qualunque momento un'attestazione relativa ai sinistri provocati o all'assenza di sinistri, per quanto riguarda il veicolo o i veicoli coperti da tale contratto, almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale. L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero la suddetta attestazione, dovrebbe rilasciare l'attestazione al contraente entro quindici giorni dalla richiesta.
- (29) Allo scopo di assicurare la dovuta protezione alle vittime di incidenti automobilistici, gli Stati membri non dovrebbero permettere alle imprese assicurative di opporre franchigie alla parte lesa.
- (30) Il diritto di invocare il contratto di assicurazione e agire direttamente nei confronti della compagnia assicuratrice è estremamente importante per la protezione delle vittime di incidenti automobilistici. Per agevolare la liquidazione rapida ed efficace dei sinistri ed evitare per quanto possibile costosi procedimenti giudiziari, un diritto d'azione diretta contro la compagnia d'assicurazione che copre la responsabilità civile della persona responsabile dovrebbe essere previsto per tutte le vittime di incidenti automobilistici.
- (31) Al fine di offrire una protezione sufficiente alle vittime di incidenti automobilistici, è opportuno estendere una procedura di «offerta motivata» a tutti i tipi di incidenti automobilistici. La stessa procedura dovrebbe essere altresì applicata, *mutatis mutandis*, se gli incidenti sono liquidati mediante il sistema degli uffici nazionali di assicurazione.
- (32) Ai sensi del combinato disposto dell'articolo 11, paragrafo 2, e dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale ⁽¹⁾, la parte lesa può citare in giudizio l'assicuratore della responsabilità civile nello Stato membro in cui è domiciliata.
- (33) Con il sistema degli uffici carta verde è garantita una rapida liquidazione dei sinistri avvenuti nel paese di residenza della parte lesa anche qualora l'altra parte coinvolta nell'incidente provenga da un altro paese europeo.
- (34) Una persona lesa in un incidente automobilistico rientrante nell'ambito di applicazione della presente direttiva e avvenuto in uno Stato diverso dallo Stato in cui risiede dovrebbe poter richiedere nel proprio Stato membro di residenza un risarcimento al mandatario per la liquidazione dei sinistri designato per tale Stato dall'impresa di assicurazione del responsabile. Tale soluzione fa sì che un sinistro verificatosi al di fuori dello Stato membro di residenza della persona lesa venga trattato secondo modalità a essa familiari.
- (35) Un sistema di questo tipo, basato su un mandatario incaricato della liquidazione di sinistri nello Stato membro in cui risiede la persona lesa, non modifica il diritto materiale applicabile alla fattispecie né ha effetti sulla competenza giurisdizionale.
- (36) La possibilità per la persona lesa di un'azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazione costituisce un logico complemento all'istituzione di tali mandatarie e migliora, inoltre, la situazione giuridica delle persone lese in incidenti stradali avvenuti al di fuori del loro Stato membro di residenza.
- (37) È opportuno prevedere che lo Stato membro nel quale l'impresa di assicurazione è autorizzata esiga che l'impresa designi dei mandatarie per la liquidazione di sinistri, residenti o stabiliti negli altri Stati membri, incaricati di raccogliere tutte le informazioni necessarie in relazione alle richieste d'indennizzo risultanti da tali incidenti e di adottare le misure appropriate per la liquidazione del sinistro in nome e per conto dell'impresa di assicurazione, compreso il pagamento degli indennizzi. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri dovrebbe essere dotato di poteri sufficienti per rappresentare l'impresa di assicurazione nei confronti delle persone che hanno subito un danno in seguito a tali incidenti e per rappresentarla dinanzi alle autorità nazionali e, se necessario, dinanzi ai tribunali, compatibilmente con le norme di diritto internazionale privato sull'attribuzione della competenza giurisdizionale.

⁽¹⁾ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1.

- (38) L'attività del mandatario per la liquidazione di sinistri non è sufficiente a determinare la competenza giurisdizionale dei tribunali dello Stato membro di residenza della parte lesa se ciò non è previsto dalle norme di diritto internazionale privato in materia.
- (39) La designazione dei mandatarî incaricati della liquidazione dei sinistri dovrebbe essere una delle condizioni d'accesso all'attività assicurativa di cui al ramo 10 del punto A dell'allegato della prima direttiva 73/239/CEE del Consiglio, del 24 luglio 1973, recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in materia di accesso e di esercizio dell'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita ⁽¹⁾, eccezion fatta per la responsabilità del vettore, e di esercizio della medesima. Di conseguenza, tale condizione dovrebbe essere coperta dall'autorizzazione amministrativa unica, rilasciata dalle autorità dello Stato membro in cui l'impresa di assicurazione ha la sede sociale, come definita al titolo II della direttiva 92/49/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE (terza direttiva «assicurazione non vita») ⁽²⁾. Tale condizione dovrebbe valere anche per le imprese di assicurazione aventi la sede sociale fuori della Comunità e che hanno ottenuto un'autorizzazione per accedere all'attività assicurativa nel territorio di uno Stato membro.
- (40) Oltre al fatto di garantire la presenza di un mandatario nello Stato di residenza della persona lesa, è opportuno garantire il contenuto stesso del diritto della persona lesa, vale a dire la pronta liquidazione del sinistro. Di conseguenza, le normative nazionali dovrebbero prevedere sanzioni pecuniarie appropriate, efficaci e sistematiche o sanzioni amministrative equivalenti, quali provvedimenti urgenti che prevedano sanzioni amministrative pecuniarie, relazioni periodiche alle autorità di vigilanza, controlli in loco, pubblicazioni nella Gazzetta ufficiale nazionale e sulla stampa, sospensione delle attività della società (divieto di concludere nuovi contratti per un certo periodo), designazione di un rappresentante speciale delle autorità di vigilanza incaricato di verificare se le attività siano svolte conformemente alla normativa sulle assicurazioni, revoca dell'autorizzazione per il ramo di attività in questione, sanzioni agli amministratori e ai dirigenti, da applicare all'impresa di assicurazione nel caso in cui questa o il suo mandatario non adempiano all'obbligo di presentare un'offerta d'indennizzo entro un lasso di tempo ragionevole. Ciò dovrebbe lasciare impregiudicata l'applicazione di qualsiasi altra misura considerata appropriata, specialmente in virtù della legislazione in materia di controllo. Tuttavia la responsabilità e il danno subito non dovrebbero essere contestati, affinché l'impresa di assicurazione possa presentare un'offerta motivata entro i termini stabiliti. L'offerta di indennizzo motivata dovrebbe essere presentata per iscritto e contenere la motivazione in base alla quale sono stati valutati i profili di responsabilità e gli elementi di quantificazione del danno.
- (41) Oltre a tali sanzioni, è opportuno prevedere che l'importo dell'indennizzo offerto dall'impresa di assicurazione o riconosciuto dal giudice alla persona lesa produca interessi qualora l'offerta non sia stata presentata entro i detti termini stabiliti. Qualora la normativa nazionale degli Stati membri contempli la possibilità di esigere interessi di mora, tale disposizione può essere attuata facendo riferimento a detta normativa.
- (42) Le persone lese da incidenti stradali hanno talvolta difficoltà ad accertare l'identità dell'impresa di assicurazione che copre la responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli coinvolti in un incidente.
- (43) Nell'interesse di tali persone lese occorre che gli Stati membri istituiscano centri d'informazione per garantire che tale informazione relativa a qualsiasi incidente che coinvolga un autoveicolo sia prontamente disponibile. Tali centri d'informazione dovrebbero anche rendere accessibili alle persone lese le informazioni concernenti i mandatarî incaricati della liquidazione dei sinistri. È necessario che questi centri cooperino tra loro e reagiscano rapidamente alle richieste d'informazioni in merito a detti mandatarî inviate da altri centri d'informazione in altri Stati membri. Pare opportuno che tali centri raccolgano informazioni sulla data di cessazione effettiva della copertura assicurativa ma non sulla scadenza originaria della polizza qualora il contratto sia stato tacitamente rinnovato.
- (44) Occorre prevedere disposizioni specifiche con riferimento ai veicoli (ad esempio, governativi o militari) che sono esonerati dall'obbligo di assicurazione della responsabilità civile.
- (45) La persona lesa può avere un interesse giuridicamente tutelato a essere informata dell'identità del proprietario o del conducente abituale o della persona che risulta detenere il veicolo, ad esempio se può ottenere un indennizzo soltanto da dette persone perché il veicolo non è debitamente assicurato o il danno è superiore al massimale, e quindi dovrebbe essere fornita anche tale informazione.
- (46) Alcune informazioni fornite, quali nome e indirizzo del proprietario o del conducente abituale del veicolo, numero della polizza di assicurazione o numero di immatricolazione del veicolo, costituiscono dati personali ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽³⁾. Il trattamento di tali dati richiesto ai fini della presente direttiva dovrebbe quindi essere conforme alle norme nazionali adottate in virtù della direttiva 95/46/CE. Il nome e l'indirizzo del conducente abituale dovrebbero essere comunicati soltanto se la legislazione nazionale lo prevede.

