

# GAZZETTA UFFICIALE



## DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 13 marzo 2017

SI PUBBLICA  
IL LUNEDÌ E IL GIOVEDÌ

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA  
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO  
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

## UNIONE EUROPEA

### SOMMARIO

#### REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

- Regolamento delegato (UE) 2017/67 della Commissione, del 4 novembre 2016, recante modifica dell'allegato II del regolamento (UE) n. 652/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le disposizioni per la gestione delle spese relative alla filiera alimentare, alla salute e al benessere degli animali, alla sanità delle piante e al materiale riproduttivo vegetale integrando l'elenco delle malattie animali e delle zoonosi in detto allegato (17CE0622) Pag. 1
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/68 della Commissione, del 9 gennaio 2017, recante modifica del regolamento (CE) n. 121/2008 che fissa il metodo di analisi per la determinazione del tenore di amido nelle preparazioni dei tipi utilizzati per l'alimentazione degli animali (codice NC 2309) (17CE0623)..... Pag. 3
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/69 della Commissione, del 12 gennaio 2017, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli (17CE0624)..... Pag. 5
- Decisione (UE) 2017/70 della Commissione, del 25 luglio 2016, relativa all'aiuto di Stato SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N) che la Spagna ha concesso e al quale ha dato parziale esecuzione per il finanziamento del Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF) [notificata con il numero C(2016) 4573] (17CE0625)..... Pag. 7
- Regolamento n. 138 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada (QRTV) in relazione alla loro ridotta udibilità [2017/71] (17CE0626)..... Pag. 32
- Pubblicati nel n. L 9 del 13 gennaio 2017*
- Regolamento delegato (UE) 2017/72 della Commissione, del 23 settembre 2016, che integra il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione che specificano le condizioni di autorizzazione della deroga in materia di dati (17CE0627)..... Pag. 63
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/73 della Commissione, del 13 gennaio 2017, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli (17CE0628)..... Pag. 67
- Decisione di esecuzione (UE) 2017/74 della Commissione, del 25 novembre 2016, che introduce un marcatore fiscale comune per i gasoli e il petrolio lampante [notificata con il numero C(2016) 7546] (17CE0629)..... Pag. 69
- Pubblicati nel n. L 10 del 14 gennaio 2017*



<u>Decisione (UE) 2017/75 del Consiglio, del 21 novembre 2016, relativa alla firma, a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri, e all'applicazione provvisoria del protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea (17CE0630).....</u>	Pag. 72
<u>Decisione (Euratom) 2017/76 del Consiglio, del 21 novembre 2016, che approva la conclusione da parte della Commissione europea, a nome della Comunità europea dell'energia atomica, del protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea (17CE0631).....</u>	Pag. 93
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/77 del Consiglio, del 16 gennaio 2017, che attua il regolamento (UE) n. 267/2012 concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran (17CE0632).....</u>	Pag. 95
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/78 della Commissione, del 15 luglio 2016, che fissa le disposizioni amministrative per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda i sistemi eCall di bordo basati sul 112 e condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la privacy e la protezione dei dati degli utenti di tali sistemi (17CE0633).....</u>	Pag. 97
<u>Regolamento delegato (UE) 2017/79 della Commissione, del 12 settembre 2016, che stabilisce in dettaglio prescrizioni tecniche e procedure di prova per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda i relativi sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112, nonché delle entità tecniche indipendenti e dei componenti eCall di bordo basati sul servizio 112, e che integra e modifica il regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le deroghe e le norme applicabili (17CE0634).....</u>	Pag. 115
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/80 della Commissione, del 16 gennaio 2017, che modifica il regolamento (CE) n. 329/2007 del Consiglio relativo a misure restrittive nei confronti della Repubblica democratica popolare di Corea (17CE0635).....</u>	Pag. 157
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/81 della Commissione, del 16 gennaio 2017, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli (17CE0636).....</u>	Pag. 159
<u>Decisione di esecuzione (PESC) 2017/82 del Consiglio, del 16 gennaio 2017, che modifica la decisione (PESC) 2016/849 relativa a misure restrittive nei confronti della Repubblica popolare democratica di Corea (17CE0637).....</u>	Pag. 161
<u>Decisione (PESC) 2017/83 del Consiglio, del 16 gennaio 2017, che modifica la decisione 2010/413/PESC concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran (17CE0638).....</u>	Pag. 163
<u>Raccomandazione (UE) 2017/84 della Commissione, del 16 gennaio 2017, sul monitoraggio degli idrocarburi di oli minerali nei prodotti alimentari e nei materiali e negli oggetti destinati a venire a contatto con prodotti alimentari (17CE0639).....</u>	Pag. 166
<i>Pubblicati nel n. L 12 del 17 gennaio 2017</i>	
<u>Decisione (UE) 2017/85 del Consiglio, del 16 gennaio 2017, relativa alla conclusione del protocollo dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra, riguardante un accordo quadro tra l'Unione europea e la Repubblica algerina democratica e popolare sui principi generali della partecipazione della Repubblica algerina democratica e popolare ai programmi dell'Unione (17CE0640).....</u>	Pag. 168
<u>Regolamento delegato (UE) 2017/86 della Commissione, del 20 ottobre 2016, che istituisce un piano in materia di rigetti per alcune attività di pesca demersale nel Mar Mediterraneo (17CE0641).....</u>	Pag. 170
<u>Regolamento delegato (UE) 2017/87 della Commissione, del 20 ottobre 2016, che istituisce un piano in materia di rigetti per la pesca del rombo chiodato nel Mar Nero (17CE0642).....</u>	Pag. 175
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/88 della Commissione, del 17 gennaio 2017, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli (17CE0643).....</u>	Pag. 178



<u>Decisione di esecuzione (UE) 2017/89 della Commissione, del 17 gennaio 2017, sulla costituzione degli elenchi di priorità annuali per il 2017 per l'elaborazione di codici di rete e orientamenti (17CE0644).....</u>	Pag. 180
<i>Publicati nel n. L 14 del 18 gennaio 2017</i>	
<u>Regolamento delegato (UE) 2017/90 della Commissione, del 31 ottobre 2016, recante modifica del regolamento delegato (UE) 2015/2195 che integra il regolamento (UE) n. 1304/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo sociale europeo, per quanto riguarda la definizione di tabelle standard di costi unitari e di importi forfettari per il rimborso da parte della Commissione agli Stati membri delle spese sostenute (17CE0645).....</u>	Pag. 183
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/91 della Commissione, del 10 gennaio 2017, recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Brillat-Savarin (IGP)] (17CE0646).....</u>	Pag. 218
<i>Publicati nel n. L 15 del 19 gennaio 2017</i>	
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2017/92 della Commissione, del 18 gennaio 2017, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli (17CE0647).....</u>	Pag. 219
<i>Publicato nel n. L 15 del 18 gennaio 2017</i>	

#### RETTIFICHE

<u> Rettifica della direttiva 2003/127/CE della Commissione, del 23 dicembre 2003, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 10 del 16 gennaio 2004) (17CE0650).....</u>	Pag. 221
<i>Publicato nel n. L 10 del 14 gennaio 2017</i>	
<u> Rettifica della direttiva 2011/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2011, relativa alle fusioni delle società per azioni (GU L 110 del 29 aprile 2011) (17CE0651).....</u>	Pag. 221
<i>Publicato nel n. L 14 del 18 gennaio 2017</i>	



AVVERTENZA

*Le indicazioni contenute nelle note dei provvedimenti qui pubblicati si riferiscono alla «Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee».*



# REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2017/67 DELLA COMMISSIONE

del 4 novembre 2016

**recante modifica dell'allegato II del regolamento (UE) n. 652/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le disposizioni per la gestione delle spese relative alla filiera alimentare, alla salute e al benessere degli animali, alla sanità delle piante e al materiale riproduttivo vegetale integrando l'elenco delle malattie animali e delle zoonosi in detto allegato**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 652/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, che fissa le disposizioni per la gestione delle spese relative alla filiera alimentare, alla salute e al benessere degli animali, alla sanità delle piante e al materiale riproduttivo vegetale, che modifica le direttive 98/56/CE, 2000/29/CE e 2008/90/CE del Consiglio, i regolamenti (CE) n. 178/2002, (CE) n. 882/2004 e (CE) n. 396/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, la direttiva 2009/128/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché il regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga le decisioni 66/399/CEE, 76/894/CEE e 2009/470/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 10, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Le condizioni specifiche da prendere in considerazione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettere a) e c), del regolamento (UE) n. 652/2014 sono soddisfatte per la peste dei piccoli ruminanti, elencata dall'Organizzazione mondiale per la salute animale (OIE), come «*peste des petits ruminants*», per il vaiolo degli ovini, il vaiolo dei caprini e per la dermatite nodulare contagiosa, che figurano solo nell'allegato I di detto regolamento, che comprende le malattie che possono beneficiare di un finanziamento a norma dell'articolo 6 di detto regolamento recante misure d'emergenza.
- (2) La peste dei piccoli ruminanti è una malattia virale altamente contagiosa degli ovini e dei caprini, endemica in Africa orientale, nella Penisola araba, nei paesi del Medio Oriente e in India. È diffusa in Africa e in Asia ed è stata riscontrata in Turchia e nei paesi del Nord Africa a partire dal 2014.
- (3) La peste dei piccoli ruminanti è trasmessa tramite contatto diretto e sarebbe principalmente trasmessa nelle zone indenni mediante il trasporto di animali infetti. I caprini sono considerati più esposti degli ovini, nei quali l'infezione può passare inosservata.
- (4) Il vaiolo degli ovini e il vaiolo dei caprini sono malattie gravi e altamente contagiose degli ovini e dei caprini causate dai virus Capripox, con gravi conseguenze per la redditività degli allevamenti di ovini e caprini e ripercussioni sugli scambi all'interno dell'Unione e le esportazioni verso paesi terzi.
- (5) Il vaiolo degli ovini e il vaiolo dei caprini sono malattie endemiche nei paesi del Nord Africa, del Medio Oriente e dell'Asia, con incursioni ricorrenti in Grecia e Bulgaria provenienti da un paese terzo confinante.

<sup>(1)</sup> GUL 189 del 27.6.2014, pag. 1.



- (6) La dermatite nodulare contagiosa è una malattia virale dei bovini altamente contagiosa, che può essere trasmessa da insetti vettori e può avere gravi conseguenze per la redditività dell'allevamento di bovini perturbando gli scambi all'interno dell'Unione e le esportazioni verso paesi terzi. È endemica nella maggior parte dei paesi africani e negli anni 2012 e 2013 si è diffusa in Medio Oriente e in Turchia. A partire dall'agosto 2015 sono stati individuati diversi focolai in Grecia, la malattia si è poi diffusa in Bulgaria nel marzo 2016 e successivamente in una serie di paesi dei Balcani occidentali.
- (7) La situazione epidemiologica del vaiolo degli ovini, del vaiolo dei caprini e della dermatite nodulare contagiosa è in rapida evoluzione; tali malattie si stanno diffondendo anche nel territorio dell'Unione con gravi conseguenze negative sull'allevamento e sul commercio di bestiame.
- (8) Su richiesta della Commissione inoltre l'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) ha emesso pareri scientifici in relazione a misure di sorveglianza da attuare da parte dell'Unione per l'individuazione precoce di casi di peste dei piccoli ruminanti <sup>(1)</sup>, di vaiolo degli ovini, di vaiolo dei caprini <sup>(2)</sup> e di dermatite nodulare contagiosa <sup>(3)</sup> per reagire di conseguenza, evitando la loro diffusione ed eradicandole in tempi brevi.
- (9) Al fine di attuare adeguati programmi di sorveglianza annuali o pluriennali per l'individuazione precoce delle malattie di cui sopra è pertanto necessario aggiungere la peste dei piccoli ruminanti, il vaiolo degli ovini, il vaiolo dei caprini e la dermatite nodulare contagiosa all'elenco delle malattie degli animali e delle zoonosi di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 652/2014. L'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 652/2014 conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati al fine di integrare l'elenco delle malattie animali e delle zoonosi di cui all'allegato II di detto regolamento. La Commissione può integrare l'elenco di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 652/2014 solo modificando tale allegato.
- (10) È opportuno pertanto modificare di conseguenza l'allegato II del regolamento (UE) n. 652/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

All'elenco di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 652/2014 sono aggiunte le seguenti malattie animali: «peste dei piccoli ruminanti, vaiolo degli ovini, vaiolo dei caprini e dermatite nodulare contagiosa».

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 4 novembre 2016

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare), 2015. Scientific Opinion on peste des petits ruminants, *EFSA Journal* 2015;13 (1):3985.

<sup>(2)</sup> EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare), 2014. Scientific Opinion on sheep and goat pox. *EFSA Journal* 2014;12 (11):3885.

<sup>(3)</sup> EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare), 2016. Urgent advice on lumpy skin disease. *EFSA Journal* 2016;14 (8):4573.



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/68 DELLA COMMISSIONE****del 9 gennaio 2017****recante modifica del regolamento (CE) n. 121/2008 che fissa il metodo di analisi per la determinazione del tenore di amido nelle preparazioni dei tipi utilizzati per l'alimentazione degli animali (codice NC 2309)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 57, paragrafo 4, e l'articolo 58, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

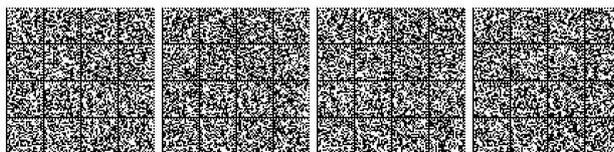
- (1) La classificazione delle preparazioni dei tipi utilizzati per l'alimentazione degli animali di cui alle sottovoci della voce 2309 della nomenclatura combinata allegata al regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio <sup>(2)</sup> è determinata sulla base del tenore di amido del prodotto.
- (2) Ai fini di tale classificazione il regolamento (CE) n. 121/2008 della Commissione <sup>(3)</sup> prevede l'uso di un metodo di analisi enzimatico per la determinazione del tenore di amido in determinate preparazioni.
- (3) Se in tali preparazioni sono contenuti prodotti a base di soia, il loro tenore di amido può essere determinato mediante il metodo polarimetrico o il metodo di analisi enzimatico. I risultati ottenuti sono sostanzialmente diversi in funzione del metodo utilizzato e il metodo polarimetrico non è risultato idoneo a determinare il tenore di amido delle preparazioni contenenti prodotti a base di soia in quanto dà risultati inesatti.
- (4) Al fine di chiarire il metodo che le autorità doganali sono tenute a utilizzare e quindi garantire una classificazione uniforme negli Stati membri, i prodotti a base di soia dovrebbero pertanto essere aggiunti all'elenco di materie prime per mangimi di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 121/2008 per le quali il tenore di amido della preparazione deve essere determinato utilizzando il metodo di analisi enzimatico.
- (5) È pertanto opportuno modificare di conseguenza l'articolo 1 del regolamento (CE) n. 121/2008.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato del codice doganale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

All'articolo 1 del regolamento (CE) n. 121/2008 è aggiunta la lettera seguente:

«k) prodotti a base di soia.»

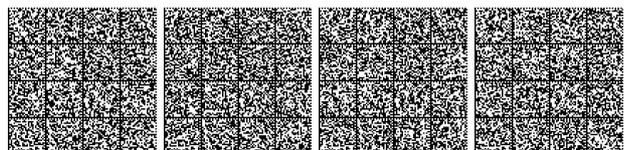
*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.<sup>(1)</sup> GUL 269 del 10.10.2013, pag. 1.<sup>(2)</sup> Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GUL 256 del 7.9.1987, pag. 1).<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 121/2008 della Commissione, dell'11 febbraio 2008, che fissa il metodo di analisi per la determinazione del tenore di amido nelle preparazioni dei tipi utilizzati per l'alimentazione degli animali (codice NC 2309) (GUL 37 del 12.2.2008, pag. 3).

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

Fatto a Bruxelles, il 9 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Stephen QUEST  
Direttore generale  
Direzione generale della Fiscalità e unione doganale*

17CE0623



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/69 DELLA COMMISSIONE****del 12 gennaio 2017****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 12 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Jerzy PLEWA*

*Direttore generale**Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.<sup>(2)</sup> GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.

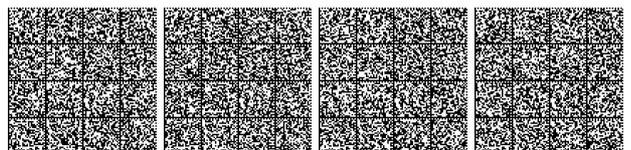
## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	269,9
	MA	121,7
	SN	204,0
	TR	106,0
	ZZ	175,4
0707 00 05	MA	86,1
	TR	166,7
	ZZ	126,4
0709 91 00	EG	144,1
	ZZ	144,1
0709 93 10	MA	240,8
	TR	229,3
	ZZ	235,1
0805 10 20	EG	47,5
	IL	126,4
	MA	56,5
	TR	75,0
0805 20 10	ZZ	76,4
	IL	160,9
	MA	70,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	ZZ	115,5
	EG	97,9
	IL	111,8
	JM	125,6
	MA	93,5
	TR	99,1
	ZZ	105,6
0805 50 10	TR	78,9
	ZZ	78,9
0808 10 80	CN	144,5
	US	72,4
	ZZ	108,5
0808 30 90	CL	307,7
	CN	72,4
	TR	133,1
	ZZ	171,1

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».



## DECISIONE (UE) 2017/70 DELLA COMMISSIONE

del 25 luglio 2016

relativa all'aiuto di Stato SA.37185 (2015/C) (ex-2013/N) che la Spagna ha concesso e al quale ha dato parziale esecuzione per il finanziamento del Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF)

[notificata con il numero C(2016) 4573]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma dei suddetti articoli <sup>(1)</sup> e viste le osservazioni trasmesse,

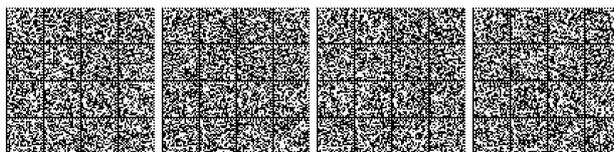
considerando quanto segue:

## 1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 5 agosto 2013, la Spagna ha pre-notificato alla Commissione una misura di aiuto per il finanziamento di un centro di prova per l'alta tecnologia ferroviaria ad Antequera («Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera» o «CEATF»). La notifica è stata protocollata il 30 settembre 2013. La Commissione ha chiesto informazioni aggiuntive con lettere del 28 novembre 2013 e 28 marzo, 25 luglio e 5 dicembre 2014, alle quali le autorità spagnole hanno risposto con lettere del 6 febbraio, 20 maggio, 15 ottobre 2014 e 23 gennaio 2015.
- (2) Con lettera del 23 marzo 2015, la Commissione ha informato la Spagna in merito alla propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato in relazione alla misura in oggetto.
- (3) La decisione di avviare il procedimento («decisione di avvio») è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sull'aiuto.
- (4) Su richiesta della Commissione, il 28 maggio 2015 si è tenuto un incontro con le autorità spagnole. La Spagna ha trasmesso i propri commenti sulla decisione di avvio il 2 luglio 2015. La Commissione ha chiesto informazioni aggiuntive con lettere dell'8 settembre e 15 ottobre 2015 e 15 gennaio 2016, alle quali le autorità spagnole hanno risposto con lettere del 28 settembre e 13 novembre 2015 e 21 gennaio 2016.
- (5) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di società operanti nel settore ferroviario il 7, 9, 10, 16, 17 e 23 luglio 2015. Le dieci società in questione sono operatori ferroviari, produttori di materiale rotabile o aziende che forniscono strutture per prove virtuali o eseguono prove su materiali.

<sup>(1)</sup> GUC 188 del 5.6.2015, pag. 10.

<sup>(2)</sup> Cfr. nota 1.



- (6) La Commissione ha inoltrato tali osservazioni alla Spagna con lettera del 24 settembre 2015, alla quale la Spagna ha risposto con lettera del 14 ottobre 2015.
- (7) Infine, il 26 luglio 2013, le autorità spagnole avevano presentato il progetto, nella forma successivamente notificata alla DG Concorrenza il 30 settembre 2013, alla direzione generale della Politica regionale e urbana della Commissione come un «progetto principale» da finanziare nel quadro di un programma operativo multiregionale in vigore in Spagna a quella data <sup>(3)</sup>. Il progetto è stato ritirato con lettera del 14 aprile 2015.

## 2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

### 2.1. Obiettivo e descrizione del progetto CEATF

- (8) La misura notificata riguarda il finanziamento pubblico di una infrastruttura di ricerca progettata per operare come centro di prova per materiale rotabile ad alta velocità e relative attrezzature. Il progetto CEATF ha l'obiettivo di fornire un'infrastruttura unica in Europa, che consenta di effettuare le procedure di prova, validazione ed omologazione necessarie per il materiale rotabile ad alta velocità.
- (9) Il progetto CEATF è costituito da un circuito ferroviario sul quale i treni possono circolare a velocità molto elevate (fino a 520 km/h) e da installazioni ausiliarie per la ricerca, l'omologazione e la messa a punto di materiale ferroviario mobile, infrastrutture ed elementi di sovrastruttura. Più nello specifico, le strutture del centro consentono la ricerca sulla dinamica ferroviaria, sulla nuova generazione di sistemi di trazione e frenatura per i treni e sui sistemi di segnalazione dell'infrastruttura ferroviaria.
- (10) Il circuito ferroviario è un anello di 58 km di lunghezza con un rettilineo di 9 km che consente di raggiungere velocità fino a 520 km/h. Il circuito comprende curve ad ampio raggio che, combinate con una specifica sopraelevazione, consentono la corsa a una determinata velocità e accelerazione laterale.
- (11) La Spagna ha precisato che il circuito ferroviario è studiato per essere utilizzato per l'omologazione di materiale rotabile che viaggia fino a 520 km/h, corrispondente all'omologazione su curve ad ampio ed ammissimo raggio <sup>(4)</sup>.
- (12) Il circuito è anche dotato di due sezioni con doppi binari e piattaforme che si possono utilizzare per l'omologazione di materiale rotabile che viaggia a velocità pari o inferiori a 250 km/h <sup>(5)</sup>, nonché per prove su infrastrutture e sovrastrutture.
- (13) Il circuito è dotato di raccordi che si possono utilizzare per l'omologazione su curve strette e molto strette.
- (14) Le installazioni ausiliarie comprendono il Centro integrato di servizi ferroviari («*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*» o «CISF») che ospita laboratori, uffici e sale di addestramento. I laboratori comprendono un'officina multifunzionale e un'area di preparazione alle prove che dovrebbe agevolare le operazioni di montaggio e smontaggio del materiale ferroviario, lo sviluppo dei diversi sistemi di bordo e attività di ricerca, sviluppo e innovazione («RSI»). Una parte di quest'area è dedicata alle prove sul comportamento ottimale del materiale rotabile per la futura validazione e omologazione di veicoli ferroviari.
- (15) Le installazioni ausiliarie comprendono inoltre rotaie per prove specifiche, una sottostazione multitemperatura per fornire energia ai circuiti e un centro di controllo del traffico.