⁽¹⁾ GU L 228 del 16.8.1973, pag. 3.

⁽²⁾ GU L 228 dell'11.8.1992, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

- (47) È necessario prevedere un organismo di indennizzo al quale la persona lesa possa rivolgersi qualora l'impresa di assicurazione abbia omesso di designare un mandatario o abbia un comportamento manifestamente dilatorio nella liquidazione del sinistro o non possa essere identificata, per garantire che la persona lesa non resti priva dell'indennizzo a essa spettante. L'intervento dell'organismo di indennizzo andrebbe limitato ai rari casi singoli in cui l'impresa di assicurazione non ottempera ai suoi obblighi nonostante l'effetto dissuasivo delle sanzioni minacciate.
- (48) Il ruolo dell'organismo d'indennizzo è procedere alla liquidazione del danno a cose o a persone subito dalla persona lesa soltanto nei casi oggettivamente determinabili e pertanto l'organismo di indennizzo dovrebbe limitarsi a verificare l'esistenza di un'offerta di indennizzo secondo i tempi e le modalità stabilite senza valutarne il merito.
- (49) Le persone giuridiche surrogate per legge alla persona lesa nei confronti del responsabile del sinistro o dell'impresa di assicurazione (come ad esempio altre imprese di assicurazione o enti previdenziali) non dovrebbero avere facoltà di presentare le proprie richieste all'organismo di indennizzo.
- (50) È opportuno che l'organismo di indennizzo goda di un diritto di surrogazione qualora abbia indennizzato la persona lesa. Per facilitare l'azione dell'organismo di indennizzo nei confronti dell'impresa di assicurazione qualora questa abbia omesso di designare un mandatario o abbia un comportamento manifestamente dilatorio, l'organismo d'indennizzo nel paese della persona lesa dovrebbe godere anche di un diritto di automatico rimborso da parte dell'organismo omologo dello Stato in cui l'impresa di assicurazione è stabilita, con diritto, per quest'ultima, di surrogazione nei diritti della persona lesa. Tale organismo omologo è in posizione migliore per avviare un'azione di regresso contro l'impresa di assicurazione.
- (51) Benché gli Stati membri possano conferire carattere sussidiario alla richiesta nei confronti dell'organismo d'indennizzo, la persona lesa non dovrebbe essere obbligata a presentare la propria richiesta di indennizzo alla persona responsabile dell'incidente prima di presentarla all'organismo d'indennizzo. In questo caso la posizione della persona lesa dovrebbe essere almeno uguale a quella del caso di una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia.
- (52) Il sistema può essere attuato attraverso un accordo tra gli organismi d'indennizzo istituiti o approvati dagli Stati membri che definisce le loro funzioni, i loro obblighi e le modalità di rimborso.
- (53) Qualora l'impresa di assicurazione del veicolo non abbia potuto essere identificata, occorre prevedere che il debi-

tore finale della somma versata alla persona lesa sia il fondo di garanzia previsto a tal fine e situato nello Stato membro in cui staziona abitualmente il veicolo non assicurato il cui uso ha provocato l'incidente. Qualora sia impossibile individuare il veicolo, occorre disporre che il debitore finale sia il fondo di garanzia previsto a tal fine situato nello Stato membro dell'incidente.

- (54) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive indicati nell'allegato I, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO 1

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Definizioni

Ai sensi della presente direttiva, si intende per:

- 1) «veicolo» qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati;
- 2) «persona lesa» ogni persona avente diritto al risarcimento del danno causato da veicoli;
- 3) «ufficio nazionale d'assicurazione» organizzazione professionale che è costituita, conformemente alla raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal sottocomitato dei trasporti stradali del comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite e che raggruppa imprese di assicurazione che hanno ottenuto in uno Stato l'autorizzazione a esercitare il ramo «responsabilità civile autoveicoli»;
- 4) «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente»:
 - a) il territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, sia che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea; o
 - b) qualora non sia prevista l'immatricolazione per un tipo di veicolo, ma questo rechi una targa assicurativa o un segno distintivo analogo alla targa d'immatricolazione, il territorio dello Stato in cui tale targa o segno sono stati rilasciati; o
 - c) qualora non siano previsti immatricolazione, targa assicurativa o segno distintivo per taluni tipi di veicoli, il territorio dello Stato di domicilio del detentore; o

- d) qualora il veicolo sia privo di targa di immatricolazione o rechi una targa che non corrisponde o non corrisponde più allo stesso veicolo e sia rimasto coinvolto in un incidente, il territorio dello Stato in cui si è verificato l'incidente, ai fini della liquidazione del sinistro, come previsto dall'articolo 2, lettera a), o dall'articolo 10;
- 5) «carta verde» certificato internazionale d'assicurazione rilasciato da un ufficio nazionale secondo la raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal sottocomitato dei trasporti stradali del comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite;
- 6) «impresa di assicurazione» un'impresa che abbia ricevuto l'autorizzazione amministrativa conformemente all'articolo 6 o all'articolo 23, paragrafo 2, della direttiva 73/239/CEE;
- 7) «stabilimento» la sede sociale, l'agenzia o la succursale di un'impresa di assicurazione, quale definita nell'articolo 2, lettera c), della seconda direttiva 88/357/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1988, recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dell'assicurazione sulla vita, e alla fissazione delle disposizioni volte ad agevolare l'esercizio effettivo della libera prestazione di servizi ⁽¹⁾.

Articolo 2

Ambito di applicazione

Le disposizioni degli articoli 4, 6, 7 e 8 si applicano ai veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di uno degli Stati membri:

- a) dopo che sia stato concluso un accordo tra gli uffici nazionali di assicurazione ai sensi del quale ogni ufficio nazionale si rende garante, alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la liquidazione dei sinistri sopravvenuti nel suo territorio e provocati dalla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro, indipendentemente dal fatto che siano assicurati o meno;
- b) a decorrere dalla data fissata dalla Commissione, dopo che essa avrà constatato, in stretta collaborazione con gli Stati membri, l'esistenza del suddetto accordo;
- c) per la durata dell'accordo.

Articolo 3

Obbligo d'assicurazione dei veicoli

Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, affinché la responsabilità ci-

vile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione.

I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito delle misure di cui al primo comma.

Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché il contratto d'assicurazione copra anche:

- a) i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo la legislazione in vigore in questi Stati,
- b) i danni di cui possono essere vittime i cittadini degli Stati membri nel percorso che collega direttamente due territori in cui si applica il trattato allorché non esista alcun ufficio nazionale di assicurazione per il territorio percorso; in tal caso, i danni sono indennizzati nei limiti previsti dalla legislazione nazionale sull'assicurazione obbligatoria vigente nello Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente.

L'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.

Articolo 4

Controlli dell'assicurazione

Ogni Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel suo territorio provenendo dal territorio di un altro Stato membro. Gli Stati membri possono tuttavia effettuare controlli non sistematici dell'assicurazione, a condizione che non abbiano un carattere discriminatorio e avvengano nell'ambito di un controllo non esclusivamente finalizzato al controllo dell'assicurazione.

Articolo 5

Deroga all'obbligo d'assicurazione dei veicoli

1. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 per quanto concerne talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private, il cui elenco è determinato da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

In tal caso, lo Stato membro che prevede la deroga adotta le misure idonee al fine di assicurare l'indennizzo dei danni causati nel proprio territorio e nel territorio degli altri Stati membri da veicoli appartenenti alle suddette persone.

⁽¹⁾ GU L 172 del 4.7.1988, pag. 1.

Esso designa in particolare l'autorità o l'organismo nel paese in cui si è verificato il sinistro incaricato di indennizzare le persone lese, alle condizioni previste dalla legislazione di tale Stato, nel caso in cui non sia applicabile l'articolo 2, lettera a).

Esso notifica alla Commissione l'elenco delle persone dispensate dall'assicurazione obbligatoria nonché le autorità o gli organismi responsabili dell'indennizzo.

La Commissione pubblica l'elenco.

2. Ogni Stato membro può derogare alle disposizioni dell'articolo 3 per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale, il cui elenco è stabilito da tale Stato e notificato agli altri Stati membri e alla Commissione.

In tal caso, gli Stati membri provvedono affinché ai veicoli di cui al primo comma sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3.

Il fondo di garanzia dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.

A partire dall'11 giugno 2010, gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito all'attuazione e all'applicazione pratica del presente paragrafo.

Dopo aver esaminato tali relazioni, la Commissione presenta, se del caso, proposte relative alla sostituzione o all'abrogazione di detta deroga.

Articolo 6

Ufficio nazionale d'assicurazione

Ogni Stato membro provvede a che l'ufficio nazionale di assicurazione, fatto salvo l'impegno previsto nell'articolo 2, lettera a), in occasione di un incidente provocato nel proprio territorio da un veicolo che staziona abitualmente nel territorio di un altro Stato membro, si informi circa:

- a) il territorio in cui detto veicolo staziona abitualmente, nonché sul suo numero d'immatricolazione, se ne possiede uno;
- b) nella misura del possibile, le indicazioni relative all'assicurazione del veicolo, quali figurano normalmente nella carta verde e che sono in possesso del detentore del veicolo, qualora tali indicazioni siano richieste dallo Stato membro nel cui territorio il veicolo staziona abitualmente.

Ogni Stato membro provvede inoltre a che detto ufficio comunichi le informazioni di cui alle lettere a) e b) all'ufficio nazionale di assicurazione dello Stato nel cui territorio staziona abitualmente il veicolo di cui al primo comma.

CAPO 2

DISPOSIZIONI RIGUARDANTI I VEICOLI CHE STAZIONANO ABITUALMENTE NEL TERRITORIO DI UN PAESE TERZO

Articolo 7

Misure nazionali riguardanti i veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo

Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché ogni veicolo che staziona abitualmente nel territorio di un paese terzo e che entra nel territorio in cui si applica il trattato possa essere ammesso alla circolazione nel proprio territorio soltanto se i danni suscettibili di essere causati dalla circolazione di tale veicolo sono coperti per tutto il territorio in cui si applica il trattato alle condizioni fissate da ciascuna delle legislazioni nazionali relative all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli.

Articolo 8

Documentazione riguardante i veicoli che stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo

1. Prima di entrare nel territorio in cui si applica il trattato, ogni veicolo che staziona abitualmente nel territorio di un paese terzo deve essere munito di una carta verde valida o di un certificato d'assicurazione «frontiera», come prova dell'esistenza di un'assicurazione conforme all'articolo 7.

Tuttavia, i veicoli che stazionano abitualmente in un paese terzo sono considerati come veicoli che stazionano abitualmente nella Comunità se gli uffici nazionali di tutti gli Stati membri si rendono garanti individualmente — ciascuno alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria — per la liquidazione dei sinistri sopravvenuti nel loro territorio e provocati dalla circolazione di tali veicoli.

2. Dopo aver constatato, in stretta collaborazione con gli Stati membri, gli impegni previsti dal paragrafo 1, secondo comma, la Commissione stabilisce a partire da quale data e per quali tipi di veicoli gli Stati membri non esigono più la presentazione dei documenti di cui al paragrafo 1, primo comma.

CAPO 3

IMPORTI MINIMI COPERTI DALL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA

Articolo 9

Importi minimi

1. Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che l'assicurazione di cui all'articolo 3 sia obbligatoria almeno per gli importi seguenti:

- a) nel caso di danni alle persone, un importo minimo di copertura pari a 1 000 000 EUR per vittima o a 5 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;
- b) nel caso di danni alle cose, 1 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Ove opportuno, gli Stati membri possono stabilire un periodo transitorio che arriva al massimo fino all'11 giugno 2012 entro il quale adeguare i propri importi minimi di copertura agli importi di cui al primo comma.

Gli Stati membri che stabiliscono il suddetto periodo transitorio ne informano la Commissione e indicano la durata del periodo transitorio.

Tuttavia, al massimo entro l'11 dicembre 2009, gli Stati membri aumentano gli importi di garanzia ad almeno la metà dei livelli previsti al primo comma.

2. Ogni cinque anni dall'11 giugno 2005 oppure dal termine dell'eventuale periodo transitorio di cui al paragrafo 1, secondo comma, gli importi previsti in tale paragrafo sono oggetto di revisione, in linea con l'indice europeo dei prezzi al consumo (IPCE) previsto dal regolamento (CE) n. 2494/95.

Gli importi sono adeguati automaticamente. Essi sono aumentati della variazione percentuale indicata dall'IPCE per il periodo pertinente, vale a dire il quinquennio immediatamente precedente la revisione di cui al primo comma e sono arrotondati al multiplo di 10 000 EUR direttamente superiore.

La Commissione comunica al Parlamento europeo e al Consiglio gli importi adeguati e provvede alla loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

CAPO 4

RISARCIMENTO DEI DANNI CAUSATI DA UN VEICOLO NON IDENTIFICATO O UN VEICOLO PER IL QUALE NON VI È STATO ADEMPIMENTO DELL'OBBLIGO D'ASSICURAZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 3

Articolo 10

Organismo incaricato del risarcimento

1. Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma dell'articolo 3.

Il primo comma fa salvo il diritto degli Stati membri di conferire o meno all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di disciplinare la soluzione di controversie fra

l'organismo e il responsabile o i responsabili del sinistro e altre imprese di assicurazione o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti a indennizzare la vittima per lo stesso sinistro. Tuttavia, gli Stati membri non possono autorizzare l'organismo a subordinare il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la vittima dimostri in qualsiasi modo che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare.

2. La vittima può in ogni caso rivolgersi direttamente all'organismo che, in base a informazioni da essa fornitegli su sua richiesta, è tenuto a darle una risposta motivata circa il pagamento dell'indennizzo.

Gli Stati membri possono tuttavia escludere il pagamento dell'indennizzo da parte di tale organismo per le persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'organismo può dimostrare che esse erano al corrente del fatto che il veicolo non era assicurato.

3. Gli Stati membri possono limitare o escludere il pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo in caso di danni alle cose causati da un veicolo non identificato.

Tuttavia, quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone del medesimo incidente a seguito del quale sono stati causati danni alle cose da un veicolo non identificato, gli Stati membri non possono escludere l'indennizzo per danni alle cose in ragione del fatto che il veicolo non è identificato. Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere una franchigia non superiore a 500 EUR che può essere imputata alla vittima che ha subito i danni alle cose.

I danni alle persone sono qualificati come gravi conformemente alla legislazione o alle disposizioni amministrative dello Stato membro in cui è avvenuto l'incidente. A tale riguardo, gli Stati membri possono tenere conto, tra l'altro, della necessità o meno di cure ospedaliere.

4. Gli Stati membri applicano al pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo le proprie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, fatta salva qualsiasi altra prassi più favorevole alle vittime.

Articolo 11

Controversie

In caso di controversia tra l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e l'assicuratore della responsabilità civile su chi debba indennizzare la vittima, gli Stati membri prendono le misure adeguate affinché sia designata la parte tenuta a pagare senza indugio l'indennizzo in un primo tempo.

Qualora si decida alla fine che obbligata, in tutto o in parte, al pagamento dell'indennizzo è l'altra parte, quest'ultima rimborsa di conseguenza la parte che ha effettuato il pagamento.

CAPO 5

CATEGORIE SPECIFICHE DI VITTIME, CLAUSOLE DI ESCLUSIONE, UNICO PREMIO, VEICOLI SPEDITI DA UNO STATO MEMBRO IN UN ALTRO*Articolo 12***Categorie specifiche di vittime**

1. Fatto salvo l'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma, l'assicurazione di cui all'articolo 3 copre la responsabilità per i danni alla persona di qualsiasi passeggero, diverso dal conducente, derivanti dall'uso del veicolo.

2. I membri della famiglia dell'assicurato, del conducente o di qualsiasi altra persona la cui responsabilità civile sia sorta a causa di un sinistro e sia coperta dall'assicurazione di cui all'articolo 3 non possono essere esclusi, a motivo del legame di parentela, dal beneficio dell'assicurazione per quanto riguarda i danni alle persone.

3. L'assicurazione di cui all'articolo 3 copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto al risarcimento del danno conformemente alla legislazione civile nazionale.

Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile sia l'importo dei danni.

*Articolo 13***Clausole d'esclusione**

1. Ciascuno Stato membro prende tutte le misure appropriate affinché ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3 che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:

- a) di persone non aventi l'autorizzazione esplicita o implicita;
- b) di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione;
- c) di persone che non si sono conformate agli obblighi di legge di ordine tecnico concernenti le condizioni e la sicurezza del veicolo in questione.

Tuttavia, la clausola di cui al primo comma, lettera a), può essere opposta alle persone che di loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno se l'assicuratore può provare che esse erano a conoscenza del fatto che il veicolo era rubato.

Gli Stati membri hanno la facoltà, per i sinistri avvenuti nel loro territorio, di non applicare la disposizione del primo comma se e nella misura in cui la vittima può ottenere il risarcimento del danno da un istituto di sicurezza sociale.

2. Nel caso di veicoli rubati o ottenuti con la violenza, gli Stati membri possono prevedere che l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, intervenga in luogo e vece dell'assicuratore, alle condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Qualora il veicolo stazioni abitualmente in un altro Stato membro, detto organismo non avrà la possibilità di agire contro alcun organismo in detto Stato membro.