<sup>(3)</sup> Programma operativo multiregionale «Ricerca, sviluppo e innovazione (RSI) delle imprese e per le imprese — Fondo tecnologico» adottato dalla Commissione il 7 dicembre 2007 (decisione C/2007/6316). Il programma prevede il sostegno comunitario in tutte le regioni spagnole nell'ambito degli obiettivi «Convergenza» e «Competitività regionale e occupazione».

<sup>(4)</sup> Seconda comunicazione delle autorità spagnole, ricevuta e protocollata il 20 maggio 2014, pag. 12, confermata nella comunicazione del 22 gennaio 2015.

<sup>(5)</sup> Come descritto nella sezione 2.3.1 che segue, nella fase dello studio di fattibilità preliminare il progetto ha subito diverse modifiche tecniche fino ad arrivare alla sua forma definitiva nell'aprile 2013, quando ADIF lo ha presentato al ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti.



- (16) La costruzione e la gestione del circuito ferroviario sarebbero affidate a un partenariato pubblico-privato (PPP), formato da ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, cfr. punto (24) che segue) e da un consorzio di imprese. Quest'ultimo assumerebbe la forma giuridica di una società veicolo (SPV, «*Sociedad de Propósito Específico*» — «SPE») <sup>(6)</sup>, responsabile della costruzione del centro di prova e in seguito del suo esercizio per 25 anni. ADIF è il proprietario designato del CEATF.
- (17) Le autorità spagnole hanno precisato che, prima della pubblicazione dell'invito a presentare offerte nella Gazzetta ufficiale spagnola del 2 luglio 2013 <sup>(7)</sup>, si erano tenuti incontri con società potenzialmente interessate ed erano state effettuate indagini coordinate. A loro parere, le risposte avevano confermato un livello di interesse elevato del settore privato per l'attuazione del progetto <sup>(8)</sup>. Le società che avevano mostrato maggiore interesse per il progetto erano operatori del settore delle costruzioni (40,43 % dei questionari ricevuti) e produttori di materiale rotabile (12,76 % dei questionari ricevuti), che si erano dichiarati interessati a partecipare al progetto e ad assumere dei rischi a fronte di alcune garanzie sui loro investimenti, poiché le informazioni disponibili sulla redditività al momento dello studio non erano sufficienti ai fini di un fermo impegno <sup>(9)</sup>.
- (18) Tuttavia, la prima gara d'appalto per la selezione della SPV è stata annullata nell'ottobre 2013, a causa della mancanza di offerenti interessati al progetto. In seguito la procedura di selezione di un offerente è stata sospesa in attesa della decisione finale della Commissione sul progetto.
- (19) Le autorità spagnole hanno confermato che presso il CEATF si devono svolgere solo attività economiche. Se ADIF o la sua controllata ADIF Alta Velocidad dovessero utilizzare il centro per prove proprie durante il periodo contrattuale di 25 anni, lo farebbero alle stesse condizioni di altri utilizzatori.
- (20) Le autorità spagnole hanno rilevato che attualmente in Europa operano tre centri di prove ferroviarie: Cerhenice (Velim) nella Repubblica ceca, Wildenrath in Germania e Valenciennes in Francia. A loro parere, tali strutture consentono solo l'effettuazione di prove a velocità inferiori (cfr. la tabella 1 sotto).

Tabella 1

## Confronto tra il CEATF e altri centri di prove ferroviarie operanti in Europa e negli USA

	Velim (Repubblica ceca)	Wegberg-Wilden- rath (Germania)	Valenciennes <sup>(1)</sup> (Francia)	TTCI — Puebla (USA)	CEATF (Spagna)
Anno di costruzione	1963	1997	1999	1998	Da costruire
Numero di circuiti	2	5	4	4	1
Lunghezza (km)	3,9 e 13,3	da 0,4 a 6,1	da 1,6 a 2,7	da 5,6 a 21,7	9 rettilineo 58 anello
Velocità massima (km/h)	210	160 (circuito grande)	110	265 (circuito grande)	520
Proprietario	Istituto di ricerca ferroviaria, divisione dell'operatore ferroviario nazionale	Siemens	CEF SA (per il 61 % di proprietà di Alstom)	Associazione delle ferrovie americane	Operatore ferroviario nazionale — ADIF

Fonte: Autorità spagnole.

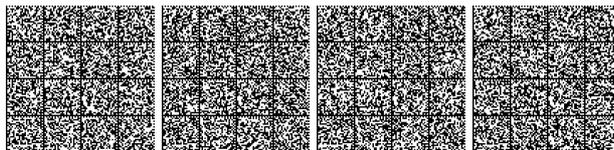
<sup>(1)</sup> <http://www.c-e-f.fr/>

<sup>(6)</sup> Per una descrizione più dettagliata cfr. la sezione 2.4 della decisione di avvio.

<sup>(7)</sup> Gazzetta ufficiale spagnola (BOE) n. 157 del 2 luglio 2013.

<sup>(8)</sup> Deloitte, *Final conclusions on the questionnaires received on the project for the development, construction, maintenance and operation of ADIF's railway ring in Antequera under public-private partnership*, 8 ottobre 2012.

<sup>(9)</sup> Sintesi della relazione Deloitte, riprodotta nella comunicazione delle autorità spagnole del 22 gennaio 2015.



- (21) Le autorità spagnole hanno indicato che i produttori spagnoli di materiale rotabile utilizzano più comunemente, per le prove su binario, le strutture messe a disposizione da Velim e Wildenrath, ma anche il centro di prova TTCI di Puebla negli Stati Uniti.
- (22) Le prove su materiale rotabile ad alta velocità sono effettuate anche su linee ferroviarie commerciali con una velocità massima di progetto di 350 km/h, con prove effettuate fino a 385 km/h come previsto dalla norma (10 % sopra la velocità nominale del treno). Le prove si svolgono di notte, quando non si effettuano servizi ferroviari di trasporto commerciale di passeggeri.

## 2.2. Beneficiario

- (23) ADIF, in quanto previsto proprietario del centro, ha chiesto un finanziamento pubblico per la costruzione del CEATF.
- (24) ADIF è una società di proprietà statale al 100 %, creata nel 2005 e operante sotto la responsabilità del ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti («Ministerio de Fomento»); essendo proprietaria dell'infrastruttura ferroviaria spagnola è responsabile della sua gestione (costruzione, manutenzione, riparazione e amministrazione).
- (25) Con il Regio decreto n. 15 del 13 dicembre 2013 sulla ristrutturazione di ADIF <sup>(10)</sup> è stata creata una nuova società di proprietà pubblica denominata ADIF-Alta Velocidad. Di conseguenza, il ramo competente per la costruzione e la gestione della rete ferroviaria nazionale convenzionale (ADIF) ora è separato dal ramo incaricato della gestione delle linee ferroviarie ad alta velocità (ADIF Alta Velocidad).
- (26) Secondo le autorità spagnole, le attività di ADIF comprendono la costruzione e l'amministrazione di infrastrutture ferroviarie, compresi binari, stazioni e scali merci, la gestione del traffico ferroviario, la distribuzione della capacità agli operatori ferroviari, la riscossione dei canoni per l'uso di infrastrutture, stazioni e scali merci e la gestione delle risorse proprie (come il portafoglio della proprietà industriale e intellettuale). Queste attività sono di natura economica. Altre attività economiche comprendono la locazione di spazi per negozi, fiere commerciali, mostre, stand, promozioni o spettacoli nelle stazioni ADIF <sup>(11)</sup>. Tali attività forniscono il 99,97 % delle entrate di ADIF. Le autorità spagnole hanno comunque precisato che ADIF può svolgere anche altre attività che, a loro parere, non sono di natura economica, come l'attività di ricerca e sviluppo (R&S).

## 2.3. Descrizione della misura di aiuto

### 2.3.1. Concezione del progetto, base giuridica e finanziamento

- (27) Nel febbraio 2009, il ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti ha affidato ad ADIF il compito di individuare le opzioni possibili per una struttura di prove ferroviarie che avrebbe consentito attività di RSI per soluzioni avanzate nel settore delle ferrovie ad alta velocità.
- (28) Il 15 dicembre 2009, ADIF e il governo regionale dell'Andalusia («Junta de Andalucía»,) tramite il suo consiglio per l'innovazione, la scienza e l'impresa) hanno formalizzato un memorandum d'intesa che sanciva l'impegno di entrambe le istituzioni a creare il Centro di tecnologia ferroviaria («Centro de Tecnologías Ferroviarias», «CTF» <sup>(12)</sup>) presso il parco tecnologico dell'Andalusia e una struttura di prove ferroviarie, il CEATF, nella provincia di Malaga.
- (29) Una prima versione del progetto, presentata al ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti il 1° giugno 2010, prevedeva la costruzione di un circuito principale ad anello lungo 57 km per treni ad alta velocità (con una velocità massima di prova di 450 km/h) e due circuiti secondari (lungi rispettivamente 20 km e 5 km) per metropolitane e tram (con una velocità massima di 220 km/h), prendendo in esame diverse località per il circuito principale e diverse opzioni progettuali. Il documento iniziale presentava quattro alternative per il circuito principale e due per i circuiti secondari ed è stato elaborato ai fini della valutazione di impatto ambientale del progetto.

<sup>(10)</sup> Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, pubblicata nella Gazzetta ufficiale spagnola (BOE) n. 299, del 14 dicembre 2013.

<sup>(11)</sup> Gestite commercialmente dal dipartimento stazioni passeggeri di ADIF (fonte: www.adif.es).

<sup>(12)</sup> Il cluster di tecnologia ferroviaria operante nella stessa regione, cfr. punto (12) della decisione di avvio.



- (30) Parallelamente agli studi di ADIF intesi a individuare l'opzione più adeguata per un centro di prove ferroviarie ad alta velocità, la Spagna ha inserito proposte di un progetto analogo nel proprio programma operativo [ai sensi del regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio <sup>(13)</sup>], al fine di ottenere fondi del FESR <sup>(14)</sup>.
- (31) Il 1° dicembre 2010, ADIF ha approvato in via provvisoria lo «Studio informativo per le strutture di prove e sperimentazione associate al centro di tecnologia ferroviaria di ADIF a Malaga». Il documento presentava un'analisi, basata su più criteri, di due alternative per il circuito principale (1 A e 1B) e due alternative per il circuito secondario (1B1 e 1B2), concludendo che le alternative 1B e 1B1 fossero le più appropriate.
- (32) Il 27 dicembre 2010 è stato stipulato un accordo («convenio de colaboración») tra il ministero della Scienza e dell'innovazione e ADIF per il finanziamento della costruzione e dell'equipaggiamento di un centro per la tecnologia ferroviaria ad alta velocità. In particolare, lo Stato ha convenuto di erogare finanziamenti ad ADIF sotto forma di prestiti e di una sovvenzione, qualificata come «anticipo» dai fondi FESR <sup>(15)</sup>.
- (33) ADIF ha cominciato a ricevere trasferimenti dallo Stato nel gennaio 2011. Secondo le autorità spagnole <sup>(16)</sup>, gli anticipi sono stati utilizzati in parte per studi di fattibilità e in parte per la costruzione di laboratori (CISF) nel luogo in cui si intendeva istituire il CEATF, nella regione di Antequera.
- (34) Dopo una lunga procedura amministrativa e consultiva, e in seguito ad alcune osservazioni formulate nel corso delle prime consultazioni pubbliche, ADIF ha deciso di riesaminare la portata del progetto. Una nuova alternativa (1C) costituita da un circuito su cui i treni possono raggiungere una velocità di 520 km/h sul tratto rettilineo, senza circuiti secondari (sostituiti da due tratti di binari di raccordo ai circuiti principali), è stata introdotta nei documenti e soggetta a ulteriore esame.
- (35) In seguito, ADIF ha effettuato un'indagine aggiuntiva e redatto il «piano di base per le strutture di prove e ricerca del Centro di tecnologia ferroviaria ADIF a Malaga. Circuito principale e secondario e raccordi». Il documento, basato sull'alternativa 1C, presentava il progetto come descritto nella sezione 2.1 che precede. Il piano è stato trasmesso alla direzione generale per le ferrovie del ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti, che ha deciso di indire una consultazione pubblica l'8 aprile 2013 <sup>(17)</sup>.
- (36) A seguito della consultazione pubblica, il progetto è stato approvato a livello ministeriale il 27 giugno 2013 (dalla direzione generale per le ferrovie del ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti) in attesa dell'approvazione finale del Consiglio dei ministri.
- (37) Il 28 giugno 2013, il Consiglio dei ministri ha formalmente approvato il progetto <sup>(18)</sup> e il relativo finanziamento e ha autorizzato il ministero dei Lavori pubblici e dei trasporti a indire la gara d'appalto, tramite ADIF, per la costruzione e l'esercizio del CEATF <sup>(19)</sup>.
- (38) Di conseguenza, il finanziamento del progetto notificato si è basato dapprima sull'accordo del 27 dicembre 2010 e in seguito sulla decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013.

<sup>(13)</sup> Regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio dell'11 luglio 2006 recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n. 1260/1999 (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25).

<sup>(14)</sup> Verbale della riunione del «Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas — Fondo tecnologico 2007-2013», 11 giugno 2010. Il comitato è presieduto dal direttore generale per il FESR presso il ministero dell'Economia spagnolo e composto da rappresentanti dei partecipanti al programma operativo (pubblica amministrazione e imprese) e della Commissione.

<sup>(15)</sup> Le autorità spagnole hanno trasmesso il testo dell'accordo con un messaggio di posta elettronica del 2 luglio 2015.

<sup>(16)</sup> Messaggi di posta elettronica delle autorità spagnole del 1° e 8 giugno 2015 confermati nella comunicazione del 13 novembre 2015, pag. 5, e relativi allegati.

<sup>(17)</sup> Pubblicazione nella Gazzetta ufficiale spagnola (BOE), 17 aprile 2013.

<sup>(18)</sup> In linea con le caratteristiche tecniche indicate come definitive (velocità massima, numero e forma dei circuiti, ubicazione e tipologia di materiale rotabile da sottoporre a prove).

<sup>(19)</sup> Risoluzione del dipartimento di Stato per le Infrastrutture, i trasporti e l'edilizia abitativa che approva il progetto e ne presenta gli obiettivi e il processo previsto. Cfr. considerando 10 della decisione di avvio.



## 2.3.2. Lo strumento di aiuto

- (39) Ai sensi della decisione del 28 giugno 2013, il costo complessivo del progetto ammonta a 358,6 milioni di EUR <sup>(20)</sup>. Il finanziamento pubblico copre l'intero costo del progetto e deve essere erogato dal ministero dell'Economia e della competitività con le seguenti modalità:
- a) 99,6 milioni di EUR sotto forma di prestiti (91,3 milioni di EUR da Convenio INNVENTA 2010, 1,7 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2010 e 6,6 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2011) <sup>(21)</sup>.
  - b) 259 milioni di EUR sotto forma di una sovvenzione erogata dal bilancio generale dello Stato e qualificata come «anticipo» dai fondi del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) (253,2 milioni di EUR da Convenio INNVENTA 2010, 3,9 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2010 e 1,9 milioni di EUR dal Programa INNPLANTA 2011).
- (40) Per quanto concerne i prestiti da concedere ad ADIF per il progetto, descritti al considerando 39, lettera a), che precede, le autorità spagnole hanno fornito i seguenti dettagli:

Tabella 2

## Struttura e rimborso dei prestiti del progetto CEATF

PROGRAMMA	TASSO DI INTERESSE (%)	PERIODO DI RIMBORSO	IMPORTO MASSIMO (milioni di EUR)
INNVENTA 2010	1,17	2016-2024	91,3
INNPLANTA 2010	1,17	2015-2025	1,7
INNPLANTA 2011	0,00	2014-2018	0,8
	3,06	2015-2025	5,8
			<b>99,6</b>

Fonte: Autorità spagnole.

- (41) I prestiti sono remunerati a tassi diversi, a seconda delle tranche e dei programmi nell'ambito dei quali sono concessi.
- (42) Per confrontare i tassi di interesse dei prestiti di cui sopra con i tassi effettivi di mercato, le autorità spagnole hanno fornito un elenco di prestiti commerciali concessi ad ADIF/ADIF Alta Velocidad negli ultimi cinque anni, unitamente alle relative condizioni <sup>(22)</sup> (esclusa la BEI):
- a) nel 2010, ADIF ha ricevuto sette prestiti: tre a un tasso di interesse fisso da 4,036 % a 4,580 %, gli altri quattro a tassi di interesse variabili, calcolati in base al tasso Euribor a 3 – 12 mesi, maggiorati di un margine da 100 a 170 punti base a seconda della durata del prestito;
  - b) nel 2011, ADIF ha ricevuto 11 prestiti a un tasso di interesse variabile, calcolato in base al tasso Euribor a 3 — 6 mesi, maggiorato di un margine da 210 a 250 punti base a seconda della durata del prestito. A titolo di esempio, l'8 aprile 2011 ADIF ha ricevuto un prestito di 75 milioni di EUR della durata di sette anni a un tasso di interesse variabile, calcolato in base al tasso Euribor a 6 mesi, maggiorato di un margine di 230 punti base (con un periodo di tolleranza di tre anni e rimborso semestrale);

<sup>(20)</sup> L'importo esatto è 358 552 309,00 EUR, arrotondato a 358,6 milioni di EUR; cfr. la decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013. [http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/\\$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement](http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement).

<sup>(21)</sup> Fonte: pag. 85 del memorandum di notifica (settembre 2013) integrata dal messaggio di posta elettronica del 2 luglio 2015 e dalla comunicazione del 13 novembre 2015. La struttura del finanziamento sotto forma di una sovvenzione (qualificata come «sovvenzione anticipata») e di prestiti deriva dall'accordo firmato nel 2010, ma la dotazione di bilancio è stata aggiornata a seguito della decisione del 28 giugno 2013.

<sup>(22)</sup> L'elenco comprende tutti i prestiti ottenuti da ADIF e ADIF-Alta Velocidad con effetto dal 1° gennaio 2013, ossia la data della divisione di ADIF in ADIF e ADIF-Alta Velocidad. Le attività relative al circuito ferroviario sono rimaste in ADIF.



- c) la Commissione rileva che il margine di punti base applicato ai prestiti concessi ad ADIF è aumentato nel 2013 e nel 2014, fino a 450 punti base <sup>(23)</sup>.

### 2.3.3. Fondi già erogati ad ADIF

- (43) La Spagna ha inoltre precisato che, a novembre 2015, ADIF aveva ricevuto un importo totale netto di 139,9 milioni di EUR, comprensivo di «sovvenzioni anticipate» e prestiti. Le tabelle 3, 4 e 5 che seguono descrivono nel dettaglio i finanziamenti ricevuti da ADIF a partire dal gennaio 2011:

Tabella 3

#### Cifre aggiornate degli importi ricevuti da ADIF — novembre 2015

(milioni di EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010	INNPLANTA 2011	TOTALE (netto)
Sovvenzioni anticipate	130,0	3,9	1,25	135,2
Prestiti	—	1,7	3,0	4,7
<b>TOTALE</b>	<b>130,0</b>	<b>5,6</b>	<b>4,2</b>	<b>139,9</b>

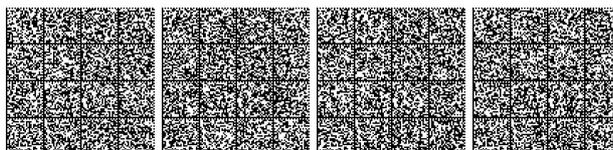
Fonte: Autorità spagnole.

Tabella 4

#### Dettagli delle tranche delle sovvenzioni

SOVVENZIONI ANTICIPATE				
	Data	Attività		Importi (in EUR)
Convenio Innventa				
(1)	17.1.2011			30 000 000
(2)	17.1.2012			100 000 000
			<b>Totale Innventa (1 + 2)</b>	<b>130 000 000</b>
Programa Innplanta 2010				
(3)	17.1.2011	Azione 2		3 023 790
(4)	11.1.2012	Azione 2		966 210
(5)	28.2.2013	Azione 2	rimborso	- 25 084
			<b>Totale Innplanta 2010 (3 + 4 + 5)</b>	<b>3 964 916</b>

<sup>(23)</sup> Nel 2012, il tasso di interesse fisso era 4,884 % e il tasso di interesse variabile era calcolato sul tasso Euribor a 3-6 mesi, maggiorato di un margine da 275 a 400 punti base a seconda della durata del prestito. Nel 2013, il tasso di interesse fisso era 6,28 % e il tasso di interesse variabile era calcolato sul tasso Euribor a 6 mesi, maggiorato di un margine da 400 a 450 punti base a seconda della durata del prestito.



SOVVENZIONI ANTICIPATE				
	Data	Attività		Importi (in EUR)
Programa Innplanta 2011				
(6)	2.5.2012	Azione 16		161 000
(7)	13.2.2013	Azione 16		857 500
(8)	10.1.2014	Azione 16		857 500
(9)	16.7.2014	Azione 16	rimborso	- 627 591
			<b>Totale Innplanta 2011 (6 + 7 + 8 + 9)</b>	<b>1 248 409</b>
<b>(10)</b>	<b>Totale erogato per tutti i programmi (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)</b>			<b>135 866 000</b>
<b>(11)</b>	<b>Totale rimborsato per tutti i programmi (5 + 9)</b>			<b>- 652 675</b>
	<b>Totale rimanente (netto) per tutti i programmi (10 + 11)</b>			<b>135 213 325,00</b>

Fonte: Autorità spagnole.