Gli Stati membri che, per il caso di veicoli rubati od ottenuti con la violenza, prevedono l'intervento dell'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, possono fissare per i danni alle cose una franchigia non superiore a 250 EUR, opponibile alla vittima.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione di legge o clausola contrattuale contenuta in una polizza di assicurazione che escluda un passeggero dalla copertura assicurativa in base alla circostanza che sapeva o avrebbe dovuto sapere che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcol o di altre sostanze eccitanti al momento del sinistro sia considerata senza effetto per quanto riguarda l'azione di tale passeggero.

*Articolo 14***Unico premio**

Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché tutti i contratti di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli:

- a) coprano, sulla base di un unico premio e per tutta la durata del contratto, l'intero territorio della Comunità, incluso l'eventuale stazionamento del veicolo in un altro Stato membro durante il periodo di validità del contratto, e
- b) garantiscano, in base al medesimo unico premio, in ciascuno Stato membro la copertura richiesta dalla sua legislazione o la copertura richiesta dalla legislazione dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente, quando quest'ultima è superiore.

*Articolo 15***Veicoli spediti da uno Stato membro in un altro**

1. In deroga all'articolo 2, lettera d), secondo trattino, della direttiva 88/357/CEE, quando un veicolo viene spedito da uno Stato membro in un altro, si considera Stato membro nel quale è situato il rischio lo Stato membro di destinazione, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente e per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione.

2. Nel caso in cui il veicolo risulti coinvolto in un sinistro durante il periodo di cui al paragrafo 1 del presente articolo e sia privo di assicurazione, l'organismo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, nello Stato membro di destinazione è responsabile dell'indennizzo previsto all'articolo 9.

CAPO 6

ATTESTAZIONE, FRANCHIGIE, AZIONE DIRETTA

Articolo 16

Attestazione dello stato di rischio della garanzia

Gli Stati membri provvedono affinché il contraente possa esigere in qualunque momento un'attestazione dello stato di rischio della garanzia di responsabilità civile concernente il veicolo o i veicoli coperti da tale contratto almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale, oppure dell'assenza di sinistri.

L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero la suddetta attestazione, rilascia l'attestazione al contraente entro quindici giorni dalla richiesta.

Articolo 17

Franchigie

Le imprese assicurative non oppongono franchigie alla persona lesa a seguito di un sinistro per quanto riguarda la copertura assicurativa di cui all'articolo 3.

Articolo 18

Diritto di azione diretta

Gli Stati membri provvedono affinché le persone lese a seguito di un sinistro causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3 possano avvalersi di un diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa che assicura la responsabilità civile della persona responsabile del sinistro.

CAPO 7

RISARCIMENTO PER SINISTRI CHE DERIVANO DA INCIDENTI CAUSATI DA UN VEICOLO COPERTO DALL'ASSICURAZIONE DI CUI ALL'ARTICOLO 3

Articolo 19

Procedura di indennizzo dei sinistri

Gli Stati membri istituiscono la procedura di cui all'articolo 22 per la liquidazione dei sinistri provocati da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3.

In caso di incidenti che possono essere liquidati mediante il sistema degli uffici nazionali d'assicurazione di cui all'articolo 2, gli Stati membri stabiliscono la stessa procedura di cui all'articolo 22.

Ai fini dell'applicazione di detta procedura, ogni riferimento all'impresa assicurativa si intende come un riferimento agli uffici nazionali d'assicurazione.

Articolo 20

Disposizioni particolari riguardanti il risarcimento delle persone lese in seguito a un sinistro avvenuto in uno Stato membro diverso da quello di residenza

1. Gli articoli da 20 a 26 stabiliscono disposizioni specifiche relative a persone lese aventi diritto a risarcimento per danni a cose o a persone derivanti da sinistri avvenuti in uno Stato membro diverso da quello di residenza della persona lesa e provocati dall'uso di veicoli che sono assicurati e stazionano abitualmente in uno Stato membro.

Fatti salvi la legislazione di paesi terzi in materia di responsabilità civile e il diritto internazionale privato, tali disposizioni si applicano anche alle persone lese residenti in uno Stato membro aventi diritto a risarcimento per danni a cose o a persone derivanti da sinistri avvenuti in paesi terzi i cui uffici nazionali d'assicurazione hanno aderito al sistema della carta verde ogniqualvolta tali sinistri siano provocati dall'uso di veicoli che sono assicurati e stazionano abitualmente in uno Stato membro.

2. Gli articoli 21 e 24 si applicano soltanto nel caso di incidenti causati dalla circolazione di un veicolo:

- a) assicurato tramite uno stabilimento situato in uno Stato membro diverso da quello di residenza della persona lesa; e
- b) che staziona abitualmente in uno Stato membro diverso da quello di residenza della persona lesa.

Articolo 21

Mandatario per la liquidazione dei sinistri

1. Ogni Stato membro adotta tutte le misure necessarie affinché ogni impresa di assicurazione che copre i rischi classificati nel ramo 10 del punto A dell'allegato della direttiva 73/239/CEE, esclusa la responsabilità civile del vettore, designi un mandatario per la liquidazione dei sinistri in ogni Stato membro diverso da quello in cui ha ricevuto l'autorizzazione amministrativa.

Il mandatario è incaricato della gestione e della liquidazione dei sinistri dovuti a incidenti nei casi di cui all'articolo 20, paragrafo 1.

Il mandatario per la liquidazione dei sinistri risiede o è stabilito nello Stato membro per il quale è designato.

2. La scelta del mandatario per la liquidazione dei sinistri è a discrezione dell'impresa di assicurazione.

Gli Stati membri non possono limitare tale scelta.

3. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri può operare per conto di una o più imprese di assicurazione.

4. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri raccoglie tutte le informazioni necessarie in merito alla liquidazione dei sinistri stessi e prende le misure necessarie per negoziarne la liquidazione.

L'obbligo di designare un mandatario non esclude il ricorso diretto della persona lesa o della sua impresa di assicurazione contro la persona che ha causato il sinistro o la sua impresa di assicurazione.

5. Il mandatario per la liquidazione dei sinistri è dotato di poteri sufficienti a rappresentare l'impresa di assicurazione nei confronti delle persone lese nei casi di cui all'articolo 20, paragrafo 1, e a soddisfare interamente le loro richieste di indennizzo.

Egli deve essere in grado di esaminare il caso nella o nelle lingue ufficiali dello Stato membro di residenza della persona lesa.

6. La nomina del mandatario per la liquidazione dei sinistri non costituisce di per sé l'apertura di una succursale ai sensi dell'articolo 1, lettera b), della direttiva 92/49/CEE e il predetto mandatario non è considerato uno stabilimento ai sensi dell'articolo 2, lettera c), della direttiva 88/357/CEE né uno stabilimento ai sensi del regolamento (CE) n. 44/2001.

Articolo 22

Procedura di indennizzo

Gli Stati membri prevedono degli obblighi, sotto pena di sanzioni pecuniarie appropriate, efficaci e sistematiche o sanzioni amministrative equivalenti, affinché, entro tre mesi a decorrere dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta d'indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro o al mandatario per la liquidazione dei sinistri:

- a) l'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro o il suo mandatario presenti un'offerta d'indennizzo motivata nel caso in cui la responsabilità non sia contestata e il danno sia quantificato; o
- b) l'impresa di assicurazione cui è stata indirizzata la richiesta d'indennizzo o il suo mandatario fornisca una risposta motivata sugli elementi dedotti nella domanda, qualora la responsabilità sia negata o non sia stata chiaramente accertata o il danno non sia stato interamente quantificato.

Gli Stati membri adottano disposizioni al fine di assicurare che, qualora l'offerta non sia stata presentata entro il termine di tre mesi, l'importo dell'indennizzo offerto dall'impresa di assicurazione o riconosciuto dal giudice alla persona lesa produca interessi.

Articolo 23

Centri d'informazione

1. Per consentire alla persona lesa di chiedere un indennizzo, ciascuno Stato membro istituisce o riconosce un centro informazioni incaricato:

a) di tenere un registro contenente le seguenti informazioni:

i) il numero di immatricolazione di ogni autoveicolo che staziona abitualmente nel territorio dello Stato considerato;

ii) i numeri delle polizze di assicurazione che coprono la circolazione di detti veicoli per i rischi del ramo 10 del punto A dell'allegato della direttiva 73/239/CEE diversi dalla responsabilità del vettore e, se la polizza è scaduta, anche la data di cessazione della copertura assicurativa;

iii) le imprese di assicurazione della responsabilità civile che coprono la responsabilità civile derivante dalla circolazione di tali autoveicoli per i rischi del ramo 10 del punto A dell'allegato della direttiva 73/239/CEE diversi dalla responsabilità del vettore e i mandati per la liquidazione dei sinistri designati da tali imprese di assicurazione conformemente all'articolo 21 della presente direttiva e notificati ai centri di informazione conformemente al paragrafo 2 del presente articolo;

iv) l'elenco dei veicoli che, in ciascuno Stato membro, beneficino della deroga dall'obbligo di copertura mediante un'assicurazione per la responsabilità civile ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2;

v) riguardo ai veicoli di cui al punto iv):

— il nome dell'autorità designata o dell'organismo designato a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, terzo comma, come responsabile dell'indennizzo delle persone lese nei casi in cui non sia applicabile la procedura di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), qualora il veicolo goda della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 1, primo comma,

— il nome dell'organismo che copre il veicolo nello Stato membro in cui staziona abitualmente, se esso gode della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 2;

b) o di coordinare la compilazione e la diffusione di dette informazioni;

c) e di assistere gli aventi diritto nell'ottenere le informazioni di cui alla lettera a), punti da i) a v).