Tabella 5

**Dettagli delle tranches dei prestiti con il tasso di interesse da applicare**

PRESTITI				
	Data	Attività	Tasso di interesse (%)	Importi (in EUR)
Convenio Innventa				
			<b>Totale</b>	<b>00</b>
Programa Innplanta 2010				
(1)	17.1.2011	Azione 2	1,17	1 295 910
(2)	11.1.2012	Azione 2	1,17	414 090
(3)	28.2.2013	Azione 2	1,17	rimborso - 10 750
			<b>Totale Innplanta 2010 (1 + 2 + 3)</b>	<b>1 699 250</b>



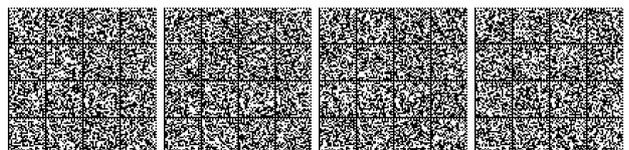
PRESTITI					
	Data	Attività	Tasso di interesse (%)		Importi (in EUR)
Programa Innplanta 2011					
(4)	2.5.2012	Azione 13	3,06		236 000
(5)	13.2.2013	Azione 13	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013	Azione 13	3,06	<i>rimborso</i>	- 2 839 388
(7)	2.5.2012	Azione 16	3,06		69 000
(8)	13.2.2013	Azione 16	3,06		367 500
(9)	10.1.2014	Azione 16	3,06		367 500
(10)	16.7.2014	Azione 16	3,06	<i>rimborso</i>	- 268 467
				<b>Totale Innplanta 2011</b> <b>(4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)</b>	<b>3 019 145</b>
(11)	<b>Totale erogato per tutti i programmi</b> <b>(1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)</b>				<b>7 837 000</b>
(12)	<b>Totale rimborsato per tutti i programmi</b> <b>(3 + 6 + 10)</b>				<b>- 3 118 605</b>
				<b>Totale rimanente (netto) per tutti i programmi</b> <b>(11 + 12)</b>	<b>4 718 395</b>

Fonte: Autorità spagnole.

- (44) L'importo totale <sup>(24)</sup> erogato dallo Stato spagnolo a favore di ADIF è pari a 143 703 000 EUR, di cui 135 866 000 EUR in sovvenzioni e 7 837 000 EUR in prestiti. La Commissione rileva che nel periodo 2011 - 2014, in base alle informazioni fornite dalle autorità spagnole, ADIF ha già rimborsato 652 675 EUR di sovvenzioni e 3 118 605 EUR di prestiti. Secondo le autorità spagnole, resta dovuto un importo (netto) di 139 931 720 EUR, di cui 135 213 325 EUR di sovvenzioni e 4 718 395 EUR di prestiti. Le autorità spagnole hanno indicato che, di tale somma, ADIF ha già speso 20,46 milioni di EUR <sup>(25)</sup>.
- (45) Nel contesto dell'indagine formale, le autorità spagnole hanno confermato che i 20,46 milioni di EUR già spesi riguardavano i programmi sopra citati (INNVENTA 2010, INNPLANTA 2010 e 2011) e che nessuna spesa è stata coperta da proventi derivanti ad ADIF dalle sue attività economiche. Inoltre, hanno fornito un elenco dei contratti firmati e dei lavori svolti (cfr. considerando 33) che precede con riferimento ai lavori svolti). Ciascun contratto è stato classificato sulla base del suo oggetto e della componente del progetto generale rispetto alla quale è stato concluso. ADIF ha speso 6,54 milioni di EUR per studi e lavori preliminari per i circuiti di prova e 13,92 milioni di EUR per la costruzione e l'equipaggiamento del CISF.

<sup>(24)</sup> La cifra di 139 931 720 EUR s'intende già al netto del rimborso parziale dei prestiti e delle sovvenzioni.

<sup>(25)</sup> 19,8 milioni di EUR citati nella comunicazione del 20 maggio 2014, allegato II «conseguenze negative della mancata realizzazione del progetto», pag. 10, aggiornati a 20,46 milioni di EUR nella comunicazione delle autorità spagnole del 28 settembre 2015.



### 3. LA DECISIONE DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

- (46) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi in merito a quanto segue.
- a) La presunta assenza di aiuto:
- per quanto riguarda ADIF. A questo proposito, la Commissione ha rilevato che ADIF è un'impresa pubblica che svolge attività di natura economica e non economica, beneficiando di finanziamenti pubblici erogati dal ministero dell'Economia e della competitività (risorse statali). Poiché l'aiuto è concesso ad ADIF ai fini dello svolgimento di attività economiche (locazione delle strutture a terzi, cfr. considerando 19 che precede) e poiché ADIF è il proprietario designato dell'infrastruttura al di fuori di qualsiasi procedura di gara, la misura sembrava configurare un aiuto di Stato a favore di ADIF ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato;
  - per quanto riguarda (SPV). Si potrebbe presumere l'assenza di un aiuto di Stato se la procedura di gara consentisse che l'offerta economicamente più vantaggiosa corrispondesse al valore della concessione, ma la gara pubblicata nel luglio 2013 è stata annullata nell'ottobre 2013 e non sono più state indette procedure di selezione competitiva. Nella decisione di avvio si sono pertanto sollevati dei dubbi in merito alla presenza di un aiuto a questo livello <sup>(26)</sup>;
  - per quanto riguarda gli utenti del centro CEATF. Anche se l'infrastruttura sarebbe aperta a tutti i potenziali utenti, l'assenza di un piano aziendale sostenibile ha indotto la Commissione a dubitare che i prezzi di accesso previsti possano effettivamente rispecchiare i livelli di mercato.
- b) La legalità dell'aiuto:
- sulla base delle informazioni disponibili alla data dell'adozione della decisione di avvio, la Commissione ha rilevato che 19,8 milioni di EUR erano stati spesi prima della notifica della misura alla Commissione e ha indagato in merito alla natura privata o pubblica delle risorse utilizzate per i lavori svolti prima della notifica della misura in questione.
- c) La compatibilità del finanziamento con la disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione («disciplina RSI») della Commissione <sup>(27)</sup>:
- la Commissione ha espresso preoccupazioni per quanto concerne il contributo del progetto al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune, la sua necessità e adeguatezza, l'effetto di incentivazione dell'aiuto e la sua proporzionalità. La Commissione ha rilevato inoltre che non si possono escludere effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi.

### 4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

- (47) Come indicato al considerando 5 che precede, dieci società operanti nel settore ferroviario hanno trasmesso le loro osservazioni nel corso del procedimento di indagine formale.
- (48) In primo luogo, la maggior parte degli interessati ha messo in dubbio l'esistenza della domanda di una struttura di prove operante a una velocità così elevata (superiore a 385 km/h), sottolineando che attualmente il settore delle ferrovie ad alta velocità in Europa è limitato a 320-350 km/h <sup>(28)</sup>. Secondo un operatore ferroviario, una velocità di 300 km/h consente un equilibrio ottimale tra consumo energetico e tempo di percorrenza in termini di efficacia del mercato.
- (49) Da un punto di vista tecnico, due società hanno precisato che le linee ad alta velocità ora sono binari con ballast che consentono al materiale rotabile di circolare fino a un massimo di 350 km/h. Un aumento significativo della velocità commerciale richiederebbe modifiche alle infrastrutture e la sostituzione dei binari esistenti con armamento a lastroni di cemento, che comporterebbe investimenti e costi operativi proibitivi. Poiché i costi di esercizio e manutenzione delle linee ferroviarie commerciali crescono con l'aumento della velocità, i prezzi dei biglietti risultanti per i passeggeri le renderebbero poco competitive rispetto al trasporto aereo.

<sup>(26)</sup> Cfr. considerando 43 della decisione di avvio.

<sup>(27)</sup> GU C 198 del 27.6.2014, pag. 1.

<sup>(28)</sup> Una velocità commerciale fino a 350 km/h richiederebbe l'effettuazione di prove a una velocità massima di 385 km/h.

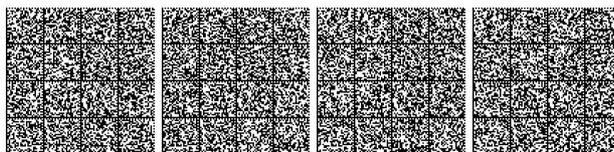


- (50) In secondo luogo, per quanto riguarda le prove stesse, un produttore di materiale rotabile ha sottolineato che, anche laddove tali strutture consentano attività avanzate di prova, validazione e omologazione di materiale rotabile, infrastrutture ed elementi di sovrastruttura per l'alta velocità, alcune prove specifiche si possono effettuare meglio direttamente sulle linee ferroviarie commerciali, ossia sull'infrastruttura reale. Inoltre, un altro produttore di materiale rotabile ha rilevato che i treni realizzati sarebbero comunque sottoposti a prove aggiuntive sulla rete ferroviaria convenzionale nel paese di destinazione. Entrambe le osservazioni dimostrano l'assenza di domanda.
- (51) Una società fornitrice di ambienti di prova rileva inoltre che è già possibile effettuare prove virtuali su piattaforme TIC avanzate, che potrebbero rappresentare una soluzione efficiente in termini di costo per future prove dell'alta velocità, in quanto si eviterebbero i costi di esercizio e manutenzione delle strutture fisiche riducendo fortemente i bilanci di R&S delle aziende ferroviarie.
- (52) Terzo, solo una società, anch'essa dedita a prove su materiali, ha affermato che il CEATF sarebbe un'opportunità per nuovi progetti di sviluppo. Altre due società hanno dichiarato che utilizzerebbero la struttura di prove, qualora si costruisse.
- (53) Una di queste due società ha affermato che la disponibilità di un centro di prova locale potrebbe rappresentare un vantaggio competitivo per i produttori spagnoli di materiale rotabile con sede nel territorio nazionale.
- (54) Quarto, per quanto riguarda la costruzione e l'esercizio del centro di prova, alcune parti interessate hanno rilevato che per procedere con un simile progetto occorrerebbe una giustificazione commerciale chiara e solida a sostegno dell'investimento. Molte osservazioni hanno inoltre sottolineato la necessità che il centro di prova, laddove fosse costruito e diventasse operativo, consenta un accesso aperto e non discriminatorio a condizioni di mercato.
- (55) Infine, numerosi terzi hanno presentato commenti sull'ubicazione geografica del CEATF, sottolineando che la Spagna meridionale è lontana dalla grande maggioranza delle imprese ferroviarie e dei produttori di materiale rotabile europei. Una simile ubicazione comporta rischi e costi notevoli, in quanto il trasporto dei prototipi di treni è molto costoso e questo implicherebbe inevitabilmente un vantaggio per i produttori spagnoli di materiale rotabile.

## 5. COMMENTI DELLA SPAGNA

### 5.1. Esistenza dell'aiuto

- (56) Le autorità spagnole hanno in parte rivisto la loro posizione per quanto concerne l'esistenza dell'aiuto, con particolare riguardo alle potenziali distorsioni della concorrenza che ne deriverebbero e hanno precisato che si potrebbero distinguere tre fasce di prove di velocità nell'ambito delle quali il progetto CEATF sarebbe o meno in concorrenza con altre strutture ubicate nell'Unione europea:
- a) prove a velocità inferiori a 210 km/h: le autorità spagnole hanno confermato che questo tipo di prove eseguite presso il CEATF potrebbero competere con le prove eseguite presso altre strutture in Europa. Tuttavia, hanno anche affermato che il CEATF non avrebbe nessun vantaggio per tali prove, poiché i costi fissi per l'esercizio e la manutenzione ad Antequera sarebbero troppo elevati rispetto ad altri centri progettati per operare a tali velocità;
- b) prove a velocità tra 210 e 385 km/h: le autorità spagnole hanno riconosciuto che in questo segmento le prove eseguite presso il CEATF potrebbero essere in concorrenza con le prove eseguite su linee ferroviarie commerciali esistenti. Tuttavia, hanno precisato che queste prove rappresentano solo una piccola parte del totale delle prove concernenti gli elementi dell'infrastruttura e sovrastruttura ferroviaria, il materiale rotabile e le reciproche interazioni. Tali prove sarebbero pertanto limitate a determinati tipi di materiale rotabile testati in condizioni di utilizzo «classiche». Inoltre, come già accennato sopra, le autorità spagnole hanno precisato che i costi di queste prove presso il centro CEATF sarebbero troppo elevati per essere competitivi;
- c) prove a velocità superiori a 385 km/h: le autorità spagnole sostengono che, poiché non esiste un mercato per l'effettuazione di prove a simili velocità, la parte del finanziamento corrispondente alla costruzione della struttura per prove a velocità superiori a 385 km/h non dovrebbe essere considerata un aiuto.



- (57) Le autorità spagnole hanno insistito sul fatto che la distinzione tra le prove a velocità diverse si dovrebbe considerare teorica poiché, in pratica, la possibilità di eseguire prove sotto i 210 km/h o tra 210 e 385 km/h presso il CEATF sarebbe limitata, a causa degli elevati costi operativi e di manutenzione.
- (58) In conclusione, rivedendo in parte la sua posizione iniziale in merito all'esistenza dell'aiuto, la Spagna ritiene che solo il finanziamento della costruzione degli elementi del CEATF che consentono l'effettuazione di prove a velocità inferiori a 385 km/h dovrebbe essere considerato un aiuto di Stato e valutato conformemente alla disciplina RSI. Nella loro comunicazione del 2 luglio 2015, le autorità spagnole hanno fornito una valutazione, indicando che tali costi rappresentavano il 25,1 % dei costi del progetto, per un importo di 90,2 milioni di EUR IVA esclusa, e hanno pertanto stimato che il finanziamento della sezione del CEATF dedicata alle prove a velocità superiori a 385 km/h, per un importo di 240,6 milioni di EUR, non dovrebbe essere considerato un aiuto <sup>(29)</sup>.

## 5.2. Compatibilità

- (59) Nelle loro osservazioni, le autorità spagnole ribadiscono la loro posizione in merito alla compatibilità dell'aiuto di Stato:
- a) la struttura del CEATF contribuirebbe al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune poiché, promuovendo gli investimenti in RSI, sarebbe conforme al programma operativo crescita intelligente della Spagna, adottato nel febbraio 2015 <sup>(30)</sup>, tra i cui obiettivi figura il potenziamento delle infrastrutture RSI per rafforzare la capacità di innovazione del paese. Secondo le autorità spagnole, il paese dispone della più vasta rete ad alta velocità in Europa ed è evidente che una simile struttura di prove potrebbe portare a nuove conquiste tecnologiche;
- b) le autorità spagnole giustificano la necessità di un aiuto di Stato per questo progetto in base alla natura multidisciplinare delle prove tecniche da effettuare. A loro parere, considerando i diversi settori di attività in cui operano (quali opere civili, comunicazioni, sistemi di segnalamento e trazione, materiale rotabile), nessuna delle imprese coinvolte nelle prove raggiungerebbe singolarmente la massa critica o avrebbe la capacità finanziaria per effettuare un investimento che si possa paragonare a quello necessario per il CEATF e che possa attirare e affiliare altre imprese. Per quanto riguarda il finanziamento del progetto e l'esistenza di un fallimento del mercato sotto forma di asimmetrie e imperfezioni dell'informazione, le autorità spagnole hanno confermato che per la costruzione del CEATF «tenendo conto degli studi di redditività effettuati da ADIF» non sono disponibili fonti di finanziamento diverse dal finanziamento pubblico;
- c) alla luce di quanto precede, la Spagna ha confermato che la misura di aiuto è adeguata, in quanto il finanziamento pubblico sarebbe l'unico strumento di aiuto idoneo, dato che i flussi di cassa del progetto coprirebbero soltanto l'8,13 % dell'investimento (con un deficit di finanziamento del 91,87 %). La situazione dei flussi di cassa spiega anche il fallimento della prima gara per la selezione della società veicolo, poiché le imprese avevano stimato il flusso di cassa insufficiente per coprire l'investimento iniziale;
- d) secondo le autorità spagnole, l'aiuto ha un effetto di incentivazione. La Spagna ha insistito sul fatto che, benché dall'analisi economica del progetto emerga un valore attuale netto (VAN) negativo di -362,5 milioni di EUR, da un punto di vista socioeconomico risulterebbe un VAN positivo di 17,3 milioni di EUR (tenendo conto dell'occupazione creata e di altre attività indotte dalla presenza del CEATF nella regione);
- e) le autorità spagnole hanno rilevato che, per calcolare l'ammontare dell'aiuto di Stato e l'intensità massima di aiuto applicabile al progetto, si dovrebbe tenere conto esclusivamente della parte di investimento corrispondente alla componente del progetto che potrebbe effettivamente competere con altre strutture (vale a dire, a loro parere, 90,2 milioni di EUR). Come indicato al considerando 58 che precede, le autorità spagnole ritengono che tale componente rappresenti il 25,1 % dell'investimento complessivo. A loro parere, poiché l'intensità di aiuto consentita per una infrastruttura di ricerca che svolge attività economica è pari al 60 %, come indicato al punto 89 della disciplina RSI, ADIF dovrebbe fornire solo il 10 % dell'investimento ( $0,4 \times 25,1 \% = 10 \%$ ). Ciononostante, hanno rilevato che ADIF, fornendo direttamente 39,2 milioni di EUR, garantirebbe un finanziamento maggiore, pari al 20 % della parte non coperta dal reddito generato dal progetto, mediante un prestito concesso a un tasso di interesse dell'1,17 %. Inoltre, secondo la Spagna, le procedure di gara e di aggiudicazione garantiscono che l'aiuto sia limitato al minimo e pertanto l'aiuto è da considerarsi proporzionato e limitato al minimo necessario;

<sup>(29)</sup> Poiché le autorità spagnole ammettono l'esistenza di costi aggiuntivi che sono comuni a entrambe le sezioni della struttura del CEATF e non si possono separare né attribuire con precisione a ciascuna componente, i valori indicati non si dovrebbero considerare come una precisa ripartizione dei costi.

<sup>(30)</sup> [https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy\\_en](https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy_en).



- f) sempre secondo la Spagna, si eviteranno effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi grazie ai relativi svantaggi competitivi del CEATF dovuti agli elevati costi operativi e di manutenzione per le prove a velocità inferiori a 210 km/h. Poiché i costi di esercizio e manutenzione di una linea ad alta velocità sono il triplo di quelli di una linea normale, di fatto il CEATF sarebbe escluso dal mercato per queste prove;
- g) la Spagna garantisce che l'aiuto sarà conforme a tutti i requisiti di trasparenza come richiesto dalla vigente normativa dell'Unione.
- (60) Come indicato al considerando 6 che precede, le osservazioni pervenute da terzi sono state trasmesse alle autorità spagnole il 24 settembre 2015. Nella loro risposta del 14 ottobre 2015, le autorità spagnole hanno commentato che si trattava di osservazioni di carattere molto generale per quanto concerne la prospettiva di utilizzare il centro CEATF e che si basavano sulla concezione di ciascuna impresa in merito all'evoluzione del mercato delle prove ferroviarie.

## 6. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

### 6.1. Esistenza dell'aiuto

- (61) In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (62) La Commissione valuterà se i fondi concessi ad ADIF sulla base dell'accordo del 27 dicembre 2010, nonché il finanziamento complessivo concesso per il progetto sulla base della decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013, configurino un aiuto di Stato.

#### 6.1.1. Attività economica

- (63) Secondo la costante giurisprudenza della Corte di giustizia, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalla sua modalità di finanziamento<sup>(31)</sup>. La classificazione di una particolare entità come impresa, quindi, dipende interamente dalla natura delle sue attività.
- (64) Nel 1999, il Tribunale ha riconosciuto che «la messa a disposizione di infrastrutture da parte degli enti incaricati della gestione di queste ultime» può costituire un'attività economica<sup>(32)</sup>. Quindi, è chiaro che la costruzione di infrastrutture destinate all'esercizio commerciale costituisce un'attività economica<sup>(33)</sup>.
- (65) Nel caso in esame, la costruzione del CEATF è direttamente collegata al suo esercizio e le autorità spagnole hanno confermato che le attività relative all'effettuazione di prove da svolgere presso il CEATF sono di natura economica, poiché effettivamente comportano servizi che saranno offerti sul mercato.
- (66) La Commissione ritiene pertanto che la costruzione e l'esercizio del CEATF costituiscano attività economiche.

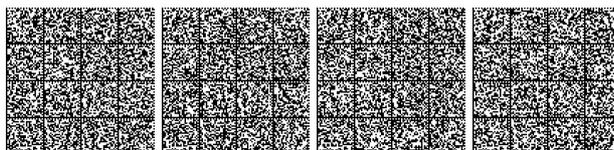
#### 6.1.2. Risorse statali

- (67) Il progetto è finanziato mediante sovvenzioni anticipate e prestiti del ministero dell'Economia e della competitività, che sono risorse statali.

<sup>(31)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 12 settembre 2000, Pavlov e altri, cause riunite da C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, punto 74; sentenza della Corte di giustizia del 10 gennaio 2006, Cassa di Risparmio di Firenze e altri, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, punto 107.

<sup>(32)</sup> Sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confermata in appello dalla sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002, Aéroports de Paris/Commissione, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, punti da 75 a 80.

<sup>(33)</sup> Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 19 dicembre 2012, Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Commissione, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, punti 43 e 44, e sentenza della Corte di giustizia del 14 gennaio 2015, Eventech, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punto 42.



6.1.3. *Vantaggio economico selettivo*

## 6.1.3.1. A favore di ADIF

- (68) La misura è accordata a un'unica impresa, ADIF <sup>(34)</sup>, e dunque è selettiva.
- (69) Contribuendo al finanziamento del CEATF mediante sovvenzioni anticipate e prestiti, la misura fornisce un vantaggio ad ADIF.
- (70) In primo luogo, le sovvenzioni anticipate sono un trasferimento diretto di risorse statali a favore di ADIF che chiaramente costituiscono un vantaggio economico.
- (71) In secondo luogo, per quanto concerne i prestiti concessi ad ADIF, occorre stabilire se il tasso di interesse corrisponde al tasso di mercato.
- (72) La comunicazione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(35)</sup> («la comunicazione del 2008») prevede un'approssimazione dei tassi di mercato applicabili ai prestiti. Nella loro comunicazione del novembre 2015, le autorità spagnole hanno affermato di aver seguito questa metodologia, applicando un margine di 100 punti al tasso vigente per la Spagna. In seguito hanno calcolato una stima degli interessi risparmiati grazie alla differenza tra il tasso di mercato e il tasso di interesse del programma, tenendo conto delle condizioni specifiche di ciascun prestito (ammortamento, durata e periodo di tolleranza) e sono giunte alla conclusione che i tassi di mercato applicabili per le tranche erogate nel quadro del programma Innplanta 2010 superano il tasso di interesse applicato ai sensi dello stesso, ma sono inferiori ai tassi di mercato applicabili per le tranche erogate nel quadro del programma Innplanta 2011 (3,06 %) <sup>(36)</sup>.
- (73) I margini applicati ai tassi calcolati a norma della comunicazione del 2008 dipendono dal rating della società e dal livello delle garanzie offerte. A questo proposito, la Commissione osserva che il rating di ADIF è intrinsecamente collegato al rating dello Stato spagnolo <sup>(37)</sup>. La Commissione rileva altresì che le autorità spagnole non hanno fornito informazioni specifiche in merito alle garanzie offerte a fronte dei prestiti ottenuti nel quadro dei diversi programmi. Dalla tabella 6 che segue emerge chiaramente che, ad un certo punto nel primo semestre del 2012, ADIF è stato declassato da un rating «A» a «B». Le autorità spagnole hanno applicato un margine di 100 punti base a tutti i prestiti concessi ad ADIF. Va notato che per una società con rating «A» tale margine implica un livello di garanzie basso, mentre per una società con rating «B», un margine di 100 punti base comporta un livello di garanzie normale (piuttosto che basso).
- (74) Durante il procedimento formale, la Commissione ha chiesto alle autorità spagnole di fornire informazioni sui prestiti che ADIF ha ottenuto sul mercato tra il 20 luglio 2010 e il 20 luglio 2015 (esclusi quelli erogati dalla BEI). Le autorità spagnole hanno fornito un elenco di prestiti commerciali concessi ad ADIF/ADIF Alta Velocidad negli ultimi cinque anni, unitamente alle relative condizioni <sup>(38)</sup> (esclusi i prestiti erogati dalla BEI) <sup>(39)</sup>.
- (75) Questi prestiti ottenuti sul mercato forniscono informazioni sufficienti per stabilire un tasso di interesse di mercato adeguato per ciascun anno dal 2011 al 2014.