Le informazioni di cui alla lettera a), punti i), ii) e iii), devono essere conservate per un periodo di sette anni dopo la cessazione dell'immatricolazione del veicolo o la scadenza del contratto di assicurazione.

2. Le imprese di assicurazione di cui al paragrafo 1, lettera a), punto iii), notificano ai centri d'informazione di tutti gli Stati membri il nome e l'indirizzo del mandatario per la liquidazione dei sinistri designato in ciascuno Stato membro conformemente all'articolo 21.

3. Gli Stati membri provvedono a che la persona lesa abbia diritto, per sette anni dall'incidente, di ottenere senza indugio le seguenti informazioni dal centro di informazione dello Stato in cui risiede o dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente o è avvenuto l'incidente:

- a) nome e indirizzo dell'impresa di assicurazione;
- b) numero della polizza d'assicurazione; e
- c) nome e indirizzo del mandatario per la liquidazione dei sinistri dell'impresa di assicurazione nel paese di residenza della persona lesa.

I centri di informazione cooperano tra loro.

4. Il centro di informazione comunica alla persona lesa nome e indirizzo del proprietario o del conducente abituale o del detentore del veicolo se la persona lesa ha un interesse giuridicamente tutelato a ottenere queste informazioni. Per poter fornire tali informazioni, il centro stesso si rivolge in particolare:

- a) all'impresa di assicurazione; o
- b) all'ente di immatricolazione del veicolo.

Se il veicolo beneficia della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 1, primo comma, il centro di informazione comunica alla persona lesa il nome dell'autorità o dell'organismo designato conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, terzo comma, incaricato di indennizzare le persone lese, qualora non sia d'applicazione la procedura prevista all'articolo 2, lettera a).

Se il veicolo beneficia della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 2, il centro d'informazione comunica alla persona lesa il nome dell'organismo da cui dipende il veicolo nel paese in cui staziona abitualmente.

5. Gli Stati membri provvedono affinché, fatti salvi gli obblighi loro derivanti dai paragrafi da 1 a 4, i centri di informazione forniscano le informazioni ivi specificate a tutte le persone coinvolte in un incidente stradale causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3.

6. Al trattamento dei dati personali risultanti dai paragrafi da 1 a 5 si deve procedere nel rispetto delle norme nazionali adottate in virtù della direttiva 95/46/CE.

Articolo 24

Organismo d'indennizzo

1. Ciascuno Stato membro costituisce o riconosce un organismo d'indennizzo incaricato di risarcire le persone lese nei casi di cui all'articolo 20, paragrafo 1.

Dette persone lese possono presentare all'organismo d'indennizzo del loro Stato membro di residenza una richiesta d'indennizzo:

- a) nel caso in cui l'impresa di assicurazione o il suo mandatario per la liquidazione dei sinistri non abbiano dato una risposta motivata sugli elementi dedotti nella richiesta d'indennizzo entro tre mesi dalla data in cui la persona lesa ha presentato la sua richiesta di indennizzo all'impresa di assicurazione del veicolo il cui uso ha provocato il sinistro o al mandatario per la liquidazione dei sinistri; o
- b) nel caso in cui l'impresa di assicurazione non abbia designato un mandatario per la liquidazione dei sinistri nello Stato membro di residenza della persona lesa conformemente all'articolo 20, paragrafo 1; in questo caso le persone lese non possono presentare all'organismo d'indennizzo una richiesta d'indennizzo se hanno presentato tale richiesta direttamente all'impresa di assicurazione del veicolo il cui uso ha provocato il sinistro e hanno ricevuto una risposta motivata entro tre mesi dalla presentazione della richiesta.

Le persone lese non possono tuttavia presentare all'organismo d'indennizzo una richiesta d'indennizzo se hanno intrapreso un'azione legale direttamente contro l'impresa di assicurazione.

L'organismo di indennizzo interviene entro due mesi dalla data in cui la persona lesa notifica a esso la richiesta d'indennizzo ma pone fine al suo intervento in caso di successiva risposta motivata dell'impresa di assicurazione o del mandatario per la liquidazione dei sinistri alla richiesta.

L'organismo di indennizzo informa immediatamente:

- a) l'impresa di assicurazione del veicolo che ha causato il sinistro o il mandatario per la liquidazione dei sinistri;
- b) l'organismo di indennizzo nello Stato membro dello stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto;

c) la persona che ha causato il sinistro, se nota;

del fatto che ha ricevuto una richiesta d'indennizzo dalla persona lesa e che interverrà entro due mesi a decorrere dalla presentazione di detta richiesta.

Questa disposizione non osta al diritto degli Stati membri di considerare l'indennizzo a opera di tale organismo come sussidiario o meno e al loro diritto di disciplinare la liquidazione dei sinistri tra detto organismo e la persona o le persone che hanno causato il sinistro e altre imprese di assicurazione o organismi previdenziali tenuti a risarcire la persona lesa per lo stesso sinistro. Tuttavia gli Stati membri non possono consentire che l'organismo subordini il pagamento dell'indennizzo a condizioni diverse da quelle stabilite dalla presente direttiva, in particolare che la persona lesa dimostri in qualsiasi modo che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare.

2. L'organismo d'indennizzo che ha indennizzato la persona lesa nel suo Stato membro di residenza acquisisce un credito nei confronti dell'organismo d'indennizzo dello Stato membro di stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto, per la somma pagata a titolo di indennizzo.

Quest'ultimo organismo è surrogato nei diritti della persona lesa nei confronti della persona che ha causato il sinistro o della sua impresa di assicurazione, nella misura in cui l'organismo di indennizzo dello Stato membro di residenza della persona lesa ha indennizzato quest'ultima per il danno subito.

Ciascuno Stato membro è tenuto a riconoscere la surrogazione disposta da ogni altro Stato membro.

3. Il presente articolo ha effetto:

- a) dopo che sia stato concluso un accordo fra gli organismi di indennizzo, istituiti o approvati dagli Stati membri, per quanto riguarda le loro funzioni, i loro obblighi e le modalità di rimborso;
- b) a decorrere dalla data fissata dalla Commissione al momento in cui accerta, in stretta cooperazione con gli Stati membri, che il suddetto accordo è stato concluso.

Articolo 25

Indennizzo

1. Qualora risulti impossibile identificare il veicolo ovvero risulti impossibile identificare, entro due mesi dal sinistro, l'impresa di assicurazione, la persona lesa può richiedere l'indennizzo all'organismo di indennizzo dello Stato membro in cui risiede. Essa è indennizzata conformemente agli articoli 9 e 10.

L'organismo di indennizzo acquisisce allora un credito, alle condizioni indicate nell'articolo 24, paragrafo 2, nei confronti:

- a) del fondo di garanzia dello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente, nel caso in cui non possa essere identificata l'impresa di assicurazione;
- b) del fondo di garanzia dello Stato membro del sinistro, in caso di veicolo non identificato;
- c) del fondo di garanzia dello Stato membro del sinistro, nel caso di veicoli di paesi terzi.

2. Il presente articolo si applica agli incidenti provocati da veicoli di paesi terzi che rientrano negli articoli 7 e 8.

Articolo 26

Organismo centrale

Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per agevolare la fornitura, in tempo utile, alle vittime, ai loro assicuratori o ai loro rappresentanti legali, dei dati di base necessari per la liquidazione dei danni.

Tali dati di base sono, all'occorrenza, messi a disposizione in forma elettronica in un deposito centrale in ciascuno Stato membro e sono accessibili alle parti interessate su loro esplicita richiesta.

Articolo 27

Sanzioni

Gli Stati membri determinano il regime delle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva, prendendo i provvedimenti necessari per garantirne l'applicazione. Le sanzioni così previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano quanto prima alla Commissione ogni modifica relativa alle disposizioni adottate a norma del presente articolo.

CAPO 8

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 28

Disposizioni nazionali

1. Gli Stati membri possono, conformemente al trattato, mantenere o mettere in vigore disposizioni più favorevoli alla persona lesa di quelle necessarie a conformarsi alla presente direttiva.