<sup>(34)</sup> ADIF, in quanto proprietaria di un'infrastruttura progettata per essere utilizzata per attività economiche, può essere considerata una «impresa» ai fini degli aiuti di Stato. Le autorità spagnole non hanno contestato questo fatto nel corso dell'indagine formale.

<sup>(35)</sup> GUC 14 del 19.1.2008, pag. 6.

<sup>(36)</sup> Il tasso di base, maggiorato di 100 punti base come margine minimo secondo la comunicazione del 2008, era 2,49 % per gennaio 2011, 3,07 % per gennaio 2012, 2,67 % per maggio 2012, 1,66 % per febbraio 2013 e 1,53 % per gennaio 2014.

<sup>(37)</sup> <https://www.moody's.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferrovias-credit-rating-3010> Il rating del credito di ADIF è stato fissato in relazione al rating del governo spagnolo.

<sup>(38)</sup> L'elenco comprende tutti i prestiti ottenuti da ADIF e ADIF-Alta Velocidad ma, con effetto dal 1° gennaio 2013, ossia la data della divisione di ADIF in ADIF e ADIF-Alta Velocidad, le attività relative al circuito ferroviario sono rimaste in ADIF. Le informazioni riguardano data di cessione, data di scadenza, banca, progetto da finanziare, importo, tasso di interesse per il rimborso e periodo di tolleranza.

<sup>(39)</sup> Cfr. considerando 42 che precede.



Tabella 6

**Dettagli del calcolo del tasso di interesse di mercato da applicare ai prestiti erogati ad ADIF**

Data di erogazione	Tasso di interesse dei prestiti erogati ad ADIF (%)	Rating del credito di ADIF	Comunicazione del 2008		Indicazione delle autorità spagnole per il calcolo dei tassi di interesse di mercato (%)	Prestiti commerciali ottenuti da ADIF	Calcolo dei tassi di interesse di mercato in base ai termini dei prestiti commerciali (%)
			Tasso di base (%)	Punti base da aggiungere per una garanzia da normale a bassa			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011	1,17	Aa1	1,49	75-100	2,49	Per il 2011: Euribor 6M (3.1.2011) + 227 pb (media)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012	1,17	Aa2	2,07	75-100	3,07	Per il 2012: Euribor 6M (2.1.2012) + 352 pb (media)	1,606 + 3,52 = 5,126
2.5.2012	3,06	Baa1	1,67	100-220	2,67	-" (2.5.2012)	0,992 + 3,52 = 4,512
13.2.2013	1,17/3,06	Ba1	0,66	100-220	1,66	Per il 2013: Euribor 6M (1.2.2013) + 425 pb (media)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014	3,06	Ba1	0,53	100-220	1,53	Per il 2014: Euribor 6M (2.1.2014) + 215 pb (media)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Esaminando la tabella 6 si può osservare che i tassi di interesse di mercato basati sui prestiti commerciali ottenuti da ADIF (colonna a destra) sono notevolmente più elevati dei tassi suggeriti dalla Spagna. Considerando che la comunicazione del 2008 prevede solo un'approssimazione dei tassi di mercato, che la Spagna non ha fornito elementi di prova a sostegno di una conclusione sul livello di garanzia disponibile e che dai dati contenuti nel fascicolo emerge costantemente che i tassi effettivamente pagati da ADIF sul mercato erano notevolmente superiori, la Commissione ritiene che questi ultimi forniscano il parametro di riferimento adeguato per stabilire se i prestiti in relazione al progetto conferiscano un vantaggio ad ADIF.

(77) In base alla tabella 6 si può concludere che i tassi di interesse dei prestiti concessi ad ADIF in relazione al progetto sono inferiori ai tassi di interesse di mercato pertinenti calcolati in base alle condizioni dei prestiti commerciali ottenuti da ADIF, tranne per i prestiti concessi nel 2014. Le condizioni dei vari prestiti concessi ad ADIF nel periodo 2011-2013 per un importo di 7 469 500 EUR conferiscono pertanto un vantaggio ad ADIF ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.



## 6.1.3.2. A favore della società veicolo (SPV) e dei futuri utenti del CEATF

- (78) Nella decisione di avvio <sup>(40)</sup>, la Commissione ha spiegato che si può presumere l'assenza di un aiuto di Stato solo se la procedura di gara consente che l'offerta economicamente più vantaggiosa corrisponda al valore di mercato della concessione e se lo Stato membro interessato verifica che i canoni di concessione risultanti siano in linea con i prezzi di mercato effettuando un'analisi del flusso di cassa attualizzato e un confronto con i canoni pagati altrove per servizi analoghi <sup>(41)</sup>. La Commissione ha precisato che, anche se talune componenti di base della struttura del canone sono state stabilite dalla Spagna ex ante, questo non è di per sé sufficiente a non mettere in dubbio il carattere aperto e non discriminatorio della procedura.
- (79) La Commissione ha inoltre valutato la possibile esistenza di un vantaggio indiretto al livello degli utenti dell'infrastruttura.
- (80) Poiché la SPV non è stata selezionata a causa del fallimento della prima gara e non vi sono indicazioni sul fatto che sarà indetta una seconda gara, non è possibile trarre conclusioni definitive in merito all'esistenza di un vantaggio al livello della SPV. Allo stesso modo, non è possibile trarre alcuna conclusione in merito all'esistenza di un aiuto al livello degli utenti.

## 6.1.4. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi

- (81) Quando un aiuto finanziario accordato da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, questi ultimi devono considerarsi influenzati dall'aiuto <sup>(42)</sup>.
- (82) Evidentemente, i vantaggi concessi ad ADIF rafforzano la posizione di tale impresa rispetto ad altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione.
- (83) Come indicato nella sezione 5.1 che precede, le autorità spagnole riconoscono che il CEATF può competere con altre strutture europee per le prove al di sotto dei 210 km/h e con le linee esistenti aperte al traffico per le prove tra 210 e 385 km/h. Di conseguenza, ora ritengono che solo il finanziamento della costruzione degli elementi del CEATF che consentono di effettuare prove a velocità inferiori a 385 km/h debba essere considerato un aiuto di Stato e debba essere valutato conformemente alla disciplina RSI. A questo proposito, sostengono inoltre che il finanziamento pubblico per queste ultime attività è limitato a 90,2 milioni di EUR.
- (84) Il CEATF sarebbe in concorrenza con altre strutture nell'Unione europea che offrono servizi di prove ferroviarie ad alta velocità, in quanto è perfettamente in grado di offrire prove a velocità inferiori a 385 km/h. Poiché dai dati disponibili risulta che la domanda di prove a velocità superiori è molto scarsa, se non nulla, (cfr. nel dettaglio i punti da (48) a (51) che precedono) è probabile che le prove a velocità inferiori a 385 km/h diventino l'attività principale del CEATF.
- (85) Di conseguenza, le risorse statali concesse ad ADIF per la costruzione del CEATF sarebbero utilizzate per sovvenzionare l'ingresso nel mercato di un nuovo concorrente.
- (86) Alla luce delle considerazioni esposte ai punti da (82) a (85) che precedono, l'aiuto concesso ad ADIF può provocare distorsioni della concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

## 6.1.5. Conclusione sull'esistenza dell'aiuto

- (87) La Commissione ritiene che le risorse pubbliche concesse ad ADIF per la costruzione del CEATF sulla base della decisione del 28 giugno 2013 e dell'accordo del 27 dicembre 2010 configurino un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

<sup>(40)</sup> Cfr. considerando 43 e 44 della decisione di avvio.

<sup>(41)</sup> Caso SA.38302 *Aiuto all'investimento a favore del porto di Salerno*, decisione del 27 marzo 2014, considerando 46.

<sup>(42)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 14 gennaio 2015, *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, punto 66, e sentenza della Corte di giustizia, *Libert e altri*, C-197/11 e C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, punto 77.



## 6.2. Legalità dell'aiuto

- (88) Il 20 settembre 2013 le autorità spagnole hanno notificato la misura a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato e hanno indicato altresì che il circuito ferroviario sarà costruito solo previa approvazione della Commissione <sup>(43)</sup>.
- (89) La Spagna ha concesso l'aiuto sulla base dell'accordo del 27 dicembre 2010 e della decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013. Una parte dell'aiuto è già stata erogata, come descritto al considerando 44 che precede.
- (90) Poiché è stato concesso prima dell'approvazione della Commissione, l'aiuto deve essere considerato illegale ai sensi dell'articolo 1, lettera f), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio <sup>(44)</sup>.

## 6.3. Compatibilità

- (91) Avendo stabilito che la misura comporta un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, la Commissione ora deve valutare se si possa considerare compatibile con il mercato interno.
- (92) La Corte di giustizia ha stabilito che «quando la Commissione decide di avviare una procedura formale di esame, incombe sullo Stato membro e sull'impresa potenzialmente beneficiaria di un nuovo aiuto l'onere di fornire alla Commissione gli elementi idonei a dimostrare che gli aiuti stessi sono compatibili con il mercato comune» <sup>(45)</sup>. Come ulteriormente specificato in seguito, le autorità spagnole e il beneficiario ADIF non hanno fornito elementi di prova convincenti in tal senso, né nella notifica e nelle successive comunicazioni, né nei rispettivi commenti alla decisione di avvio e nelle informazioni fornite nel corso della fase di indagine formale.
- (93) Le autorità spagnole hanno indicato che il finanziamento pubblico a favore del CEATF, nella misura in cui configuri un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, dovrebbe essere dichiarato compatibile con il mercato interno in considerazione del suo obiettivo generale di RSI e tenuto conto delle disposizioni della disciplina RSI applicabile alle infrastrutture di RSI <sup>(46)</sup>.
- (94) Dalla conclusione nella sezione 6.2 che precede si deduce che l'aiuto è illegale. Il punto 126 della disciplina RSI stabilisce che «Gli aiuti a favore di RSI illegalmente concessi saranno valutati in base alle norme applicabili al momento in cui l'aiuto è stato concesso».
- (95) Al momento della concessione dell'aiuto era in vigore la disciplina RSI del 2006 <sup>(47)</sup>.
- (96) Poiché la disciplina RSI del 2006 non contiene disposizioni specifiche in merito agli aiuti a infrastrutture di ricerca, la Commissione ritiene che la valutazione della misura di aiuto dovrebbe basarsi direttamente sull'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Tale disposizione stabilisce che si possono considerare compatibili con il mercato interno «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse».

<sup>(43)</sup> Cfr. comunicazione delle autorità spagnole del 6 febbraio 2014, risposta alla domanda 7, fornita dal ministero spagnolo delle Finanze e della pubblica amministrazione, pag. 13.

<sup>(44)</sup> Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio del 13 luglio 2015 recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

<sup>(45)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 16 dicembre 2010, AceaElectrabel Produzione/Commissione, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, punto 99 e giurisprudenza ivi citata.

<sup>(46)</sup> A norma del punto 15, lettera ff), della disciplina RSI per «infrastruttura di ricerca» s'intendono «gli impianti, le risorse e i relativi servizi utilizzati dalla comunità scientifica per compiere ricerche nei rispettivi settori; sono compresi gli impianti o complessi di strumenti scientifici, le risorse basate sulla conoscenza quali collezioni, archivi o informazioni scientifiche strutturate e le infrastrutture basate sulle tecnologie abilitanti dell'informazione e della comunicazione, quali le reti di tipo GRID, il materiale informatico, il software e gli strumenti di comunicazione e ogni altro mezzo necessario per condurre la ricerca. Tali infrastrutture possono essere ubicate in un unico sito o «distribuite» (rete organizzata di risorse)».

<sup>(47)</sup> Disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione (GU C 323 del 30.12.2006, pag. 1).



- (97) Al fine di determinare la compatibilità di una misura ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, la Commissione esegue un test comparativo, ponderando gli effetti positivi in termini di contributo alla realizzazione di obiettivi ben definiti di interesse comune con gli effetti negativi sugli scambi e sulla concorrenza nel mercato comune. A questo proposito, la Commissione terrà conto dei seguenti principi <sup>(48)</sup>:
- a) il contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune: una misura di aiuto di Stato deve puntare a un obiettivo di interesse comune ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato;
  - b) la necessità dell'intervento statale: una misura di aiuto di Stato deve essere destinata a una situazione in cui può determinare un miglioramento tangibile che il mercato da solo non è in grado di fornire, ad esempio per porre rimedio a un fallimento del mercato o per risolvere questioni in materia di equità o coesione;
  - c) l'adeguatezza della misura di aiuto: la misura di aiuto proposta deve essere uno strumento politico adeguato per conseguire l'obiettivo di interesse comune;
  - d) l'effetto di incentivazione: l'aiuto deve essere tale da modificare il comportamento delle imprese interessate spingendole ad intraprendere un'attività supplementare che non svolgerebbero senza l'aiuto o svolgerebbero soltanto in modo limitato o diverso o in un altro luogo;
  - e) la proporzionalità dell'aiuto: l'importo e l'intensità dell'aiuto devono limitarsi al minimo necessario per stimolare l'investimento o l'attività supplementare da parte dell'impresa o delle imprese interessate;
  - f) la limitazione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri: gli effetti negativi dell'aiuto devono essere sufficientemente limitati, in modo che il risultato complessivo della misura sia positivo;
  - g) la trasparenza dell'aiuto: gli Stati membri, la Commissione, gli operatori economici e il pubblico devono avere facile accesso a tutti gli atti e le informazioni pertinenti in merito all'aiuto concesso.

#### 6.3.1. Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune

- (98) Nella loro notifica e nella risposta alla decisione di avvio (cfr. considerando 59 della decisione di avvio e la sezione 5.2 che precede) le autorità spagnole hanno sottolineato che il progetto contribuisce alla promozione degli investimenti in RSI in Spagna, che è uno degli obiettivi di interesse comune della strategia UE 2020 e rientra nel programma operativo crescita intelligente per la Spagna, adottato nel febbraio 2015. Le autorità spagnole affermano che il CEATF è un'infrastruttura scientifica e tecnica che consente di effettuare prove su aspetti tecnici multidisciplinari nel settore ferroviario. Le autorità spagnole affermano inoltre che l'investimento nel CEATF rafforzerà lo sviluppo economico di una regione, l'Andalusia, afflitta da un tasso di disoccupazione elevato.
- (99) In primo luogo, queste affermazioni andrebbero valutate a fronte della domanda di una struttura di ricerca di questo tipo e in vista delle attività di RSI che si potrebbero svolgere al suo interno.
- (100) Come esposto in dettaglio ai considerando da 60 a 62 della decisione di avvio, la Commissione ha messo in dubbio l'esistenza della domanda di questa specifica infrastruttura di ricerca da parte dei produttori di materiale rotabile e attrezzature ferroviarie. In particolare, la Commissione ha fatto riferimento al fallimento della prima gara d'appalto per la costruzione e la gestione del CEATF, nonché ai costi elevati di costruzione ed esercizio di reti ferroviarie destinate a fornire servizi di trasporto commerciale a velocità superiori a 350 km/h, che non sarebbero economicamente sostenibili nelle attuali condizioni di mercato e nel prossimo futuro <sup>(49)</sup>.

<sup>(48)</sup> A titolo di esempio, SA 32835 (2011/N) — Northwest Urban Investment Fund (JESSICA) (GU C 281 del 24.9.2011, pag. 2, [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/240234/240234\\_1247477\\_97\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf) e SA 38769 (2015/N) — Green Deal for Electric Vehicle Charging Infrastructure, da pubblicare, [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/258489/258489\\_1710979\\_137\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf)

<sup>(49)</sup> Con riguardo all'argomento presentato dalle autorità spagnole, che hanno ricordato di aver inviato un questionario a oltre 80 imprese, di cui 47 hanno risposto e 26 hanno indicato di essere disposte a partecipare ai rischi del progetto, andrebbe osservato che queste ultime erano per lo più imprese operanti nel settore delle costruzioni, con un interesse commerciale collegato alla fase di costruzione del progetto, ma non alle attività di RSI da svolgere al suo interno. Inoltre, nessuna di queste imprese in ultima analisi ha confermato un reale interesse presentando un'offerta nella gara organizzata nel 2013, che è stata annullata a causa della mancanza di partecipanti.



- (101) Le osservazioni ricevute da terzi in risposta alla decisione di avvio confermano la posizione della Commissione sul fatto che il mercato non necessita di una infrastruttura di ricerca dedicata a prove su treni ad altissima velocità (prove effettuate sopra 385 km/h per servizi di trasporto commerciale forniti a velocità superiori a 350 km/h).
- (102) Nessun produttore di materiale rotabile prevede di sviluppare prodotti in grado di circolare a velocità così elevate, poiché non esiste una domanda di mercato per l'esercizio commerciale di treni di questo tipo. Alcuni operatori ferroviari segnalano gli argomenti in termini di efficacia sul mercato (equilibrio tra consumo energetico e tempo di percorrenza) che limitano l'esercizio commerciale dei treni ad alta velocità in Europa a velocità molto inferiori (media in Europa: 280-300 km/h, fino a un massimo di 320-350 km/h), nonché l'aumento esponenziale dell'investimento infrastrutturale e dei costi di esercizio e manutenzione per velocità superiori a 300 km/h, per cui i prezzi dei biglietti ferroviari non sarebbero competitivi rispetto ai biglietti aerei. Non esistono elementi di prova che indichino la presenza di una domanda di mercato per la costruzione di nuove linee ferroviarie commerciali e/o l'adeguamento dei tratti esistenti nell'intento di offrire servizi di trasporto a velocità superiori a 320-350 km/h — e di conseguenza per una struttura di prove ferroviarie dedicata specificamente a velocità superiori a tali limiti <sup>(50)</sup>.
- (103) Ulteriori argomenti specifici a conferma della mancanza di una domanda per l'infrastruttura del CEATF derivano dalla sua ubicazione geografica, che secondo alcuni degli interessati comporterà costi notevoli in termini di tempo e spese di trasporto.
- (104) Infine, anche gli argomenti concernenti la disponibilità di soluzioni più avanzate ed economicamente efficienti per possibili prove future ad alta velocità, come le prove virtuali tramite soluzioni basate su TIC, smentiscono la necessità di una struttura fisica dedicata.
- (105) Di conseguenza, l'affermazione secondo cui l'aiuto notificato avrebbe promosso ulteriori attività di RSI nel settore ferroviario grazie alla costruzione di un'infrastruttura per le prove ad alta velocità è contraddetta dalle informazioni raccolte dalla Commissione.
- (106) In secondo luogo, altri obiettivi di carattere politico invocati dalle autorità spagnole, segnatamente i vantaggi socioeconomici derivanti dalla creazione di nuovi posti di lavoro nella regione di Antequera <sup>(51)</sup>, non sono rilevanti per la valutazione del contributo dell'aiuto notificato al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune in materia di RSI. Pur sostenendo che, considerato da una prospettiva socioeconomica, il progetto CEATF realizzerebbe un VAN positivo di 17,3 milioni di EUR, le autorità spagnole non hanno fornito elementi di prova convincenti di vantaggi di portata tale da compensare i costi di costruzione e le perdite operative generate dall'infrastruttura pianificata nell'arco dell'intero periodo di esercizio. I presunti vantaggi sembrano limitati alla creazione di posti di lavoro nel settore delle costruzioni durante la fase di costruzione dell'infrastruttura. Questo significa che, lungi dal contribuire all'obiettivo di lungo termine di promuovere lo sviluppo sostenibile della regione dell'Andalusia, il progetto avrebbe solo effetti transitori a breve termine sull'economia locale <sup>(52)</sup>.
- (107) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 98 a 106 che precedono, la Commissione ritiene che la Spagna non abbia fornito elementi di prova sufficienti per dimostrare che il progetto contribuisce al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune.

### 6.3.2. Necessità dell'intervento statale

- (108) Le autorità spagnole giustificano la necessità di un aiuto di Stato per questo progetto in base alla natura multidisciplinare delle prove tecniche da effettuare. A loro parere, considerando i diversi settori di attività in cui operano

<sup>(50)</sup> Non sorprende che l'unica società che si è espressa favorevolmente a sostegno del progetto sia un'impresa spagnola che, come confermato dalle osservazioni di altri interessati, di fatto potrebbe godere di un accesso preferenziale alla struttura in virtù della sua vicinanza alla sede del centro. Le sue osservazioni pertanto sembrano ispirate dalla possibilità di ottenere un vantaggio competitivo, più che da una valutazione obiettiva della necessità della struttura.

<sup>(51)</sup> Cfr. anche la nota 17 della decisione di avvio.

<sup>(52)</sup> A titolo di esempio, gli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020 (GU C 209 del 23.7.2013, pag. 1), che prevedono nello specifico la creazione di posti di lavoro, collocano tale obiettivo nel contesto più ampio del conseguimento di una crescita inclusiva e sostenibile (sottolineatura aggiunta). In effetti, anche negli orientamenti specifici della Commissione in materia di aiuti per la creazione di posti di lavoro (Orientamenti in materia di aiuti all'occupazione, GU C 334 del 12.12.1995, pag. 4) si riconosceva che gli aiuti alla creazione di occupazione che siano limitati ad uno o più settori sensibili, in situazione di sovraccapacità o di crisi, generalmente sono oggetto di una valutazione meno favorevole, con il risultato che le loro conseguenze negative per l'occupazione nei settori concorrenti degli altri Stati membri prevalgono generalmente sull'interesse comune legato alle misure attive di riduzione della disoccupazione (cfr. punto 23).