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

Articolo 29

Abrogazioni

Le direttive 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE, 2000/26/CE e 2005/14/CE, come modificate dalle direttive di cui all'allegato I, parte A, sono abrogate, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive indicati all'allegato I, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza riportata all'allegato II.

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 Strasburgo, addì 16 settembre 2009.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BUZEK

Per il Consiglio

La presidente

C. MALMSTRÖM

ALLEGATO I

PARTE A

Direttive abrogate ed elenco delle loro modificazioni successive

(di cui all'articolo 29)

Direttiva 72/166/CEE del Consiglio
(GU L 103 del 2.5.1972, pag. 1).

Direttiva 72/430/CEE del Consiglio
(GU L 291 del 28.12.1972, pag. 162).

Direttiva 84/5/CEE del Consiglio
(GU L 8 dell'11.1.1984, pag. 17).

limitatamente all'articolo 4

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14).

limitatamente all'articolo 1

Direttiva 84/5/CEE del Consiglio
(GU L 8 dell'11.1.1984, pag. 17).

Allegato I, punto IX.F, dell'atto di adesione del 1985
(GU L 302 del 15.11.1985, pag. 218).

Direttiva 90/232/CEE del Consiglio
(GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33).

limitatamente all'articolo 4

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14).

limitatamente all'articolo 2

Direttiva 90/232/CEE del Consiglio
(GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33).

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14).

limitatamente all'articolo 4

Direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 181 del 20.7.2000, pag. 65).

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14).

limitatamente all'articolo 5

Direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14).

PARTE B

Elenco dei termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione

(di cui all'articolo 29)

Direttiva	Termine di attuazione	Data di applicazione
72/166/CEE	31 dicembre 1973	—
72/430/CEE	—	1° gennaio 1973
84/5/CEE	31 dicembre 1987	31 dicembre 1988
90/232/CEE	31 dicembre 1992	—
2000/26/CE	19 luglio 2002	19 gennaio 2003
2005/14/CE	11 giugno 2007	—

ALLEGATO II

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 72/166/CEE	Direttiva 84/5/CEE	Direttiva 90/232/CEE	Direttiva 2000/26/CE	Presente direttiva
Articolo 1, punti da 1) a 3)				Articolo 1, punti da 1) a 3)
Articolo 1, punto 4), primo trattino				Articolo 1, punto 4), lettera a)
Articolo 1, punto 4), secondo trattino				Articolo 1, punto 4), lettera b)
Articolo 1, punto 4), terzo trattino				Articolo 1, punto 4), lettera c)
Articolo 1, punto 4), quarto trattino				Articolo 1, punto 4), lettera d)
Articolo 1, punto 5)				Articolo 1, punto 5)
Articolo 2, paragrafo 1				Articolo 4
Articolo 2, paragrafo 2, alinea				Articolo 2, alinea
Articolo 2, paragrafo 2, primo trattino				Articolo 2, lettera a)
Articolo 2, paragrafo 2, secondo trattino				Articolo 2, lettera b)
Articolo 2, paragrafo 2, terzo trattino				Articolo 2, lettera c)
Articolo 3, paragrafo 1, primo capoverso				Articolo 3, primo comma
Articolo 3, paragrafo 1, secondo capoverso				Articolo 3, secondo comma
Articolo 3, paragrafo 2, alinea				Articolo 3, terzo comma, alinea
Articolo 3, paragrafo 2, primo trattino				Articolo 3, terzo comma, lettera a)
Articolo 3, paragrafo 2, secondo trattino				Articolo 3, terzo comma, lettera b)
Articolo 4, alinea				Articolo 5, paragrafo 1, primo comma
Articolo 4, lettera a), primo comma				Articolo 5, paragrafo 1, primo comma
Articolo 4, lettera a), secondo comma, primo capoverso				Articolo 5, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 4, lettera a), secondo comma, secondo capoverso				Articolo 5, paragrafo 1, terzo comma
Articolo 4, lettera a), secondo comma, terzo capoverso				Articolo 5, paragrafo 1, quarto comma
Articolo 4, lettera a), secondo comma, quarto capoverso				Articolo 5, paragrafo 1, quinto comma
Articolo 4, lettera b), primo comma				Articolo 5, paragrafo 2, primo comma
Articolo 4, lettera b), secondo comma, primo capoverso				Articolo 5, paragrafo 2, secondo comma

Direttiva 72/166/CEE	Direttiva 84/5/CEE	Direttiva 90/232/CEE	Direttiva 2000/26/CE	Presente direttiva
Articolo 4, lettera b), secondo comma, secondo capoverso				Articolo 5, paragrafo 2, terzo comma
Articolo 4, lettera b), terzo comma, primo capoverso				Articolo 5, paragrafo 2, quarto comma
Articolo 4, lettera b), terzo comma, secondo capoverso				Articolo 5, paragrafo 2, quinto comma
Articolo 5, alinea				Articolo 6, paragrafo 1, alinea
Articolo 5, primo trattino				Articolo 6, primo comma, lettera a)
Articolo 5, secondo trattino				Articolo 6, primo comma, lettera b)
Articolo 5, parole finali				Articolo 6, secondo comma
Articolo 6				Articolo 7
Articolo 7, paragrafo 1				Articolo 8, paragrafo 1, primo comma
Articolo 7, paragrafo 2				Articolo 8, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 7, paragrafo 3				Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 8				—
	Articolo 1, paragrafo 1			Articolo 3, quarto comma
	Articolo 1, paragrafo 2			Articolo 9, paragrafo 1
	Articolo 1, paragrafo 3			Articolo 9, paragrafo 2
	Articolo 1, paragrafo 4			Articolo 10, paragrafo 1
	Articolo 1, paragrafo 5			Articolo 10, paragrafo 2
	Articolo 1, paragrafo 6			Articolo 10, paragrafo 3
	Articolo 1, paragrafo 7			Articolo 10, paragrafo 4
	Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, alinea			Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, alinea
	Articolo 2, paragrafo 1, primo trattino			Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera a)
	Articolo 2, paragrafo 1, secondo trattino			Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera b)
	Articolo 2, paragrafo 1, terzo trattino			Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, lettera c)
	Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, parte finale			Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, alinea
	Articolo 2, paragrafo 1, secondo e terzo comma			Articolo 13, paragrafo 1, secondo e terzo comma
	Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 13, paragrafo 2
	Articolo 3			Articolo 12, paragrafo 2
	Articolo 4			—
	Articolo 5			—

Direttiva 72/166/CEE	Direttiva 84/5/CEE	Direttiva 90/232/CEE	Direttiva 2000/26/CE	Presente direttiva
	Articolo 6			—
		Articolo 1, primo comma		Articolo 12, paragrafo 1
		Articolo 1, secondo comma		Articolo 13, paragrafo 3
		Articolo 1, terzo comma		—
		Articolo 1 <i>bis</i> , primo capoverso		Articolo 12, paragrafo 3, primo comma
		Articolo 1 <i>bis</i> , secondo capoverso		Articolo 12, paragrafo 3, secondo comma
		Articolo 2, alinea		Articolo 14, alinea
		Articolo 2, primo trattino		Articolo 14, lettera a)
		Articolo 2, secondo trattino		Articolo 14, lettera b)
		Articolo 3		—
		Articolo 4		Articolo 11
		Articolo 4 <i>bis</i>		Articolo 15
		Articolo 4 <i>ter</i> , primo capoverso		Articolo 16, primo comma
		Articolo 4 <i>ter</i> , secondo capoverso		Articolo 16, secondo comma
		Articolo 4 <i>quater</i>		Articolo 17
		Articolo 4 <i>quinquies</i>	Articolo 3	Articolo 18
		Articolo 4 <i>sexies</i> , primo comma		Articolo 19, primo comma
		Articolo 4 <i>sexies</i> , secondo comma, primo capoverso		Articolo 19, secondo comma
		Articolo 4 <i>sexies</i> , secondo comma, secondo capoverso		Articolo 19, terzo comma
		Articolo 5, paragrafo 1		Articolo 23, paragrafo 5
		Articolo 5, paragrafo 2		—
		Articolo 6		—
			Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 20, paragrafo 1
			Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 20, paragrafo 2
			Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 25, paragrafo 2
			Articolo 2, alinea	—
			Articolo 2, lettera a)	Articolo 1, punto 6)
			Articolo 2, lettera b)	Articolo 1, punto 7)
			Articolo 2, lettere c), d) ed e)	—
			Articolo 4, paragrafo 1, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 1, primo comma
			Articolo 4, paragrafo 1, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 1, secondo comma