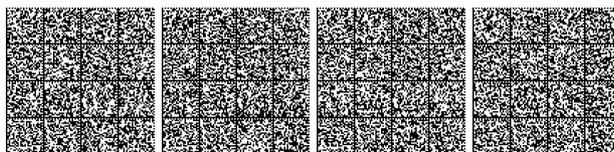
le imprese potenzialmente coinvolte nelle prove (ad esempio opere civili, comunicazioni, sistemi di segnalamento e trazione, materiale rotabile) nessuna di esse raggiungerebbe singolarmente la massa critica o avrebbe la capacità finanziaria per effettuare un investimento paragonabile a quello necessario per il CEATF o potrebbe attirare altre imprese e farle partecipare all'investimento. Per quanto riguarda il finanziamento del progetto, le autorità spagnole hanno confermato che per la costruzione del CEATF non sono disponibili fonti di finanziamento diverse dal finanziamento pubblico «tenendo conto degli studi di redditività effettuati da ADIF».

- (109) L'argomento sollevato dalle autorità spagnole indica un presunto fallimento del mercato, sotto forma di un problema di coordinamento per il finanziamento della costruzione della struttura prevista. Sembra presupporre che, poiché nessuna società sarebbe incentivata a provvedere singolarmente al finanziamento del progetto a causa dello squilibrio tra i costi e i vantaggi attesi (a livello di singola impresa), l'unico modo possibile per sostenere l'investimento sarebbe la creazione di un consorzio che riunisca varie società operanti in diversi campi tecnici che potrebbero garantire il pieno sfruttamento del potenziale della struttura grazie all'utilizzo congiunto.
- (110) Tuttavia, nulla di quanto contenuto nel fascicolo suggerisce che le società potenzialmente interessate ad avviare una simile collaborazione siano state impossibilitate a farlo a causa di difficoltà oggettive che avrebbero ostacolato una collaborazione efficace tra di esse. Al contrario, il fatto che il governo spagnolo sia intervenuto per agevolare la creazione di una società veicolo (SPV) organizzando una gara d'appalto aperta e che quest'ultima sia fallita indica invece che il problema reale concernente il finanziamento del progetto notificato risiede altrove, ossia nella mancanza di sostenibilità finanziaria. La debolezza dell'argomento presentato dalle autorità spagnole è confermata dal fatto che, anche quando il governo spagnolo ha deciso di procedere con l'assegnazione di finanziamenti pubblici ad ADIF per avviare i lavori, nessun investitore privato indipendente ha mostrato interesse a partecipare al finanziamento.
- (111) La Commissione conclude pertanto che la Spagna non ha fornito prove sufficienti dell'esistenza di un fallimento del mercato, sotto forma di un problema di coordinamento per il finanziamento del CEATF.
- (112) Inoltre, andrebbe rilevato che la prassi decisionale della Commissione in materia di RSI fa riferimento a tre tipologie specifiche di fallimento del mercato: asimmetria e imperfezione dell'informazione, problemi di coordinamento e di messa in rete per le attività di RSI e ricadute di conoscenza. Tuttavia, le autorità spagnole non hanno dimostrato la presenza di questi specifici fallimenti del mercato nel caso in esame.
- (113) Per quanto concerne le difficoltà relative al finanziamento del progetto CEATF, non sono state fornite prove del fatto che il settore privato sarebbe scoraggiato dal finanziare il progetto a causa di una possibile mancanza o asimmetria delle informazioni collegate nello specifico ad attività di RSI identificabili e rischiose. Quanto ai problemi di coordinamento e di messa in rete per le attività di RSI, dalle affermazioni delle autorità spagnole emerge con evidenza che non è stata pianificata alcuna collaborazione tra ADIF e l'industria nel centro di prova. A quanto pare, l'aiuto è inteso ad attirare le imprese a partecipare alla progettazione o all'utilizzo dell'infrastruttura del CEATF, senza tuttavia dare luogo a una specifica collaborazione tra di esse al fine di svolgere attività collaborative di RSI nel centro. Infine, la Spagna non ha fornito elementi che dimostrino l'esistenza di ricadute di conoscenza a vantaggio di terzi che possano derivare dal progetto CEATF.
- (114) La Spagna non ha fornito altri argomenti a sostegno della conclusione che l'aiuto possa apportare un miglioramento tangibile che i soli meccanismi del mercato non riescono a conseguire.
- (115) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 108 a 113 che precedono, la Commissione conclude che non è stata dimostrata la necessità dell'intervento statale.

### 6.3.3. Adeguatezza della misura di aiuto

- (116) Gli Stati membri possono operare scelte diverse per quanto riguarda gli strumenti politici e il controllo sugli aiuti di Stato non impone un'unica modalità di intervento nell'economia. Tuttavia, un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, può essere giustificato solo dall'adeguatezza di quel particolare strumento per conseguire un obiettivo di politica pubblica e contribuire a uno o più obiettivi di interesse comune <sup>(53)</sup>.

<sup>(53)</sup> Per una discussione dell'adeguatezza cfr. i casi C 25/2004 — DVB-T Berlino-Brandeburgo (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 14) o N 854/06 — *Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL* (GU C 182 del 4.8.2007, pag. 5).



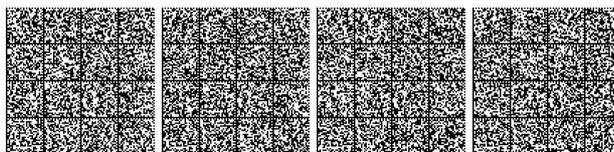
- (117) Di norma la Commissione ritiene che una misura sia uno strumento adeguato laddove lo Stato membro abbia valutato se esistono opzioni politiche alternative che siano altrettanto idonee per realizzare l'obiettivo di interesse comune, ma nel contempo meno distorsive della concorrenza rispetto all'aiuto di Stato selettivo e laddove possa dimostrare l'adeguatezza della misura nel perseguire obiettivi di efficienza e/o equità.
- (118) Le autorità spagnole non hanno fornito informazioni in merito a possibili strumenti politici alternativi o altri strumenti di aiuto per finanziare il progetto. In risposta alle preoccupazioni espresse nella decisione di avvio, si sono limitate ad affermare che alla luce del presunto deficit di finanziamento del 91,87 % del progetto, l'unico strumento adeguato in questo caso sarebbe il finanziamento pubblico.
- (119) La Commissione osserva che il fatto che il progetto notificato rimanga ampiamente in perdita anche in presenza di un aiuto non è sufficiente per dimostrare che l'aiuto di Stato sia uno strumento adeguato.
- (120) Inoltre, poiché non è stato dimostrato che il progetto contribuisce all'obiettivo di interesse comune di promuovere le attività di RSI, non è stata provata neanche l'adeguatezza dello strumento di investimento scelto dal governo spagnolo. Altre misure effettivamente in grado di promuovere un aumento delle attività di RSI sarebbero strumenti più adeguati per conseguire l'obiettivo di interesse comune.
- (121) Considerazioni analoghe si applicano in relazione ad altri obiettivi di interesse comune invocati dalla Spagna. Come rilevato sopra, al punto (106), i nuovi posti di lavoro sarebbero limitati principalmente al settore delle costruzioni e di natura temporanea. Un aiuto di Stato per la costruzione di infrastrutture che probabilmente non saranno utilizzate non è uno strumento politico adeguato per creare crescita e occupazione.

#### 6.3.4. Effetto di incentivazione

- (122) L'aiuto di Stato deve avere un effetto di incentivazione, che è presente se l'aiuto modifica il comportamento del beneficiario in relazione al raggiungimento dell'obiettivo di interesse comune e al fatto di porre rimedio al fallimento del mercato individuato.
- (123) Le autorità spagnole hanno asserito che senza l'aiuto non si procederebbe alla costruzione del CEATF: a loro parere, l'aiuto ha un effetto di incentivazione in quanto in sua assenza non si arriverebbe mai alla realizzazione del progetto.
- (124) Tuttavia, nel caso in esame la Commissione rileva che l'aiuto consente la costruzione di una struttura di prove ferroviarie che sarà messa a disposizione di ADIF in quanto futuro proprietario, ma non sembra innescare alcun cambiamento nel comportamento di ADIF o di altri in termini di ulteriori attività di RSI da svolgere presso la struttura.
- (125) Nel corso del procedimento di indagine formale, le autorità spagnole non hanno fornito nuove informazioni o argomentazioni in merito a un cambiamento del comportamento di ADIF dovuto all'aiuto. I dati disponibili indicano che il progetto notificato resterà in perdita anche in presenza dell'aiuto, mentre le autorità spagnole non hanno dimostrato che produrrebbe comunque importanti benefici sociali derivanti dalle attività di RSI. Al contrario, le osservazioni pervenute da potenziali utenti dell'infrastruttura nel corso dell'indagine formale indicano che il progetto, così com'è attualmente strutturato, non risponde a esigenze insoddisfatte sul versante della domanda di società impegnate in attività di RSI nel settore ferroviario.
- (126) Non sono stati adottati motivi che giustificerebbero uno scostamento della Commissione dalla valutazione iniziale espressa nella decisione di avvio. In sostanza, lungi dal creare un effetto di incentivazione, l'aiuto mira alla costruzione di un'infrastruttura il cui valore aggiunto rispetto alle alternative esistenti (vale a dire i cicli di prove sulle regolari reti ferroviarie) non è stato dimostrato.

#### 6.3.5. Proporzionalità dell'aiuto

- (127) La Commissione ritiene che l'aiuto sia proporzionato laddove non sia possibile ottenere lo stesso risultato con un aiuto inferiore.



- (128) Nella notifica le autorità spagnole hanno indicato che il progetto è conforme alla disciplina RSI, a norma della quale l'intensità massima di aiuto consentita per coprire investimenti in infrastrutture di ricerca utilizzate a fini economici è limitata ai costi netti supplementari fino a un massimo del 60 % dei costi ammissibili (punto 89 della disciplina RSI). Nel caso in esame, il sostegno pubblico coprirebbe il 100 % dei costi.
- (129) In considerazione dell'assenza o dell'insufficienza di investimenti privati nell'infrastruttura del CEATF, l'aiuto in questione non sembra proporzionato.

6.3.6. *Limitazione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri*

- (130) L'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato stabilisce che vi debba essere un equilibrio tra gli sviluppi positivi risultanti da una data misura e i suoi effetti negativi sugli scambi e sulla concorrenza.
- (131) La Commissione ritiene che le autorità spagnole non abbiano dimostrato l'esistenza di effetti positivi indotti dalla misura in esame e conclude pertanto che la costruzione del CEATF non sarà in grado di conseguire l'obiettivo di promuovere l'attività di R&S nel settore specifico dei servizi di trasporto ferroviario ad altissima velocità, poiché la domanda di simili infrastrutture e dei relativi servizi di R&S nel migliore dei casi è scarsa, se non inesistente. La Commissione conclude altresì che non è stato dimostrato un fallimento del mercato, né esistono prove del fatto che la misura contribuisca a un cambiamento significativo del comportamento del beneficiario.
- (132) Quanto agli altri effetti positivi della misura sottolineati dalla Spagna, la Commissione ritiene che la creazione temporanea di posti di lavoro, principalmente nel settore delle costruzioni, comporti un costo molto elevato e produca un valore positivo limitato.
- (133) Inoltre, poiché la misura consente l'ingresso nel mercato di un nuovo concorrente mediante il ricorso a consistenti finanziamenti pubblici, la Commissione ritiene che eserciterà un effetto negativo sulla concorrenza. L'aiuto metterebbe in discussione precedenti investimenti effettuati da concorrenti presso le rispettive strutture di prova, oltre a ridurre futuri investimenti nella manutenzione o nel miglioramento di tali infrastrutture.
- (134) Il mercato interessato dall'aiuto è quello dei servizi per l'effettuazione di prove su attrezzature ferroviarie nell'Unione europea. Come già precisato nella decisione di avvio, attualmente nell'Unione europea su questo mercato operano tre centri di prove ferroviarie: Cerhenice (Velim) nella Repubblica ceca, Wildenrath in Germania e Valenciennes in Francia, dove si effettuano prove fino a velocità di 210 km/h. Le prove su materiale rotabile ad alta velocità sono effettuate su linee ferroviarie commerciali<sup>(34)</sup> con una velocità massima di progetto di 350 km/h, con prove effettuate fino a 385 km/h come previsto dalla norma (10 % sopra la velocità nominale del treno).
- (135) Ne consegue che non esiste una perfetta sostituibilità tra i servizi di prove del CEATF da un lato e altre strutture di collaudo e prova su reti commerciali dall'altro, a causa delle diverse velocità massime di effettuazione delle prove. Tuttavia, la possibilità già esistente di effettuare prove a velocità fino a 385 km/h su reti commerciali risponde alla domanda effettiva e potenziale di servizi di collaudo fino a questa velocità commercialmente sostenibile. Per quanto concerne la futura domanda potenziale di prove a velocità fino a 520 km/h, le informazioni disponibili e le osservazioni pervenute dagli operatori del mercato suggeriscono che non si tratterà di un'opzione commercialmente sostenibile, almeno nel prossimo futuro. Di conseguenza, la struttura di prove del CEATF sarà in diretta concorrenza con le strutture esistenti e le reti ferroviarie pubbliche. La Commissione ritiene pertanto che la misura sia destinata a sovvenzionare l'ingresso nel mercato di un nuovo concorrente interamente mediante risorse statali e di conseguenza possa provocare una distorsione significativa della concorrenza su tale mercato.
- (136) Anche la concorrenza sui mercati a valle dei prodotti ferroviari da sottoporre a prove (tra cui materiale rotabile e attrezzature) potrebbe risentire negativamente di questa misura di aiuto. Come rilevato nelle osservazioni pervenute sulla decisione di avvio, l'ubicazione geografica della struttura può creare di fatto vantaggi concorrenziali a favore dei produttori nazionali di materiale rotabile, che avrebbero maggiori probabilità di utilizzare il CEATF per le prove senza incorrere in costi di trasporto significativi.

<sup>(34)</sup> A titolo di esempio: Rete Ferroviaria Italiana in Italia, SNCF in Francia, DB Bahn in Germania.



- (137) In considerazione dell'assenza di effetti positivi sufficientemente dimostrati dell'aiuto notificato, come osservato dalla Commissione nelle sezioni da 6.3.1 a 6.3.5, gli effetti negativi della misura in termini di effettiva e potenziale distorsione della concorrenza sono ritenuti tali da prevalere sulle sue presunte efficienze.

#### 6.3.7. Trasparenza dell'aiuto

- (138) Alla luce delle precedenti considerazioni, non occorre valutare in che misura l'aiuto sia trasparente.

#### 6.3.8. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

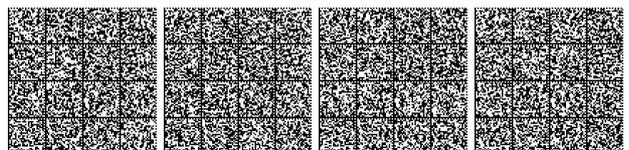
- (139) Tenuto conto delle considerazioni esposte nelle sezioni da 6.3.1 a 6.3.7 che precedono, la Commissione conclude che la misura di aiuto notificata non può essere dichiarata compatibile con il mercato interno in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

### 6.4. Recupero dell'aiuto incompatibile

- (140) In linea con la giurisprudenza costante, l'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 stabilisce che «nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario [...]».
- (141) Sempre secondo la giurisprudenza costante dell'Unione, l'obbligo di uno Stato membro di abolire un aiuto che la Commissione considera incompatibile con il mercato interno è inteso a ristabilire lo status quo ante <sup>(55)</sup>. A tale proposito, i giudici dell'Unione hanno stabilito che questo obiettivo è raggiunto una volta che il beneficiario ha rimborsato gli importi concessi con un aiuto illegale (compresi gli interessi), perdendo in questo modo il vantaggio di cui aveva fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti, e la situazione esistente prima della corresponsione dell'aiuto è ripristinata <sup>(56)</sup>.
- (142) La Commissione ha concluso che l'aiuto concesso dalla Spagna a favore di ADIF è illegale e incompatibile con il mercato interno e pertanto deve essere recuperato al fine di ripristinare la situazione che esisteva sul mercato prima che fosse concesso. Il recupero dovrebbe applicarsi al periodo che ha inizio dalla data in cui il beneficiario ha ricevuto il vantaggio, vale a dire la data in cui l'aiuto è stato messo a sua disposizione, e le somme da recuperare dovrebbero comprendere gli interessi calcolati fino alla data dell'effettivo recupero.
- (143) Sulla base delle informazioni fornite dalla Spagna e riassunte ai considerando 43 e 44, nonché nelle tabelle 3, 4 e 5 che precedono, il totale dei fondi erogati a favore di ADIF nel periodo 2011-2014 ammonta a 143 703 000 EUR (di cui 135 866 000 EUR sotto forma di sovvenzioni e 7 837 000 EUR sotto forma di prestiti).
- (144) La Commissione ha calcolato il tasso di interesse che sarebbe stato disponibile sul mercato sulla base delle informazioni fornite dalla Spagna sui prestiti commerciali effettivamente contratti da ADIF nel periodo di riferimento. Tuttavia, la Commissione riconosce che sul risultato dei suoi calcoli potrebbe influire l'esistenza di altri prestiti dei quali non è stata messa a conoscenza. Di conseguenza, ai fini del calcolo della differenza tra i tassi di interesse effettivamente stabiliti sui prestiti concessi ad ADIF e il tasso di interesse di mercato, e quindi dell'elemento di aiuto da recuperare, la Spagna dispone di un periodo di due mesi dalla data dell'adozione della presente decisione entro il quale fornire alla Commissione le prove di eventuali altri prestiti commerciali contratti da ADIF nel periodo di riferimento.
- (145) La Spagna è pertanto tenuta a recuperare da ADIF sia le sovvenzioni anticipate effettivamente erogate e non ancora rimborsate da ADIF, sia l'elemento di aiuto contenuto nei prestiti concessi nel 2011, 2012 e 2013, che, fatta salva la possibilità di cui al punto precedente, equivale alla differenza tra il tasso di interesse del prestito e il tasso di interesse di mercato indicato nella tabella 6 (cfr. considerando 75 che precede). L'importo complessivo da recuperare comprende gli interessi calcolati a partire dal momento dell'erogazione di ogni sovvenzione o prestito e fino alla data del relativo rimborso.

<sup>(55)</sup> Cfr. tra l'altro la sentenza della Corte di giustizia del 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, C-278/92, C-279/92 e C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punto 75.

<sup>(56)</sup> Cfr. tra l'altro la sentenza della Corte di giustizia del 17 giugno 1999, Belgio/Commissione, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.



- (146) Mentre per le sovvenzioni gli interessi dovrebbero essere calcolati sulla base del capitale, nel caso dei prestiti dovrebbero essere calcolati sulla base dell'elemento di aiuto contenuto negli stessi.
- (147) La Spagna non dovrà effettuare nuovi pagamenti in relazione al progetto in esame.
- (148) Come indicato al considerando 88 che precede, le autorità spagnole avevano dichiarato che il circuito ferroviario del CEATF sarebbe stato costruito solo previa approvazione della Commissione. Stando così le cose, la Commissione ritiene che ADIF non avrebbe motivo di trattenere i prestiti, poiché erano stati concessi esclusivamente per questo progetto specifico. Per questa ragione la Commissione chiede la revoca e il rimborso immediati dei prestiti concessi ad ADIF.

## 7. CONCLUSIONI

- (149) Le sovvenzioni anticipate e i prestiti concessi dalla Spagna a favore di ADIF configurano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, concesso dalla Spagna in violazione degli obblighi di notifica e sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
- (150) La Commissione ha concluso che l'aiuto è incompatibile con il mercato interno.
- (151) L'aiuto deve pertanto essere recuperato presso il beneficiario, ADIF, unitamente agli interessi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

### Articolo 1

Il finanziamento pubblico concesso dalla Spagna a favore di Administrador de Infraestructura ferroviaria (ADIF) sulla base dell'accordo del 27 dicembre 2010 e della decisione del Consiglio dei ministri del 28 giugno 2013 per la costruzione del CEATF, sotto forma di prestiti a tassi inferiori ai tassi di interesse di mercato e di sovvenzioni, per un importo di 358 552 309 EUR, configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

### Articolo 2

L'aiuto di cui all'articolo 1 è illegale in quanto è stato concesso in violazione degli obblighi di notifica e sospensione derivanti dall'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

### Articolo 3

L'aiuto di cui all'articolo 1 è incompatibile con il mercato interno.

### Articolo 4

1. La Spagna procede immediatamente al recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1, nella misura in cui è stato erogato ad ADIF.
2. Le somme da recuperare includono gli interessi, che decorrono dalla data in cui sono state poste a disposizione di ADIF, fino a quella dell'effettivo recupero.
3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione <sup>(57)</sup>. Le somme da recuperare includono gli interessi, che decorrono dalla data in cui sono state poste a disposizione del beneficiario, ossia dalla data del pagamento delle rate di sovvenzioni e prestiti, fino a quella dell'effettivo recupero.
4. La Spagna annulla tutti i pagamenti in essere dell'aiuto di cui all'articolo 1 con effetto dalla data di adozione della presente decisione.
5. La Spagna chiede la revoca e il rimborso dei prestiti concessi ad ADIF.

<sup>(57)</sup> Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (G.U.L. 140 del 30.4.2004, pag. 1).



*Articolo 5*

La Spagna garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

*Articolo 6*

1. Entro due mesi dalla data della notifica della presente decisione, la Spagna trasmette le seguenti informazioni alla Commissione:

- a) l'importo complessivo (capitale e interessi sul recupero) che deve essere recuperato presso ADIF;
- b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e delle misure previste per conformarsi alla presente decisione;
- c) i documenti attestanti che ad ADIF è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. La Spagna informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 1. Trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e alle misure previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo agli importi dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso ADIF.

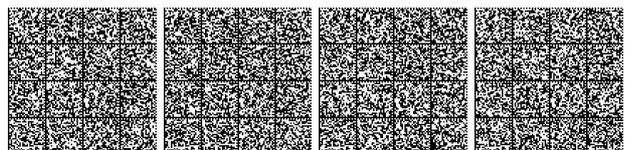
*Articolo 7*

Il Regno di Spagna è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 25 luglio 2016

*Per la Commissione*  
Margrethe VESTAGER  
*Membro della Commissione*

17CE0625



Solo i testi originali UNECE hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento vanno controllati nell'ultima versione del documento UNECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

**Regolamento n. 138 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) —  
Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada  
(QRTV) in relazione alla loro ridotta udibilità [2017/71]**

Data di entrata in vigore: 5 ottobre 2016

INDICE

1. Oggetto
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Marcature
5. Omologazione
6. Specifiche
7. Modifica ed estensione dell'omologazione di un tipo di veicolo
8. Conformità della produzione
9. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
10. Cessazione definitiva della produzione
11. Disposizioni transitorie
12. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici che effettuano le prove di omologazione e delle autorità di omologazione

ALLEGATI

- 1 Notifica  
Addendum alla scheda di notifica (scheda informativa tecnica)
- 2 Esempi di marchi di omologazione
- 3 Metodi e strumenti di misurazione del livello sonoro prodotto da veicoli a motore  
Appendice: Dati e diagrammi di flusso

1. OGGETTO

Il presente regolamento si applica, in relazione alla loro udibilità, ai veicoli elettrici di categoria M e N che possono circolare in modalità normale, in retromarcia o almeno con una marcia avanti senza motore a combustione interna in funzione <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> In questa fase, si sviluppano esclusivamente misure acustiche volte a superare la preoccupazione legata ai segnali sonori dal volume ridotto prodotti dai veicoli elettrici. Dopo la messa a punto, al gruppo di lavoro (GR) competente sarà assegnato il compito di migliorare il regolamento per sviluppare misure alternative e non acustiche, tenendo conto dei sistemi di sicurezza attivi, quali, ma non solo, i sistemi di rilevamento dei pedoni. Al fine di garantire la tutela dell'ambiente, il presente regolamento stabilisce inoltre i limiti massimi.



## 2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 2.1. «omologazione di un veicolo»: omologazione di un tipo di veicolo relativamente al livello sonoro;
- 2.2. «sistema di allarme acustico per veicoli» (AVAS): componente o insieme di componenti installati sui veicoli con lo scopo principale di soddisfare i requisiti del presente regolamento;
- 2.3. «tipo di veicolo»: categoria di veicoli a motore che non presenta differenze sostanziali in ordine a componenti quali:
  - 2.3.1. la forma e i materiali della carrozzeria del veicolo che influiscono sul livello sonoro emesso;
  - 2.3.2. il principio del sistema di trazione (dalle batterie alle ruote). Fatte salve le disposizioni dei punti 2.3.2. i veicoli che presentano differenze in ordine ai rapporti globali di demoltiplicazione, tipo di batteria o installazione di un sovralimentatore, possono essere considerati come appartenenti allo stesso tipo;
  - 2.3.3. se applicabile, il numero e tipo(i) di dispositivi di segnalazione acustica (hardware) dell'AVAS installati sul veicolo;
  - 2.3.4. se applicabile, la posizione dell'AVAS sul veicolo.
- 2.4. «variazione di frequenza»: variazione della componente di frequenza del suono generato dall'AVAS in funzione della velocità del veicolo;
- 2.5. «veicolo elettrico»: veicolo dotato di un gruppo propulsore contenente almeno un motore o motogeneratore elettrico;
  - 2.5.1. «veicolo elettrico puro» (PEV): autoveicolo con un motore elettrico quale unico mezzo di propulsione;
  - 2.5.2. «veicolo elettrico ibrido» (HEV): veicolo dotato di un gruppo propulsore contenente almeno un motore o motogeneratore elettrico e quanto meno un motore a combustione interna quali convertitori di energia di propulsione;
  - 2.5.3. «veicolo elettrico con pila a combustibile» (FCV): veicolo munito di pila a combustibile e macchina elettrica quali convertitori di energia di propulsione;
  - 2.5.4. «veicolo ibrido con pila a combustibile» (FCHV): veicolo con almeno un sistema di stoccaggio del carburante e un sistema ricaricabile di stoccaggio dell'energia (REESS) come sistema di stoccaggio dell'energia di propulsione;
- 2.6. «massa in ordine di marcia»: massa del veicolo, con i serbatoi riempiti almeno al 90 % della propria capacità, inclusa la massa del conducente (75 kg), del carburante e dei liquidi, attrezzato con le apparecchiature standard conformemente alle specifiche del costruttore e, se montati, la massa della carrozzeria, della cabina, dell'aggancio e delle ruote di scorta e degli attrezzi;
- 2.7. «funzione di pausa»: meccanismo per bloccare temporaneamente il funzionamento di un AVAS;
- 2.8. «piano anteriore del veicolo»: piano verticale tangente al bordo anteriore del veicolo;
- 2.9. «piano posteriore del veicolo»: piano verticale tangente al bordo posteriore del veicolo.
- 2.10. Simboli e abbreviazioni e il punto in cui sono utilizzati per la prima volta.



Tabella 1

## Simboli e abbreviazioni

Simbolo	Unità	Punto	Spiegazione
MCI	—	6.2	Motore a combustione interna
AA'	—	Allegato 3, punto 3	Linea perpendicolare alla direzione di marcia del veicolo che indica l'inizio della zona per registrare il livello di pressione sonora nel corso della prova
BB'	—	Allegato 3, punto 3	Linea perpendicolare alla direzione di marcia del veicolo che indica la fine della zona per registrare il livello di pressione sonora nel corso della prova
PP'	—	Allegato 3, punto 3	Linea perpendicolare alla direzione di marcia del veicolo che indica l'ubicazione dei microfoni
CC'	—	Allegato 3, punto 3	Linea mediana della direzione di marcia del veicolo
$v_{\text{test}}$	km/h	Allegato 3, punto 3	Velocità target del veicolo per la prova
j	—	Allegato 3, punto 3	Indice della singola prova condotta in condizioni di velocità costante o da veicolo fermo
$L_{\text{reverse}}$	dB(A)	Allegato 3, punto 3	Livello di pressione sonora ponderato A del veicolo per la prova di retromarcia
$L_{\text{crs},10}$	dB(A)	Allegato 3, punto 3	Livello di pressione sonora ponderato A del veicolo per la prova a velocità costante di 10 km/h.
$L_{\text{crs},20}$	dB(A)	Allegato 3, punto 3	Livello di pressione sonora ponderato A del veicolo per la prova a velocità costante di 20 km/h.
$L_{\text{corr}}$	dB(A)	Allegato 3, punto 2.3.2	Correzione del rumore di fondo
$L_{\text{test},j}$	dB(A)	Allegato 3, punto 2.3.2	Risultato del livello di pressione sonora ponderato A della prova $j^{\text{th}}$
$L_{\text{testcorr},j}$	dB(A)	Allegato 3, punto 2.3.2	Risultato del livello di pressione sonora ponderato A della prova $j^{\text{th}}$ corretto per il rumore di fondo
$L_{\text{bgn}}$	dB(A)	Allegato 3, punto 2.3.1	Livello di pressione sonora ponderato A del fondo.
$\Delta L_{\text{bgn, p-p}}$	dB(A)	Allegato 3, punto 2.3.2	Intervallo dal valore massimo al valore minimo del livello di pressione sonora ponderato A del rumore di fondo rappresentativo per un determinato periodo di tempo.
$\Delta L$	dB(A)	Allegato 3, punto 2.3.2	Livello di pressione sonora ponderato A del risultato della prova $j^{\text{th}}$ meno il livello del rumore di fondo ponderato A ( $\Delta L = L_{\text{test},j} - L_{\text{bgn}}$ )
$v_{\text{ref}}$	km/h	Allegato 3, punto 4	Velocità di riferimento del veicolo utilizzata per calcolare la percentuale di variazione di frequenza.



Simbolo	Unità	Punto	Spiegazione
$f_{j, \text{speed}}$	Hz	Allegato 3, punto 4	Componente di frequenza unica a una data velocità del veicolo per segmento di campione, ad esempio $f_{1, 5}$
$f_{\text{ref}}$	Hz	Allegato 3, punto 4	Componente di frequenza unica alla velocità di riferimento del veicolo
$f_{\text{speed}}$	Hz	Allegato 3, punto 4	Componente di frequenza unica a una data velocità del veicolo, ad esempio $f_5$
$l_{\text{veh}}$	m	Allegato 3, appendice	Lunghezza del veicolo

### 3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE

- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo in relazione alla sua ridotta udibilità deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un mandatario debitamente accreditato.
- 3.2. La domanda deve essere accompagnata dai documenti sottoelencati e dalle seguenti informazioni:
  - 3.2.1. una descrizione del tipo di veicolo con riferimento agli aspetti di cui al precedente punto 2.3;
  - 3.2.2. una descrizione del motore(i) come indicato nell'allegato 1, all'addendum;
  - 3.2.3. ove applicabile, un elenco dei componenti che costituiscono l'AVAS;
  - 3.2.4. ove applicabile, un disegno dell'AVAS assemblato e una indicazione della sua posizione sul veicolo.
- 3.3. Nel caso di cui al punto 2.3, il servizio tecnico che esegue le prove di omologazione, d'accordo con il costruttore del veicolo, sceglie il veicolo rappresentativo del tipo da omologare.
- 3.4. Prima di rilasciare l'omologazione, l'autorità competente deve accertarsi dell'esistenza di disposizioni soddisfacenti atte a garantire un controllo efficace della conformità della produzione.

### 4. MARCATURE

- 4.1. Su ciascuno dei componenti dell'AVAS (ove applicabile) deve figurare:
  - 4.1.1. il marchio di fabbrica o commerciale del costruttore(i) dei componenti dell'AVAS;
  - 4.1.2. apposito(i) numero(i) di identificazione.
- 4.2. Detti marchi devono essere chiaramente leggibili e indelebili.

### 5. OMOLOGAZIONE

- 5.1. L'omologazione sarà concessa soltanto se il tipo di veicolo soddisfa i requisiti di cui ai successivi punti 6 e 7.
- 5.2. A ciascun tipo omologato va attribuito un numero di omologazione. Le prime due cifre di tale numero (attualmente 00, corrispondenti alla serie di modifiche 00) indicano la serie di modifiche comprendente le più recenti modifiche tecniche di rilievo apportate al regolamento alla data di rilascio dell'omologazione. La stessa parte contraente non può assegnare lo stesso numero a un altro tipo di veicolo.
- 5.3. L'omologazione, l'estensione, il rifiuto, la revoca dell'omologazione o la cessazione definitiva della produzione di un tipo di veicolo ai sensi del presente regolamento devono essere notificati alle parti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante una scheda conforme al modello che figura nell'allegato 1 del presente regolamento.



- 5.4. Su ogni veicolo conforme al tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento deve essere apposto, in modo ben visibile e in un punto facilmente accessibile specificato sulla scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale composto da:
- 5.4.1. Un cerchio al cui interno è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione;
- 5.4.2. Il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, posto a destra del cerchio di cui al punto 5.4.1.
- 5.5. Se nel paese che ha rilasciato l'omologazione ai sensi del presente regolamento, il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato ai sensi di altri regolamenti allegati all'accordo, il simbolo di cui al punto 5.4.1 non va ripetuto. In tal caso, il regolamento e i numeri di omologazione, nonché i simboli aggiuntivi di tutti i regolamenti in virtù dei quali è stata rilasciata l'omologazione nel paese che l'ha concessa a norma del presente regolamento, sono riportati in colonne verticali a destra del simbolo di cui al punto 5.4.1.
- 5.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 5.7. Il marchio di omologazione va apposto sulla targhetta dei dati collocata dal costruttore o accanto ad essa.
- 5.8. Nell'allegato 2 del presente regolamento figurano esempi di configurazione del marchio di omologazione.

## 6. SPECIFICHE

### 6.1. Specifiche generali

Ai fini del presente regolamento, il veicolo deve soddisfare i seguenti requisiti.

### 6.2. Caratteristiche acustiche

Il suono emesso dal tipo di veicolo presentato per l'omologazione deve essere misurato con i metodi descritti nell'allegato 3 del presente regolamento.

La velocità di funzionamento è inclusa nell'intervallo superiore a 0 km/h fino a 20 km/h compresi.

Se il veicolo, non dotato di un AVAS, rispetta i livelli globali di cui alla seguente tabella 2 con un margine di +3 dB (A), non si applica la specifica per le bande in terzi d'ottava e la variazione di frequenza.

#### 6.2.1. Prove a velocità costante

6.2.1.1. Le velocità di prova per l'omologazione sono di 10 km/h e 20 km/h.

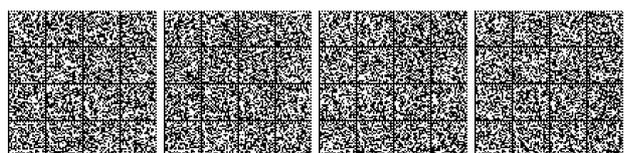
6.2.1.2. Quando la prova avviene alle condizioni di cui all'allegato 3, punto 3.3.2, il veicolo deve emettere un suono:

(a) che abbia un livello minimo di pressione sonora globale per la velocità di prova applicabile conforme alla tabella 2 del punto 6.2.8;

(b) che abbia almeno due delle bande in terzi d'ottava secondo la tabella 2 del punto 6.2.8. Almeno una di queste bande deve essere inferiore o inclusa nella banda in terzi d'ottava di 1 600 Hz;

(c) con livelli minimi di pressione sonora nelle bande selezionate per la velocità di prova applicabile in base alla tabella 2 del punto 6.2.8, colonna 3 o 4.

6.2.1.3. Se il veicolo dopo essere stato sottoposto alle prove di cui all'allegato 3, punto 3.3.2, per dieci volte consecutive all'interno di una serie di misurazioni, non registra una misurazione valida perché il motore a combustione interna (MCI) del veicolo rimane attivo o si riavvia e interferisce con le misurazioni, esso è esonerato dall'eseguire questa particolare prova.



## 6.2.2. Prova di retromarcia

6.2.2.1. Quando la prova avviene alle condizioni di cui all'allegato 3, punto 3.3.3, il veicolo deve emettere un suono che abbia un livello minimo di pressione sonora globale conforme alla tabella 2, punto 6.2.8, colonna 5.

6.2.2.2. Se il veicolo dopo essere stato sottoposto alle prove di cui all'allegato 3, punto 3.3.3, per dieci volte consecutive all'interno di una serie di misurazioni, non registra una misurazione valida perché il motore a combustione interna (MCI) del veicolo rimane attivo o si riavvia e interferisce con le misurazioni, esso è esonerato dall'eseguire questa particolare prova.

## 6.2.3. Variazione di frequenza per esprimere accelerazione e decelerazione

6.2.3.1. L'obiettivo della variazione di frequenza è quello di informare acusticamente gli utenti della strada sul cambiamento di velocità del veicolo.

6.2.3.2. Quando la prova avviene alle condizioni di cui all'allegato 3, punto 4, quanto meno un tono compreso nella gamma di frequenza, in conformità del punto 6.2.8, emesso dal veicolo deve variare in proporzione della velocità in ciascun singolo rapporto di una media di almeno lo 0,8 % per 1 km/h nell'intervallo di velocità compreso tra 5 km/h e 20 km/h, anche quando si guida nella direzione di marcia. In caso di variazione di più di una frequenza, solo una deve soddisfare i requisiti.

## 6.2.4. Livello sonoro a veicolo fermo

Il veicolo può emettere un suono quando è fermo.

## 6.2.5. Suoni selezionabili dal conducente

Il costruttore può predisporre dei suoni alternativi che possono essere selezionati dal conducente; ciascuno di questi suoni deve essere conforme e omologato ai sensi delle disposizioni di cui ai punti dal 6.2.1. al 6.2.3.

## 6.2.6. Funzione di pausa

Il costruttore può installare una funzione per disattivare temporaneamente l'AVAS. È vietata qualsiasi altra funzione di disattivazione, che non soddisfa le specifiche riportate di seguito.

6.2.6.1. La funzione deve essere collocata in modo tale che sia azionabile dal conducente nella normale posizione di guida.

6.2.6.2. Nel caso in cui sia attivata la funzione di pausa, la sospensione dell'AVAS deve essere chiaramente segnalata al conducente.

6.2.6.3. L'AVAS deve riattivarsi quando il veicolo viene avviato dopo ciascun spegnimento.

## 6.2.6.4. Manuale di informazioni del proprietario

Qualora sia installata la funzione di pausa, il costruttore deve fornire al proprietario delle informazioni (ad esempio nel manuale del proprietario) sui suoi effetti:

«La funzione di pausa del sistema di allarme acustico per veicoli (AVAS) non deve essere utilizzata a meno che non manchi chiaramente la necessità di emettere suoni di allarme nell'area circostante e non si è certi che non vi siano pedoni nelle vicinanze.»

## 6.2.7. Specifiche sul livello sonoro massimo dell'AVAS

Quando la prova avviene alle condizioni di cui al punto 3.3.2 dell'allegato 3, un veicolo dotato di un AVAS non deve emettere un livello sonoro globale di oltre 75 dB (A) se procede nella direzione di marcia <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Il livello massimo di pressione sonora globale di 75 dB (A) misurato a una distanza di 2 m corrisponde al livello di pressione sonora globale di 66 dB (A) misurato a una distanza di 7,5 m. Il valore limite di 66 dB (A) a una distanza di 7,5 m è il più basso valore massimo consentito nel quadro dei regolamenti istituiti nell'ambito dell'accordo del 1958.



## 6.2.8. Livelli sonori minimi

Il livello sonoro misurato conformemente alle disposizioni dell'allegato 3 del presente regolamento, arrotondato matematicamente al valore intero più vicino, deve avere almeno i seguenti valori:

Tabella 2

**Requisiti di livello sonoro minimo in dB (A)**

Frequenza in Hz		Prova a velocità costante punto 3.3.2. (10 km/h)	Prova a velocità costante punto 3.3.2. (20 km/h)	Prova di retromarcia punto 3.3.3.
Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4	Colonna 5
Complessiva		50	56	47
Bande in terzi d'ottava	160	45	50	X
	200	44	49	
	250	43	48	
	315	44	49	
	400	45	50	
	500	45	50	
	630	46	51	
	800	46	51	
	1 000	46	51	
	1 250	46	51	
	1 600	44	49	
	2 000	42	47	
	2 500	39	44	
	3 150	36	41	
	4 000	34	39	
5 000	31	36		

## 7. MODIFICA ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE DI UN TIPO DI VEICOLO

7.1. Qualsiasi modifica del tipo di veicolo deve essere notificata all'autorità di omologazione che ne ha concesso l'omologazione. Tale autorità può quindi:

7.1.1. ritenere che le modifiche apportate non avranno effetti negativi di rilievo e che in ogni caso il veicolo è ancora conforme alle prescrizioni; oppure



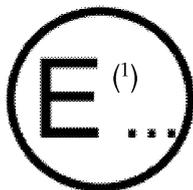
- 7.1.2. chiedere un altro verbale di prova al servizio tecnico incaricato di effettuare le prove.
- 7.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, con indicazione delle modifiche apportate, vanno comunicati alle parti dell'accordo che applicano il presente regolamento, secondo la procedura di cui al paragrafo 5.3.
- 7.3. L'autorità di omologazione che rilascia l'estensione dell'omologazione attribuisce un numero di serie a tale estensione e ne informa le altre parti all'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.
8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- Le procedure di conformità della produzione devono essere conformi a quelle stabilite nell'appendice 2 dell'accordo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2) e in particolare alle prescrizioni di seguito riportate:
- 8.1. I veicoli omologati a norma del presente regolamento vanno fabbricati in modo tale da essere conformi al tipo omologato e rispettare le prescrizioni di cui al precedente paragrafo 6.2.
- 8.2. L'autorità che ha rilasciato l'omologazione può verificare in qualsiasi momento i metodi di controllo della conformità applicati in ogni stabilimento di produzione. Tali verifiche hanno normalmente cadenza biennale.
9. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 9.1. L'omologazione rilasciata per un tipo di veicolo ai sensi del presente regolamento potrà essere revocata se non saranno stati soddisfatti i requisiti sopra menzionati.
- 9.2. Se una delle parti contraenti dell'accordo che applica il presente regolamento revoca un'omologazione precedentemente concessa, deve informarne immediatamente le altre parti contraenti che applicano il presente regolamento, per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.
10. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE
- Se il titolare di un'omologazione cessa definitivamente di produrre un tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento, ne deve informare l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. Ricevuta la relativa notifica, tale autorità informa le altre parti dell'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento per mezzo di una scheda di notifica conforme al modello dell'allegato 1 del presente regolamento.
11. DISPOSIZIONI TRANSITORIE
- Al fine di verificare la conformità della pista di prova come descritto nell'allegato 3, punto 2.1.2 del presente regolamento, la norma ISO 10844:1994 può essere applicata in alternativa alla norma ISO 10844:2014 fino al 30 giugno 2019.
12. NOMI E INDIRIZZI DEI SERVIZI TECNICI CHE EFFETTUANO LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DELLE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE
- Le parti contraenti dell'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento comunicano al segretariato delle Nazioni Unite i nomi e gli indirizzi dei servizi tecnici che effettuano le prove di omologazione e delle autorità che rilasciano le omologazioni e ai quali devono essere inviate le schede di notifica attestanti il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca di un'omologazione rilasciata in altri paesi.



ALLEGATO 1

NOTIFICA

(formato massimo: A4 (210 × 297 mm))



Emessa da: Nome dell'amministrazione

.....  
.....  
.....

- riguardante: <sup>(2)</sup> rilascio dell'omologazione
- estensione dell'omologazione
- rifiuto dell'omologazione
- revoca dell'omologazione
- cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo in relazione alle sue emissioni sonore in applicazione del regolamento n. 138

Omologazione n.: ..... Estensione n.: .....

SEZIONE I

- 0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....
- 0.2. Tipo di veicolo: .....
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo: <sup>(3)</sup> .....
- 0.3.1. Posizione dell'indicazione: .....
- 0.4. Categoria del veicolo: <sup>(4)</sup> .....
- 0.5. Principio di propulsione (PEV/HEV/FCV/FCHV): .....
- 0.6. Ragione sociale e indirizzo del costruttore: .....
- 0.7. Nomi e indirizzi degli stabilimenti di montaggio: .....
- 0.8. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore: .....