Direttiva 72/166/CEE	Direttiva 84/5/CEE	Direttiva 90/232/CEE	Direttiva 2000/26/CE	Presente direttiva
			Articolo 4, paragrafo 1, terzo capoverso	Articolo 21, paragrafo 1, terzo comma
			Articolo 4, paragrafo 2, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 2, primo comma
			Articolo 4, paragrafo 2, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 2, secondo comma
			Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 21, paragrafo 3
			Articolo 4, paragrafo 4, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 4, primo comma
			Articolo 4, paragrafo 4, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 4, secondo comma
			Articolo 4, paragrafo 5, primo capoverso	Articolo 21, paragrafo 5, primo comma
			Articolo 4, paragrafo 5, secondo capoverso	Articolo 21, paragrafo 5, secondo comma
			Articolo 4, paragrafo 6	Articolo 22
			Articolo 4, paragrafo 7	—
			Articolo 4, paragrafo 8	Articolo 21, paragrafo 6
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, alinea	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, alinea
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), alinea	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), alinea
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 1)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto i)
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 2)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto ii)
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 3)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto iii)
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 4)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto iv)
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 5), alinea	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto v), alinea
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 5) i)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto v), primo trattino
			Articolo 5, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto 5) ii)	Articolo 23, paragrafo 1, primo comma, lettera a), punto v), secondo trattino
			Articolo 5, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 23, paragrafo 1, secondo comma
			Articolo 5, paragrafi 2, 3 e 4	Articolo 23, paragrafi 2, 3 e 4
			Articolo 5, paragrafo 5	Articolo 23, paragrafo 6
			Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 24, paragrafo 1
			Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 24, paragrafo 2, primo comma

Direttiva 72/166/CEE	Direttiva 84/5/CEE	Direttiva 90/232/CEE	Direttiva 2000/26/CE	Presente direttiva
Articolo 9	Articolo 7	Articolo 7	Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma, primo capoverso	Articolo 24, paragrafo 2, secondo comma
			Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma, secondo capoverso	Articolo 24, paragrafo 2, terzo comma
			Articolo 6, paragrafo 3, primo comma	Articolo 24, paragrafo 3
			Articolo 6, paragrafo 3, secondo comma	—
			Articolo 6 bis	Articolo 26
			Articolo 7, alinea	Articolo 25, paragrafo 1, alinea
			Articolo 7, lettera a)	Articolo 25, paragrafo 1, lettera a)
			Articolo 7, lettera b)	Articolo 25, paragrafo 1, lettera b)
			Articolo 7, lettera c)	Articolo 25, paragrafo 1, lettera c)
			Articolo 8	—
			Articolo 9	—
			Articolo 10, paragrafi da 1 a 3	—
			Articolo 10, paragrafo 4	Articolo 28, paragrafo 1
			Articolo 10, paragrafo 5	Articolo 28, paragrafo 2
			Articolo 11	Articolo 29
			Articolo 12	Articolo 30
			Articolo 13	Articolo 27
				Articolo 31
				Allegato I
				Allegato II



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 14 - 9 ottobre 2009](#) >

Il Patto dei Sindaci (Covenant of Mayors) ha messo a punto uno nuovo strumento interattivo per aiutare le città dell'UE a ridurre le loro emissioni di CO2

In occasione degli **Open Days** - dal 5 al 8 ottobre 2009- la Commissione europea ha presentato, nel quadro di un atelier tematico, un efficace strumento interattivo on line destinato ad aiutare le città a stabilire il loro **piano di azione per l'energia durevole** (SEAP) e per facilitare la sua valutazione. I sindaci e le collettività partecipanti a questo atelier di martedì 6 ottobre, hanno scoperto "come le città stabiliscono il loro piano d'azione per l'energia durevole (SEAP) e hanno fatto il bilancio delle loro **emissioni di CO2** apprendendo ad utilizzare il nuovo modello online". Il Patto dei Sindaci non smette di rafforzarsi; comprende al momento **700 firmatari** e **33 strutture di supporto**. Un successo straordinario. Dopo il lancio nel 2006 di questa iniziativa ambiziosa della Commissione europea, il Patto dei Sindaci ha conosciuto un successo straordinario. Al primo ottobre 2009, più di 700 sindaci, rappresentanti più di **110 milioni di cittadini**, hanno ratificato la Convenzione e si sono così assunti l'impegno di ridurre le emissioni di CO2 delle loro municipalità al di là dell'obiettivo del 20% per il 2020. I firmatari beneficiano dell'aiuto di 33 strutture di supporto, di reti di collettività locali e regionali e di amministrazioni pubbliche che offrono degli orientamenti strategici e portano un sostegno finanziario e tecnico alle municipalità desiderose di ratificare il Patto dei Sindaci.

→ Documentazione

► [Link:](#)

relativamente all'argomento trattato nella pagina di seguito sono forniti alcuni link

🔗 [EU Mayors](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it

Incoraggiare la diffusione di una visione imprenditoriale: il Comitato delle regioni lancia il premio *Regione imprenditoriale europea*

Il Comitato delle regioni (CdR) ha lanciato l'iniziativa pilota *Regione imprenditoriale europea (EER)*: il suo obiettivo è quello di individuare e premiare un certo numero di regioni europee che abbiano dato prova di eccezionale spirito imprenditoriale e di incoraggiare gli enti regionali e locali a impegnarsi più a fondo per promuovere le piccole imprese in Europa.

Intervenendo alla presentazione ufficiale dell'iniziativa *Regione imprenditoriale europea (EER)*, avvenuta il 7 ottobre nel quadro degli *Open Days - Settimana europea delle regioni e delle città*, il Presidente del CdR **Luc Van den Brande** ha affermato: "quest'anno gli Open Days si aprono all'insegna del motto *Sfide globali, risposte europee*. L'iniziativa EER, promossa dal CdR in partenariato con la Commissione europea, costituisce un nuovo trampolino di lancio per la crescita e l'occupazione a livello regionale. Si tratta in sostanza di una risposta concreta alla necessità urgente di fornire sostegno alle piccole e medie imprese, che sono una fonte importante di crescita, occupazione e innovazione e che operano, nel 98% dei casi, esclusivamente a livello locale, mantenendo spesso un legame socioeconomico molto forte con il proprio territorio".

Il vicepresidente della Commissione europea **Günther Verheugen**, responsabile per l'Impresa e l'industria, inaugurando l'iniziativa con il Presidente Van den Brande, ha aggiunto: "*Pensare anzitutto in piccolo* è il motto dello *Small Business Act*. Ora dobbiamo tradurre in realtà le nostre ambizioni. Mi compiaccio del fatto che i membri del CdR si attiveranno in prima persona per fare dell'UE una regione particolarmente favorevole a livello mondiale per le PMI".

L'iniziativa EER è aperta a tutte le regioni europee, indipendentemente dalle loro dimensioni, popolazione o ricchezza. Possono partecipare tutte le regioni, città o amministrazioni locali dotate del mandato politico per elaborare e attuare le proprie strategie di potenziamento dell'imprenditorialità a livello regionale e locale. Ogni anno fino a tre regioni dell'Unione europea potranno ricevere il marchio di *Regione imprenditoriale dell'anno*, che premierà la qualità, l'efficacia e il successo a lungo termine della loro prospettiva imprenditoriale e della volontà politica di attuarla.

La prospettiva imprenditoriale di ciascuna regione sarà valutata da una giuria composta da membri del CdR e da rappresentanti della Commissione europea e delle organizzazioni imprenditoriali BusinessEurope, Ueapme e Eurochambres, che hanno sostenuto l'iniziativa. La giuria terrà conto sia delle caratteristiche specifiche delle regioni candidate (ad esempio le competenze in materia di politica di impresa, il potenziale imprenditoriale e la sostenibilità e credibilità delle proposte) che della presentazione generale del *piano di prospettiva*. *I primi marchi EER per gli anni 2011 e 2012 saranno conferiti già nel febbraio 2010, nel corso di un'apposita cerimonia. Il termine per la presentazione delle candidature (che dovrà avvenire obbligatoriamente attraverso l'apposito formulario disponibile sul sito del CdR) è il 15 gennaio 2010.*

Il Presidente Van den Brande ha inoltre aggiunto: "uno degli obiettivi principali dell'iniziativa EER è incoraggiare le regioni a svolgere il loro ruolo nell'attuazione e promozione dello *Small Business Act* (SBA) per l'Europa, creando in tal modo un'Europa più dinamica, competitiva e sostenibile. Sebbene alla sua origine l'EER non fosse stata concepita come risposta all'attuale crisi economica, uno dei suoi obiettivi è quello di incoraggiare gli enti regionali a studiare nuovi modi per generare una crescita economica di lunga prospettiva attraverso l'imprenditorialità. Molte regioni sono tuttora nella fase di elaborazione dei piani locali di ripresa e di attuazione delle misure aggiuntive per

contrastare la crisi e il suo enorme impatto socioeconomico: l'EER dovrebbe quindi incoraggiarle a esaminare più da vicino le esigenze specifiche delle PMI e a sviluppare un vero partenariato tra gli enti regionali e locali e gli attori economici che operano nel loro territorio".