SEZIONE II

- 1. Altre informazioni (se del caso): Vedi addendum
- 2. Servizio tecnico responsabile dell'esecuzione delle prove: .....
- 3. Data del verbale di prova: .....
- 4. Numero del verbale di prova: .....
- 5. Eventuali osservazioni: Vedi addendum
- 6. Luogo: .....
- 7. Data: .....
- 8. Firma: .....
- 9. Motivi della proroga
- Allegati:
- Fascicolo di omologazione
- Verbale(i) di prova

Addendum alla scheda di notifica n. ...



## Informazioni tecniche

0. Generale
  - 0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore):
  - 0.2. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo: <sup>(5)</sup>
    - 0.2.1. Posizione dell'indicazione:
  - 0.3. Categoria del veicolo: <sup>(6)</sup>
  - 0.4. Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
  - 0.5. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore:
  - 0.6. Nomi e indirizzi degli stabilimenti di montaggio:
    1. Informazioni aggiuntive
      - 1.1. Propulsione
        - 1.1.1. Principio di propulsione (PEV/HEV/ECV/FCHV):
        - 1.1.2. Costruttore del motore(i):
        - 1.1.3. Codice(i) assegnato(i) al motore dal costruttore:
      - 1.2. Descrizione dell'AVAS (ove applicabile): .....
      - 1.2.1. Interruttore di pausa (sì/no)
      - 1.2.2. Suono a veicolo fermo (sì/no)
      - 1.2.3. N. di suoni selezionabili dal conducente (1/2/3/...)
    2. Risultati di prova
      - 2.1. Livello sonoro del veicolo in movimento: ..... dB (A) a 10 km/h
      - 2.2. Livello sonoro del veicolo in movimento: ..... dB (A) a 20 km/h
      - 2.3. Livello sonoro del veicolo in movimento: ..... dB (A) in retromarcia
      - 2.4. Variazione di frequenza: ..... %/km/h
    3. Osservazioni

Scheda informativa tecnica <sup>(7)</sup>

0. Generale
  - 0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....
  - 0.2. Tipo
  - 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo: <sup>(8)</sup>
    - 0.3.1. Posizione dell'indicazione: .....
  - 0.4. Categoria del veicolo: <sup>(9)</sup> .....
  - 0.5. Ragione sociale e indirizzo del costruttore: .....
  - 0.6. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore: .....
  - 0.8. Nomi e indirizzi degli stabilimenti di montaggio: .....
  1. Caratteristiche costruttive generali del veicolo
    - 1.1. Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo: .....
    - 1.3. Numero di assi e di ruote: <sup>(10)</sup> .....
    - 1.3.3. Assi motore (numero, posizione, interconnessione): .....
    - 1.6. Posizione e disposizione del motore(i): .....
  2. Masse e dimensioni <sup>(11)</sup> (in kg e mm) (con eventuale riferimento ai disegni): .....
  - 2.4. Gamma delle dimensioni (complessive) del veicolo: .....



- 2.4.1 Telaio non carrozzato: .....
- 2.4.1.1 Lunghezza: .....
- 2.4.1.2 Larghezza: .....
- 2.4.2 Telaio carrozzato
- 2.4.2.1 Lunghezza: .....
- 2.4.2.2 Larghezza: .....
- 2.6 Massa in ordine di marcia  
minima e massima: .....
- 3 Propulsione <sup>(12)</sup>
- 3.1 Costruttore del motore(i): .....
- 3.1.1 Codice(i) motore del costruttore (quale apposto sul motore(i) o altri mezzi d'identificazione): .....
- 3.3 Motore elettrico
- 3.3.1 Tipo di motore elettrico (avvolgimento, eccitazione): .....
- 3.4 Motore o combinazione di propulsori: .....
- 3.4.4 Motore elettrico (descrivere separatamente ogni tipo di motore elettrico)
- 3.4.4.1 Marca: .....
- 3.4.4.2 Tipo: .....
- 3.4.4.3 Potenza massima: ..... kW
- 6 Sospensione
- 6.6 Misura del pneumatico
- 6.6.2 Limiti superiore e inferiore dei raggi di rotolamento
- 6.6.2.1 Asse 1: .....
- 6.6.2.2 Asse 2: .....
- 6.6.2.3 Asse 3: .....
- 6.6.2.4 Asse 4: .....
- ecc.
- 9 Carrozzeria
- 9.1 Tipo di carrozzeria:
- 9.2 Materiali usati e modalità di costruzione:
- 12 Varie
- 12.5 Dettagli dei materiali e dei componenti che influenzano l'emissione sonora del veicolo (se non compreso in altre voci): .....
- 17 AVAS (se applicabile)
- 17.1 Tipo di AVAS (altoparlante ...): .....
- 17.1.1 Marca: .....
- 17.1.2 Tipo: .....
- 17.1.3 Caratteristiche geometriche (lunghezza e diametro interni)
- 17.2 Alla presente notifica sono allegati i seguenti documenti:
- 17.2.1 ... disegni del montaggio del dispositivo(i) di segnalazione acustica,



- 17.2.2. ... disegni e schemi indicanti le posizioni di montaggio e caratteristiche delle parti della struttura sulle quali sono montati i dispositivi.
- 17.2.3. ... vedute d'insieme della parte anteriore del veicolo e del vano in cui il dispositivo è situato, nonché la descrizione dei materiali del componente.

Firma: .....

Funzione nella società:.....

Data: .....

- (<sup>1</sup>) Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. disposizioni sull'omologazione contenute nel regolamento).
- (<sup>2</sup>) Cancellare le menzioni inutili.
- (<sup>3</sup>) Se le modalità di identificazione del tipo contengono caratteri non appropriati ai fini della descrizione dei tipi di veicolo contemplati dal certificato di omologazione, detti caratteri devono essere contraddistinti nella documentazione con il simbolo: «?» (ad esempio ABC??123??).
- (<sup>4</sup>) Quale definita nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3).
- (<sup>5</sup>) Se le modalità di identificazione del tipo contengono caratteri non appropriati ai fini della descrizione dei tipi di veicolo contemplati dal certificato di omologazione, detti caratteri devono essere contraddistinti nella documentazione con il simbolo: «?» (ad esempio ABC??123??).
- (<sup>6</sup>) Quale definita nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3).
- (<sup>7</sup>) I costruttori possono creare automaticamente questa scheda informativa tecnica selezionando le voci pertinenti dalla matrice concordata. Queste voci appariranno nella scheda informativa tecnica con gli stessi numeri di quelli della matrice. Pertanto, la numerazione delle voci nella scheda informativa tecnica non deve necessariamente essere continua.
- (<sup>8</sup>) Se le modalità di identificazione del tipo contengono caratteri non appropriati ai fini della descrizione dei tipi di veicolo contemplati dal certificato di omologazione, detti caratteri devono essere contraddistinti nella documentazione con il simbolo: «?» (ad esempio ABC??123??).
- (<sup>9</sup>) Quale definita nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3).
- (<sup>10</sup>) Solo ai fini della definizione dei «veicoli fuoristrada».
- (<sup>11</sup>) (a) Norma ISO 612: 1978 — Veicoli stradali — Dimensioni degli autoveicoli e dei veicoli rimorchiati - Termini e definizioni.  
(b) Quando esiste una versione con cabina normale e una con cabina a cuccetta, indicare le dimensioni e le masse di entrambe.  
(c) Specificare i dispositivi opzionali che influiscono sulle dimensioni del veicolo.
- (<sup>12</sup>) Se un veicolo può essere alimentato a benzina, a diesel, ecc., o anche in combinazione con un altro carburante, le voci vanno ripetute. Nel caso di motori e sistemi non convenzionali, il costruttore deve fornire dettagli equivalenti a quelli qui richiesti.



## ALLEGATO 2

## ESEMPI DI MARCHI DI OMOLOGAZIONE

## MODELLO A

(Cfr. il punto 5.4 del presente regolamento)



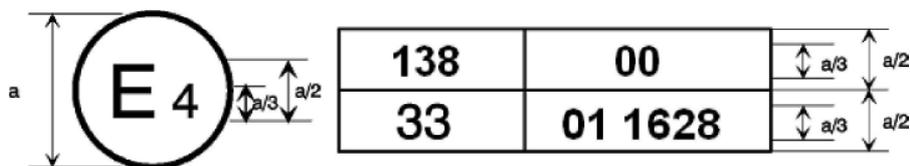
a = 8 mm min.

Il marchio d'approvazione riportato sopra apposto a un veicolo dimostra che il tipo di veicolo in questione è stato omologato, in riferimento alla sua udibilità, nei Paesi Bassi (E4) in applicazione del regolamento n. 138 col numero di omologazione 002439.

Le prime due cifre del numero di omologazione indicano che al momento del rilascio dell'omologazione il regolamento n. 138 comprendeva già la serie di modifiche 00.

## MODELLO B

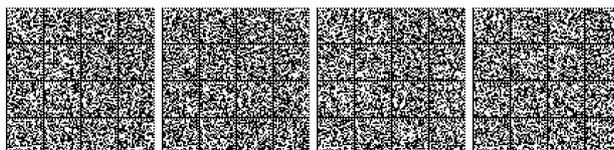
(Cfr. il punto 5.5 del presente regolamento)



a = 8 mm min.

Il marchio d'approvazione riportato sopra apposto a un veicolo dimostra che il tipo di veicolo in questione è stato omologato nei Paesi Bassi (E4) in applicazione dei regolamenti n. 138 e 33. <sup>(1)</sup>. I numeri di omologazione indicano che, alle date in cui sono state rilasciate le omologazioni, il regolamento n. 138 comprendeva la serie 00 delle modifiche e il regolamento n. 33 la serie 01.

<sup>(1)</sup> Quest'ultimo numero è fornito unicamente a titolo esemplificativo.



## ALLEGATO 3

## METODI E STRUMENTI DI MISURAZIONE DEL LIVELLO SONORO PRODOTTO DA VEICOLI A MOTORE

## 1. STRUMENTAZIONE

## 1.1. Strumenti di misurazione acustica

## 1.1.1. Generale

L'apparato usato per misurare il livello di pressione acustica è un fonometro o un sistema di misurazione equivalente che soddisfa i requisiti degli strumenti della classe 1 (compreso il parabrezza raccomandato, se usato). Tali requisiti sono descritti nella pubblicazione CEI 61672-1-2013.

Tutto il sistema di misurazione deve essere verificato mediante un calibratore acustico che sia conforme ai requisiti dei calibratori acustici della classe di precisione 1 della pubblicazione CEI 60942-2003.

Le misurazioni sono effettuate utilizzando la curva di ponderazione «F» nel tempo dello strumento di misurazione acustico e la curva di ponderazione «A» in frequenza, anch'essa descritta nella pubblicazione CEI 61672-1-2013. Se si utilizza un sistema che include un controllo periodico del livello di pressione sonora ponderato in base alla curva A, le letture vanno effettuate a intervalli non superiori a 30 minuti.

Quando le misurazioni sono effettuate per terzi d'ottava, gli strumenti devono soddisfare tutti i requisiti della classe 1 della pubblicazione CEI 61260-1-2014. In caso di misurazioni per la variazione di frequenza, il sistema digitale di registrazione sonora deve avere una quantizzazione con almeno 16 bit. La frequenza di campionamento e la gamma dinamica devono essere adeguate al segnale di interesse.

Gli strumenti vanno mantenuti e tarati secondo le indicazioni del loro costruttore.

## 1.1.2. Calibrazione

All'inizio e alla fine di ogni serie di misurazioni, l'intero sistema di misurazione acustica va verificato con un taratore acustico conforme ai requisiti descritti al punto 1.1.1. Senza ulteriori aggiustamenti, la differenza tra le letture deve essere pari o inferiore a 0,5 dB(A). Se si supera questo valore, si scartano i risultati delle misurazioni ottenuti dopo l'ultimo controllo soddisfacente.

## 1.1.3. Conformità ai requisiti

La conformità del taratore acustico ai requisiti della pubblicazione CEI 60942-2003 deve essere verificata una volta all'anno. La conformità del sistema di strumentazione ai requisiti della pubblicazione CEI 61672-3-2013 deve essere verificata almeno una volta ogni 2 anni. Tutte le prove di conformità saranno effettuate da un laboratorio autorizzato a eseguire tarature rapportabili alle norme pertinenti.

## 1.2. Strumenti per misurare la velocità

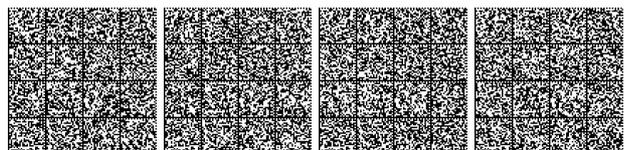
Si determina la velocità del veicolo su strada con strumenti caratterizzati da limiti di specificazione di almeno  $\pm 0,5$  km/h se si usano dispositivi di misurazione continua.

Se durante le prove si effettuano misurazioni indipendenti della velocità, i relativi strumenti devono soddisfare i limiti di specificazione di almeno  $\pm 0,2$  km/h.

## 1.3. Strumenti meteorologici

Gli strumenti meteorologici usati per monitorare le condizioni ambientali durante la prova devono soddisfare le specifiche tecniche di:

- (a)  $\pm 1$  °C o meno per un termometro;
- (b)  $\pm 1,0$  m/s per un anemometro;
- (c)  $\pm 5$  hPa per un barometro;
- (d)  $\pm 5$  % per un igrometro (per umidità relativa).



## 2. AMBIENTE ACUSTICO, CONDIZIONI METEOROLOGICHE E RUMORE DI FONDO

### 2.1. Luogo della prova

#### 2.1.1. Generale

Le specifiche per il luogo della prova forniscono l'ambiente acustico necessario per effettuare le prove del veicolo menzionate nel presente regolamento. Gli ambienti di prova interni ed esterni che soddisfano le specifiche del presente regolamento offrono ambienti acustici equivalenti e producono risultati ugualmente validi.

#### 2.1.2. Prove all'aperto

Il luogo della prova deve essere sostanzialmente piano. La costruzione e la superficie della pista di prova devono soddisfare i requisiti della norma ISO 10844:2014.

Nel raggio di 50 m dal centro della pista, lo spazio deve essere libero da grandi oggetti capaci di riflettere come recinzioni, rocce, ponti o edifici. La pista di prova e la superficie del terreno devono essere asciutte e libere da materiali assorbenti come neve polverosa o detriti sfusi.

In prossimità dei microfoni non devono esserci ostacoli che possano influenzare il campo acustico né sostare persone tra il microfono e la fonte di rumore. L'osservatore deve trovarsi in un punto in cui la sua presenza non influisca sulla lettura del fonometro. I microfoni devono essere collocati come indicato nelle figure 1.

#### 2.1.3. Prove semianecoiche o anecoiche al chiuso

Questo paragrafo specifica le condizioni applicabili quando si effettuano le prove del veicolo, sia come se operasse realmente su strada con tutti i sistemi attivi o in una condizione dove solo l'AVAS è in funzione.

La struttura di prova deve soddisfare i requisiti della norma ISO 26101:2012 con i seguenti criteri di qualificazione e requisiti di misurazione adeguati a questo metodo di prova.

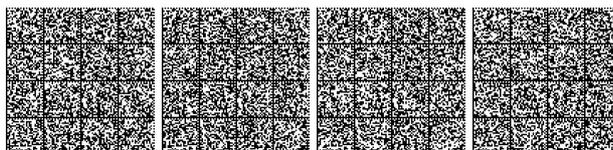
Lo spazio per essere considerato semianecoico deve essere definito come indicato nella figura 3.

Per la qualificazione di uno spazio semiacustico, deve essere effettuata la seguente valutazione:

- (a) La fonte sonora deve essere collocata sul pavimento al centro dello spazio ritenuto anecoico;
- (b) La fonte sonora deve fornire un'entrata a banda larga per la misurazione;
- (c) La valutazione deve essere eseguita in bande di un terzo d'ottava;
- (d) La posizione dei microfoni per la valutazione deve essere mantenuta lungo una linea che va dalla posizione della fonte a ogni posizione dei microfoni utilizzati per la misurazione di cui al presente regolamento, come illustrato nella figura 3. Viene comunemente indicata come trasversale del microfono;
- (e) Devono essere utilizzati almeno 10 punti per la valutazione sulla linea trasversale del microfono;
- (f) Le bande in terzi d'ottava utilizzate per la qualificazione semianecoica devono essere definite in modo da coprire il campo spettrale di interesse.

La struttura di prova deve avere una frequenza di taglio, di cui alla norma ISO 26101:2012, inferiore rispetto alla frequenza più bassa di interesse. La frequenza più bassa di interesse indica la frequenza al di sotto della quale non vi è alcun contenuto del segnale rilevante per la misurazione dell'emissione sonora del veicolo in prova.

In prossimità dei microfoni non devono esserci ostacoli che possano influenzare il campo acustico né sostare persone tra il microfono e la fonte di rumore. L'osservatore deve trovarsi in un punto in cui la sua presenza non influisca sulla lettura del fonometro. I microfoni devono essere collocati come indicato nelle figure 2.



## 2.2. Condizioni meteorologiche

Sono specificate le condizioni meteorologiche per fornire una gamma di temperature di funzionamento standard e prevenire letture anormali dovute a condizioni ambientali estreme.

I valori rappresentativi di temperatura, umidità relativa e pressione barometrica vengono registrati durante l'intervallo di misurazione del suono.

Gli strumenti meteorologici forniscono dati rappresentativi del luogo di prova e sono collocati in prossimità dell'area di prova, a un'altezza rappresentativa dell'altezza del microfono usato per le misurazioni.

Le misurazioni vengono effettuate quando la temperatura ambiente è compresa tra 5 °C e 40 °C.

La temperatura ambiente può necessariamente essere limitata a un intervallo di temperatura più ristretto di modo che tutte le principali funzionalità del veicolo atte a ridurre le emissioni sonore (ad esempio sistema start/stop, propulsione ibrida, propulsione a batteria, funzionamento con pila a combustibile) siano attivate conformemente alle specifiche del costruttore.

Le prove non sono eseguite se la velocità del vento, comprese le raffiche, è superiore a 5 m/s all'altezza del microfono durante l'intervallo di misurazione del livello sonoro.

## 2.3. Rumore di fondo

### 2.3.1. Criteri per la misurazione del livello di pressione sonora ponderato A

Il rumore di fondo o ambiente deve essere misurato per una durata di almeno 10 secondi. Un campione di 10 secondi prelevato da queste misurazioni deve essere utilizzato per calcolare il rumore di fondo riportato, assicurando che il campione selezionato sia rappresentativo del rumore di fondo in assenza di disturbi transitori. Le misurazioni si effettuano con gli stessi microfoni e negli stessi punti usati per la prova.

Nelle strutture di prova interne, il rumore emesso dal banco rulli, dal banco dinamometrico o da altra attrezzatura di prova, senza che il veicolo sia presente o installato, ivi compreso il rumore causato dall'aria condizionata della struttura e dal raffreddamento del veicolo, deve essere annotato come rumore di fondo.

Il livello di pressione sonora massimo ponderato in base alla curva A registrato da entrambi i microfoni durante il campionamento di 10 secondi deve essere annotato come rumore di fondo,  $L_{bgn}$ , sia per il microfono di sinistra, sia per quello di destra.

Per ogni campione di 10 secondi di ciascun microfono deve essere annotato l'intervallo dal valore massimo al valore minimo del rumore di fondo,  $\Delta L_{bgn, p-p}$ .

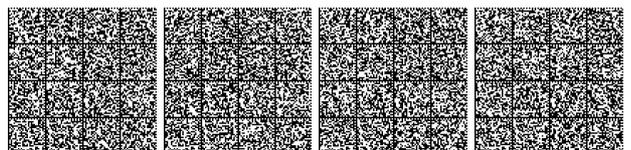
Va annotato lo spettro delle frequenze in terzi d'ottava corrispondente al livello massimo riportato del rumore di fondo nel microfono con il livello di fondo più elevato.

Come ausilio per la misurazione e l'annotazione dei rumori di fondo si veda il diagramma nella figura 4 all'appendice del presente allegato.

### 2.3.2. Criteri di correzione per la misurazione del livello di pressione sonora ponderato in base alla curva A del veicolo

A seconda del livello e dell'intervallo dal valore massimo al valore minimo del livello di pressione sonora ponderato in base alla curva A del rumore di fondo rappresentativo per un determinato periodo di tempo, il risultato della prova  $j^{\text{th}}$  misurato in una condizione di prova,  $L_{testj}$ , deve essere rettificato secondo la tabella riportata di seguito per ottenere il livello corretto del rumore di fondo  $L_{testcorrj}$ . Salvo dove espressamente indicato,  $L_{testcorrj} = L_{testj} - L_{corr}$ .

Le correzioni del rumore di fondo per le misurazioni sono valide esclusivamente quando l'intervallo dal valore massimo al valore minimo dei livelli di pressione sonora ponderata in base alla curva A del rumore di fondo sono pari o inferiori a 2 dB(A).



In tutti i casi in cui l'intervallo del rumore di fondo dal valore massimo al valore minimo è superiore a 2 dB (A), il livello massimo del rumore di fondo deve essere di almeno 10 dB (A) o superiore rispetto al livello della misurazione. Quando l'intervallo dal valore massimo al valore minimo del rumore di fondo è superiore a 2 dB (A) e il livello del rumore di fondo è inferiore a 10 dB (A) rispetto alla misurazione, non è possibile ottenere una misurazione valida.

Tabella 3

**Correzione per il livello del rumore di fondo quando si misura il livello di pressione sonora ponderato A del veicolo**

Correzione per il rumore di fondo		
Intervallo dal valore massimo al valore minimo del livello di pressione sonora ponderato A del rumore di fondo rappresentativo per un determinato periodo di tempo $\Delta L_{\text{bgn, p-p}}$ in dB(A)	Livello di pressione sonora del risultato della prova j-th meno il livello del rumore di fondo $\Delta L = L_{\text{test,j}} - L_{\text{bgn}}$ in dB(A)	Correzione in dB(A) $L_{\text{corr}}$
—	$\Delta L \geq 10$	nessuna correzione necessaria
$\leq 2$	$8 \leq \Delta L < 10$	0,5
	$6 \leq \Delta L < 8$	1,0
	$4,5 \leq \Delta L < 6$	1,5
	$3 \leq \Delta L < 4,5$	2,5
	$\Delta L < 3$	Non può essere riportata alcuna misurazione valida

Se si rileva un picco chiaramente estraneo al livello di pressione acustica generale, la misurazione va scartata.

Come ausilio ai criteri di correzione per la misurazione si veda il diagramma della figura 4 all'appendice del presente allegato.