Per ulteriori informazioni rivolgersi a:

Chris Jones

+32 0)2 546 87 51

+32 (0)2 282 20 85



European Economic and Social Committee

PRESS

CES/09/126

5 ottobre 2009

Il CESE chiede con forza che si faccia un buon uso della flessicurezza per combattere il lavoro precario

Su richiesta della presidenza svedese del Consiglio dell'UE, il Comitato economico e sociale europeo (CESE) prende posizione in un momento di crisi economica sul tema scottante della flessicurezza. Nel suo parere, elaborato dal relatore Valerio Salvatore (II gruppo, Lavoratori, Italia) e dal correlatore Enrique Calvet Chambon (delegato esterno, Spagna), il CESE sottolinea la necessità di evitare che i datori di lavoro abusino della flessibilità offerta dalla flessicurezza per assumere e licenziare in modo discrezionale. In tutta l'UE, la priorità dovrà essere quella di garantire la sicurezza dei lavoratori per mezzo della massima tutela possibile dei disoccupati e di una politica molto dinamica di formazione e reinserimento professionale.

Nella sua sessione plenaria del 1° ottobre 2009, il CESE ha adottato un parere esplorativo sull'utilizzo della flessicurezza in rapporto alle ristrutturazioni. Il relatore **Valerio Salvatore** ha esortato tutti gli attori sociali a "trovare un punto di equilibrio tra le componenti flessibilità e sicurezza della flessicurezza" precisando che "questo equilibrio deve essere il frutto del dialogo sociale e non deve alimentare l'insicurezza sul mercato del lavoro".

Il CESE appoggia la flessicurezza interna e il dialogo sociale per dare alle imprese l'opportunità di far fronte al calo degli ordinativi senza licenziare i dipendenti. Le misure come i dispositivi di recupero/prestazione delle ore di lavoro, che permettono al lavoratore di usufruire di periodi cumulati di congedo retribuito quale compensazione per congedi o periodi di riposo non goduti e di gestire in modo flessibile il proprio orario di lavoro (i riposi giornalieri, le pause, i congedi annuali, ecc.), devono essere rese quanto più possibile attraenti sia per le imprese che per i lavoratori.

Il CESE chiede che le misure volte a rafforzare la componente sicurezza della flessicurezza, come l'apprendimento on line (*eLearning*) per i lavoratori, diventino la priorità assoluta. Non si deve considerare la flessicurezza come un insieme di misure che consente di licenziare i lavoratori più facilmente o che aumenta il lavoro precario. A questo proposito, **Valerio Salvatore** ha sottolineato la necessità di stabilire "alcuni principi chiari" perché "un lavoro troppo flessibile può diventare un lavoro precario e persino condurre a uno stato di povertà".



European Economic and Social Committee

PRESS

Negli ultimi mesi è diventato evidente il grande impegno profuso dalle parti sociali per trovare assieme delle soluzioni ai problemi più pressanti. Il CESE propone di creare una piattaforma Internet per favorire lo scambio delle esperienze condotte nel quadro di queste azioni.

Un accordo quadro a livello europeo può aiutare le persone più vulnerabili

Le parti sociali stanno attualmente negoziando un accordo quadro su scala europea per arrivare a mercati del lavoro che agevolino l'integrazione sociale. Il CESE è dell'avviso che un accordo futuro potrà apportare un valore aggiunto reale per aiutare le persone più vulnerabili a reinserirsi nel mondo lavorativo.

Il testo integrale del parere sarà presto disponibile al seguente indirizzo web:

<http://eesc.europa.eu/documents/opinions/avis.asp?type=fr>

Per ulteriori informazioni, si prega di rivolgersi ai relatori del parere:

<http://eescmembers.eesc.europa.eu/EESCMembers.aspx?culture=fr>



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 14 - 9 ottobre 2009](#) >

Sentenza della Corte di giustizia nella causa C-123/08: la normativa olandese può stabilire un trattamento differenziato tra cittadini olandesi e cittadini degli altri stati membri in materia di esecuzione di un mandato di arresto europeo

Sentenza della Corte nel procedimento C-123/08

Wolzenburg

La decisione quadro relativa al mandato di arresto europeo dispone che gli Stati membri in via di principio sono tenuti a dar corso a un mandato di arresto europeo. Tuttavia, in taluni casi, l'autorità giudiziaria di esecuzione può rifiutare di consegnare una persona ricercata.

La normativa olandese che attua detta decisione quadro prevede che la consegna dei cittadini olandesi all'autorità giudiziaria di emissione è rifiutata ai fini dell'esecuzione di una pena detentiva irrogata con una decisione giudiziaria irrevocabile. Per contro, per i cittadini di altri Stati membri tale rifiuto è subordinato alla condizione che questi abbiano soggiornato legittimamente in via continuativa per cinque anni nei Paesi Bassi e che essi siano in possesso di un permesso di soggiorno a durata indeterminata.

→ Documentazione

» Documenti:

per completare i contenuti della pagina si forniscono i seguenti allegati

- » [Testo della sentenza \(.pdf 133 kB\)](#)
- » [Leggi il comunicato stampa \(.pdf 47 kB\)](#)

[Privacy](#) | [Copyright](#) | [Accessibilità](#) | [Credits](#) | [Disclaimer](#)

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it



[Chi siamo](#)

[Attività](#)

[Giovani in Europa](#)

[Doc e formazione](#)

[Pubblicazioni](#)

[Ricerca](#)

[Home](#) > [Archivio Newsletter](#) > [Monitor Europa n. 14 - 9 ottobre 2009](#) >

In questo numero abbiamo selezionato per voi...

→ Dalla moneta alla Costituzione : storia e prospettive dell'integrazione europea (1979-2009)

Dalla moneta alla Costituzione : storia e prospettive dell'integrazione europea (1979-2009), a cura di Fabio Masini

Fa parte di: Il ponte : rivista mensile di politica e letteratura fondata da Piero Calamandrei.
[A.2009, fasc. n.5, p. 5-155]

Abstract:

* Numero monografico * Teorie economie e scelte politiche : trent'anni di integrazione europea (F. Masini) * Lo Sme: un ventennio per traghettare l'Europa dal disordine valutario degli anni settanta alla moneta unica (G. Magnifico) * L'Italia e l'ingresso nello Sme: vincoli e opportunità di una scelta difficile (S. Ferrulli) * Dibattiti teorici alla Commissione europea : una nota sugli anni settanta (V. Anelli) * Attori e tempi del processo di unificazione europea (R. Castaldi) * Il diritto dell'unificazione monetaria europea (S. Cafaro) * Un prestito europeo per rilanciare l'economia (A. Majocchi) * Dall'open method of coordination al governo europeo dell'economia (M.C. Malaguti) * Quale risposta europea alla crisi finanziaria? (G. Montani) * Per un'economia politica dell'interdipendenza globale: beni collettivi e istituzioni pubbliche (F. Masini) *

Disponibilità:

Biblioteca dell'Assemblea legislativa - Coll.: P A1 PO PON

→ Fondi strutturali per il ciclo di programmazione 2007-2013: analisi critica della ripartizione delle risorse finanziarie tra le regioni dei paesi membri

Fondi strutturali per il ciclo di programmazione 2007-2013: analisi critica della ripartizione delle risorse finanziarie tra le regioni dei paesi membri, di Luigi De Iaco

Fa parte di: Rivista di economia e statistica del territorio = Review of Economics and Statistics for Regional Studies / promossa dall'Istituto Guglielmo Tagliacarne
[A.2009, fasc. n.1, p. 62-103]

Abstract:

* Regolamento comunitario sui criteri di ripartizione tra le regioni europee delle risorse finanziarie dei Fondi strutturali 2007-2013 *
Proposta di indicatori basati sulle aree dell'Agenda di Lisbona *

Disponibilità:

Biblioteca dell'Assemblea legislativa - Coll.: P E 1 RIVDEE

→ Un Programma per l'Europa: le proposte della società civile

Un Programma per l'Europa: le proposte della società civile, a cura del Comitato economico e sociale dell'Unione europea

Di cosa parla:

adottato dal Comitato economico e sociale su iniziativa del suo presidente, Mario Sepi, il programma delinea un piano strategico di lungo periodo sul dibattito politico in corso e sulle sfide future. Il Comitato presenta alle istituzioni dell'UE un insieme di misure e iniziative concrete necessarie per superare la crisi economica e contribuire allo sviluppo sostenibile negli anni a venire. Il CESE prende anche posizione sulle elezioni europee, chiedendo alle altre istituzioni, agli Stati membri e alle parti interessate di fare in modo che nella campagna elettorale per le elezioni di giugno si discutano questioni d'interesse europeo e non solo temi nazionali.

Disponibilità:

potete consultare questa pubblicazione presso il Centro Europe Direct dell'Assemblea legislativa

Privacy | Copyright | Accessibilità | Credits | Disclaimer

Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna - Viale Aldo Moro 50, 40127 Bologna - Tel. 051.5275226

Posta certificata: PEIAssemblea @ postacert.regione.emilia-romagna.it