2.3.3. Prescrizioni relative al rumore di fondo per l'analisi in bande di un terzo d'ottava

Per l'analisi in terzi d'ottava conformemente al presente regolamento, il livello del rumore di fondo in ciascun terzo d'ottava di interesse, analizzato in base al punto 2.3.1, deve essere inferiore di almeno 6 dB (A) rispetto alla misurazione del veicolo o dell'AVAS sottoposto alla prova per ogni banda di interesse in terzi d'ottava. Il livello di pressione sonora ponderato A del rumore di fondo dev'essere inferiore di almeno 10 dB(A) rispetto alla misurazione del veicolo o dell'AVAS in prova.

La compensazione del rumore di fondo non è consentita per le misurazioni in bande di terzi di ottava.

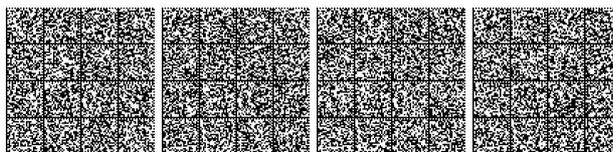
Come ausilio per le prescrizioni relative al rumore di fondo nell'analisi in bande di terzi di ottava si veda il diagramma della figura 6 all'appendice del presente allegato.

3. PROCEDURE DI PROVA PER IL LIVELLO SONORO DEL VEICOLO

3.1. Posizioni dei microfoni

La distanza dalle posizioni del microfono sulla linea PP' del microfono alla linea di riferimento perpendicolare CC', come specificato nella figura 1 e 2 sulla pista di prova o in una struttura di prova interna, deve essere di 2,0 m  $\pm$  0,05 m.

I microfoni devono essere collocati a 1,2  $\pm$  0,02 m sopra il livello del suolo. La direzione di riferimento per condizioni di campo libero, di cui alla pubblicazione CEI 61672-1:2013, sarà orizzontale e orientata perpendicolarmente verso la traccia della linea CC' del veicolo.



### 3.2. Condizioni del veicolo

#### 3.2.1. Condizioni generali

Il veicolo è rappresentativo dei veicoli da immettere in commercio, come specificato dal costruttore in accordo con il servizio tecnico, in modo da soddisfare le prescrizioni del presente regolamento.

Le misurazioni vanno effettuate senza rimorchio, a meno che non si tratti di veicoli non separabili.

Nel caso di veicoli elettrici ibridi e veicoli ibridi con pila a combustibile, la prova deve essere effettuata nella modalità più efficiente possibile dal punto di vista energetico in modo da evitare il riavvio del motore a combustione interna, ad esempio spegnendo tutti i sistemi audio, di intrattenimento, comunicazione e navigazione.

Prima di procedere alle misurazioni, il veicolo deve essere portato alle condizioni di funzionamento normali.

#### 3.2.2. Stato di carica della batteria

Se in dotazione, le batterie di propulsione devono avere uno stato di carica sufficientemente elevato da attivare tutte le funzionalità essenziali in conformità delle specifiche del costruttore. Le batterie di propulsione devono rimanere all'interno dell'intervallo di temperatura del componente per attivare tutte le funzionalità essenziali che possono ridurre le emissioni sonore del veicolo. Nel corso della prova deve essere pronto a intervenire un altro sistema ricaricabile di stoccaggio dell'energia.

#### 3.2.3. Funzionamento multimodale

Se il veicolo è dotato di modalità operative multiple selezionabili dal conducente, deve essere selezionata la modalità che produce le emissioni sonore più basse durante le condizioni di prova di cui al punto 3.3.

Quando il veicolo dispone di modalità operative multiple selezionate automaticamente dal veicolo, spetta al costruttore stabilire il modo corretto di effettuare le prove per conseguire il livello minimo di emissioni sonore.

Nei casi in cui non sia possibile determinare la modalità di funzionamento del veicolo che produce il livello di emissioni sonore più basso, tutte le modalità devono essere sottoposte a prova e quella con il risultato inferiore sarà utilizzata per riportare le emissioni sonore del veicolo in conformità del presente regolamento.

#### 3.2.4. Massa di prova del veicolo

Le misurazioni devono essere effettuate sui veicoli con massa in ordine di marcia con una tolleranza consentita pari al 15 %.

#### 3.2.5. Scelta e condizione degli pneumatici

Gli pneumatici montati sul veicolo durante la prova sono selezionati dal costruttore del veicolo e devono corrispondere a una delle dimensioni o a uno dei tipi di pneumatico indicati per il veicolo dal costruttore dello stesso.

Gli pneumatici devono essere gonfiati alla pressione raccomandata dal costruttore del veicolo per la massa di prova del veicolo.

### 3.3. Condizioni di funzionamento

#### 3.3.1. Generale

Per ciascuna condizione di funzionamento, il veicolo può essere sottoposto a prova all'interno o all'esterno.

Per le prove a velocità costante e di retromarcia il veicolo può essere testato in movimento o in condizioni di funzionamento simulato. Per il funzionamento simulato del veicolo, devono essere applicati i segnali per simulare il funzionamento in condizioni d'uso reali.

Se il veicolo è dotato di un motore a combustione interna, questo deve essere spento.



### 3.3.2. Prove a velocità costante

Queste prove sono effettuate con il veicolo che si muove in avanti o con la velocità del veicolo simulata all'AVAS da un segnale esterno a veicolo fermo.

#### 3.3.2.1. Prove a velocità costante in marcia avanti

Per un veicolo sottoposto a prova in una struttura esterna, la traccia della linea mediana del veicolo deve seguire il più vicino possibile la linea CC' a velocità costante  $v_{\text{test}}$  per tutta la durata della prova. Il piano anteriore del veicolo deve passare dalla linea AA' all'inizio della prova e il piano posteriore dalla linea BB' al termine della stessa, come illustrato nella figura 1a. I rimorchi, che non sono facilmente separabili dal veicolo di traino, non saranno tenuti in considerazione durante l'osservazione del passaggio della linea BB'.

Un veicolo sottoposto a prova in una struttura interna deve essere collocato con il piano anteriore del veicolo sulla linea PP', come illustrato nella figura 2a. Il veicolo deve mantenere una velocità di prova costante  $v_{\text{test}}$  per almeno 5 secondi.

Per la condizione di prova a velocità costante di 10 km/h, la velocità di prova  $v_{\text{test}}$  deve essere di 10 km/h  $\pm$  2 km/h.

Per la condizione di prova a velocità costante di 20 km/h, la velocità di prova  $v_{\text{test}}$  deve essere di 20 km/h  $\pm$  1 km/h.

Per i veicoli a trasmissione automatica, il cambio deve essere posizionato come specificato dal costruttore per la guida normale.

Per i veicoli a cambio manuale, il cambio deve essere collocato nel rapporto più alto che consente di raggiungere la velocità target del veicolo con motore a velocità costante.

#### 3.3.2.2. Prove a velocità costante simulate all'AVAS da un segnale esterno a veicolo fermo

Un veicolo sottoposto a prova in una struttura interna o esterna deve essere collocato con il piano anteriore del veicolo sulla linea PP', come illustrato nella figura 2b. Il veicolo deve mantenere una velocità di prova simulata costante,  $v_{\text{test}}$  per almeno 5 secondi.

Per la condizione di prova a velocità costante di 10 km/h, la velocità di prova simulata  $v_{\text{test}}$  deve essere di 10 km/h  $\pm$  0,5 km/h.

Per la condizione di prova a velocità costante di 20 km/h, la velocità di prova simulata  $v_{\text{test}}$  deve essere di 20 km/h  $\pm$  0,5 km/h.

### 3.3.3. Prove di retromarcia

Queste prove possono essere effettuate con il veicolo che si muove indietro, con la velocità del veicolo simulata all'AVAS da un segnale esterno o a veicolo fermo.

#### 3.3.3.1. Prova di retromarcia in movimento

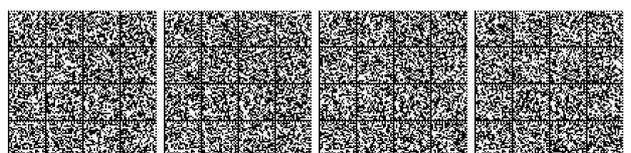
Per un veicolo sottoposto a prova in una struttura esterna, la traccia della linea mediana del veicolo deve seguire il più vicino possibile la linea CC' a velocità costante  $v_{\text{test}}$  per tutta la durata della prova. Il piano posteriore del veicolo deve passare dalla linea AA' all'inizio della prova e il piano anteriore dalla linea BB' al termine della stessa, come illustrato nella figura 1b. I rimorchi, che non sono facilmente separabili dal veicolo di traino, non saranno tenuti in considerazione durante l'osservazione del passaggio della linea BB'.

Un veicolo sottoposto a prova in una struttura interna deve essere collocato con il piano posteriore del veicolo sulla linea PP', come illustrato nella figura 2b. Il veicolo deve mantenere una velocità di prova costante  $v_{\text{test}}$  per almeno 5 secondi.

Per la condizione di prova a velocità costante di 6 km/h, la velocità di prova  $v_{\text{test}}$  deve essere di 6 km/h  $\pm$  2 km/h.

Per i veicoli a trasmissione automatica, il cambio deve essere posizionato come specificato dal costruttore per la normale guida in retromarcia.

Per i veicoli a cambio manuale, il cambio deve essere collocato nella marcia indietro più alta che consente di raggiungere la velocità target del veicolo con motore a velocità costante.



### 3.3.3.2. Prova di retromarcia simulata all'AVAS da un segnale esterno a veicolo fermo

Un veicolo sottoposto a prova in una struttura interna o esterna deve essere collocato con il piano posteriore del veicolo sulla linea PP', come illustrato nella figura 2b. Il veicolo deve mantenere una velocità di prova simulata costante,  $v_{\text{test}}$  per almeno 5 secondi.

Per la condizione di prova a velocità costante di 6 km/h, la velocità di prova simulata  $v_{\text{test}}$  deve essere di 6 km/h  $\pm$  0,5 km/h.

### 3.3.3.3. Prova di retromarcia a veicolo fermo

Un veicolo sottoposto a prova in una struttura interna o esterna deve essere collocato con il piano posteriore del veicolo sulla linea PP', come illustrato nella figura 2b.

Il comando di cambio delle marce del veicolo deve trovarsi in posizione di retromarcia e il freno allentato per la prova.

## 3.4. Letture delle misurazioni e valori riportati

Su entrambi i lati del veicolo devono essere effettuate almeno quattro misurazioni in ogni condizione di prova.

Per calcolare il risultato intermedio o finale si usano per ciascuna condizione di prova i primi quattro risultati validi consecutivi, inferiori a 2,0 dB(A) per lato, che consentano la cancellazione dei risultati non validi.

Se si rileva un picco chiaramente estraneo al livello di pressione acustica generale, la misurazione va scartata. Per la misurazione di un veicolo in movimento (in marcia avanti e retromarcia) all'aperto, dovrà essere annotato il livello di pressione sonora massimo ponderato in base alla curva A durante ciascun passaggio del veicolo tra le linee AA' e PP' ( $L_{\text{test},j}$ ) per ogni posizione del microfono, alla prima cifra decimale significativa (per esempio, XX,X). Per la misurazione di un veicolo in movimento all'interno o da fermo (in marcia avanti e retromarcia), dovrà essere annotato il livello di pressione sonora massimo ponderato in base alla curva A in ciascun periodo di 5 secondi,  $L_{\text{test},j}$ , per ogni posizione del microfono, alla prima cifra decimale significativa (per esempio, XX,X).

$L_{\text{test},j}$  va corretto conformemente al punto 2.3.2 per ottenere  $L_{\text{testcorr},j}$ .

Per ciascun livello di pressione sonora massimo ponderato in base alla curva A, il corrispondente spettro in terzi d'ottava deve essere annotato per ogni posizione del microfono. Ai risultati in terzi d'ottava misurati non deve essere applicata alcuna correzione del fondo.

## 3.5. Compilazione dei dati e risultati riportati

Per ciascuna condizione di prova descritta al punto 3.3, deve essere calcolata la media aritmetica dei risultati corretti del fondo,  $L_{\text{testcorr},j}$ , e dei corrispondenti spettri in terzi d'ottava su entrambi i lati del veicolo separatamente e arrotondata al primo decimale.

I risultati finali del livello di pressione sonora ponderato in base alla curva A  $L_{\text{crs } 10}$ ,  $L_{\text{crs } 20}$  e  $L_{\text{reverse}}$  da riportare sono i valori più bassi delle due medie di entrambi i lati, arrotondati alla cifra intera più vicina. Gli spettri finali in terzi d'ottava da annotare sono quelli corrispondenti allo stesso lato del livello riportato di pressione sonora ponderato in base alla curva A.

## 4. PROCEDURE DI PROVA PER LA VARIAZIONE DI FREQUENZA

### 4.1. Generale

Le disposizioni relative alla variazione di frequenza indicate nel punto 6.2.3 del testo devono essere verificate utilizzando uno dei seguenti metodi di prova selezionati dal costruttore:

Metodo (A) Prova dell'intero veicolo in movimento su una pista di prova all'aperto

Metodo (B) Prova dell'intero veicolo da fermo su una pista di prova all'aperto con simulazione del movimento del veicolo all'AVAS mediante un generatore di segnale esterno



- Metodo (C) Prova dell'intero veicolo in movimento in una struttura interna su un banco dinamometrico
- Metodo (D) Prova dell'intero veicolo da fermo in una struttura interna con simulazione del movimento del veicolo all'AVAS mediante un generatore di segnale esterno
- Metodo (E) Prova dell'AVAS senza un veicolo in una struttura interna con simulazione del movimento del veicolo all'AVAS mediante un generatore di segnale esterno

I requisiti della struttura così come le specifiche di configurazione del veicolo e della prova sono gli stessi di cui ai punti 1, 2, 3.1 e 3.2 del presente allegato, secondo il metodo di prova selezionato, a meno che i punti seguenti non forniscano diverse o ulteriori specifiche.

Alle misurazioni non deve essere applicata alcuna correzione del rumore di fondo. Occorre prestare particolare attenzione alle misurazioni all'aperto. Deve essere evitata qualsiasi interferenza causata dal rumore di fondo. Se si rileva un picco chiaramente estraneo al segnale generale, la misurazione va scartata.

#### 4.2. Strumentazione ed elaborazione del segnale

Le impostazioni dell'analizzatore devono essere concordate tra il costruttore e il servizio tecnico per fornire dati in base a queste prescrizioni.

Il sistema di analisi del suono deve essere in grado di eseguire l'analisi spettrale a una velocità di campionamento e su una gamma di frequenze contenenti tutte le frequenze di interesse. La risoluzione di frequenza deve essere sufficientemente precisa da distinguere le frequenze delle varie condizioni di prova.

#### 4.3. Metodi di prova

##### 4.3.1. Metodo (A) — Struttura esterna e veicolo in movimento

Il veicolo deve essere azionato nella stessa struttura di prova esterna e secondo le stesse condizioni generali di esercizio impiegate per la prova del veicolo a velocità costante (cfr. punto 3.3.2).

L'emissione sonora del veicolo deve essere misurata alle velocità target da 5 km/h a 20 km/h in gradini di 5 km/h con una tolleranza di  $\pm 2$  km/h per la velocità di 10 km/h o uguale e inferiore di  $\pm 1$  km/h per tutte le altre velocità. La velocità di 5 km/h è la velocità target più bassa. Se il veicolo non può essere azionato a questa velocità con il termine di precisione richiesto, deve essere utilizzata la velocità più bassa possibile al di sotto dei 10 km/h.

##### 4.3.2. Metodo (B) e (D) — Struttura esterna/interna e veicolo fermo

Il veicolo deve essere fatto funzionare in un centro di prova, dove l'AVAS del veicolo può ricevere un segnale di velocità esterno che simula il funzionamento del veicolo. Le posizioni del microfono devono essere le stesse utilizzate per le condizioni di prova dell'intero veicolo come indicato nella figura 2a. Il piano anteriore del veicolo deve essere collocato sulla linea PP'.

L'emissione sonora del veicolo deve essere misurata alle velocità simulate da 5 km/h a 20 km/h in gradini di 5 km/h con una tolleranza di  $\pm 0,5$  km/h per ogni velocità di prova.

##### 4.3.3. Metodo (C) — Struttura interna e veicolo in movimento

Il veicolo deve essere installato in un centro di prova interno dove può essere fatto funzionare su un banco dinamometrico allo stesso modo in cui avverrebbe all'esterno. Tutte le posizioni del microfono devono essere le stesse utilizzate per le condizioni di prova del veicolo come indicato nella figura 2a. Il piano anteriore del veicolo deve essere collocato sulla linea PP'.

L'emissione sonora del veicolo deve essere misurata alle velocità target da 5 km/h a 20 km/h in gradini di 5 km/h con una tolleranza di  $\pm 2$  km/h per la velocità di 10 km/h o uguale e inferiore di  $\pm 1$  km/h per tutte le altre velocità. La velocità di 5 km/h è la velocità target più bassa. Se il veicolo non può essere azionato a questa velocità con il termine di precisione richiesto, deve essere utilizzata la velocità più bassa possibile al di sotto dei 10 km/h.



## 4.3.4. Metodo (E)

L'AVAS deve essere montato rigidamente in una struttura interna mediante l'attrezzatura prevista dal costruttore. Il microfono dello strumento di misurazione deve essere collocato a 1 m di distanza dall'AVAS nella direzione dove il livello sonoro soggettivo risulta maggiore e a un'altezza di circa lo stesso livello della radiazione sonora dell'AVAS.

L'emissione sonora deve essere misurata alle velocità simulate da 5 km/h a 20 km/h in gradini di 5 km/h con una tolleranza di  $\pm 0,5$  km/h per ogni velocità di prova.

## 4.4. Letture delle misurazioni

## 4.4.1. Metodo di prova (A)

Devono essere eseguite almeno quattro misurazioni per ciascuna velocità specificata al punto 4.3.1. Il suono emesso deve essere registrato durante ogni passaggio del veicolo tra le linee AA' e BB' per ciascuna posizione del microfono. Da ogni campione di misurazione deve essere ritagliato un segmento prelevato dalla curva AA' fino a 1 metro prima della curva PP' al fine di effettuare ulteriori analisi.

## 4.4.2. Metodi di prova (B), (C), (D) e (E)

Il rumore emesso deve essere misurato a ogni velocità indicata in precedenza nei punti corrispondenti per almeno 5 secondi.

## 4.5. Elaborazione del segnale

Per ogni campione registrato sarà determinata la media dell'autospettro utilizzando la finestra di Hanning e una sovrapposizione di almeno il 66,6 % tra le medie. La risoluzione di frequenza deve essere scelta in modo tale da essere sufficientemente stretta per consentire una separazione della variazione di frequenza in base alla condizione target. La velocità riportata per il segmento del campione corrisponde alla velocità media del veicolo nell'arco del segmento arrotondata al primo decimale.

Nel caso del metodo di prova (A), la frequenza che si intende cambiare con la velocità deve essere determinata per ciascun segmento del campione. La frequenza riportata per ciascuna condizione target  $f_{\text{speed}}$  deve corrispondere alla media matematica delle frequenze calcolate per ogni campione di misurazione arrotondata alla cifra intera più vicina. La velocità riportata per ciascuna condizione target sarà rappresentata dalla media matematica dei quattro segmenti dei campioni.

Tabella 4

Analisi della frequenza variata per ogni condizione target su ciascun lato

Velocità target	Prova per condizione target	Velocità riportata (media per segmento del campione)	Frequenza di interesse rilevata ( $f_{\text{speed}}$ )	Velocità riportata per ciascuna condizione target (media delle velocità annotate)	Frequenza di interesse riportata per ciascuna condizione target ( $f_{\text{speed}}$ )
km/h	n.	km/h	Hz	km/h	Hz
5	1				
	2				
	3				
	4				



Velocità target	Prova per condizione target	Velocità riportata (media per segmento del campione)	Frequenza di interesse rilevata ( $f_{j, speed}$ )	Velocità riportata per ciascuna condizione target (media delle velocità annotate)	Frequenza di interesse riportata per ciascuna condizione target ( $f_{speed}$ )
km/h	n.	km/h	Hz	km/h	Hz
10	1				
	2				
	3				
	4				
15	1				
	2				
	3				
	4				
20	1				
	2				
	3				
	4				

Per tutti gli altri metodi di prova, deve essere utilizzato direttamente lo spettro di frequenza derivato per effettuare ulteriori calcoli.

4.5.1. Compilazione dei dati e risultati riportati

La frequenza che si intende variare deve essere utilizzata per effettuare ulteriori calcoli. La frequenza della velocità della prova più bassa riportata, arrotondata alla cifra intera più vicina, viene considerata come la frequenza di riferimento  $f_{ref}$ .

Per le altre velocità del veicolo, le corrispondenti frequenze variare  $f_{speed}$  arrotondate alla cifra intera più vicina devono essere rilevate dall'analisi degli spettri. Calcolo del  $f$ , la variazione di frequenza del segnale conformemente all'equazione (1):

$$del f = \left\{ \left[ \frac{(f_{speed} - f_{ref})}{(v_{test} - v_{ref})} \right] / f_{ref} \right\} \cdot 100 \quad \text{equazione (1)}$$

dove:

$f_{speed}$  è la frequenza a un determinato valore di velocità;

$f_{ref}$  è la frequenza alla velocità di riferimento di 5 km/h o la velocità riportata più bassa;

$v_{test}$  è la velocità del veicolo, reale o simulata, corrispondente alla frequenza  $f_{speed}$ ;

$v_{ref}$  è la velocità del veicolo, reale o simulata, corrispondente alla frequenza  $f_{ref}$ ;

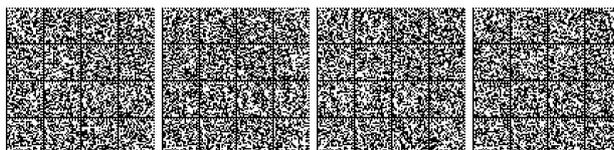


I risultati devono essere riportati utilizzando la seguente tabella:

Tabella 5

**Tabella di rapporto, da compilare per ogni frequenza analizzata**

		Risultati della prova alle velocità target			
		5 km/h (Riferimento)	10 km/h	15 km/h	20 km/h
Velocità riportate	km/h				
Frequenza, $f_{\text{speed}}$ , Lato sinistro	Hz				
Frequenza $f_{\text{speed}}$ , Lato destro	Hz				
Variazione di frequenza, Lato sinistro	%	n.d.			
Variazione di frequenza, Lato destro	%	n.d.			



APPENDICE

DATI E DIAGRAMMI DI FLUSSO

Figure 1a e 1b

Posizioni di misurazione per i veicoli in movimento all'esterno

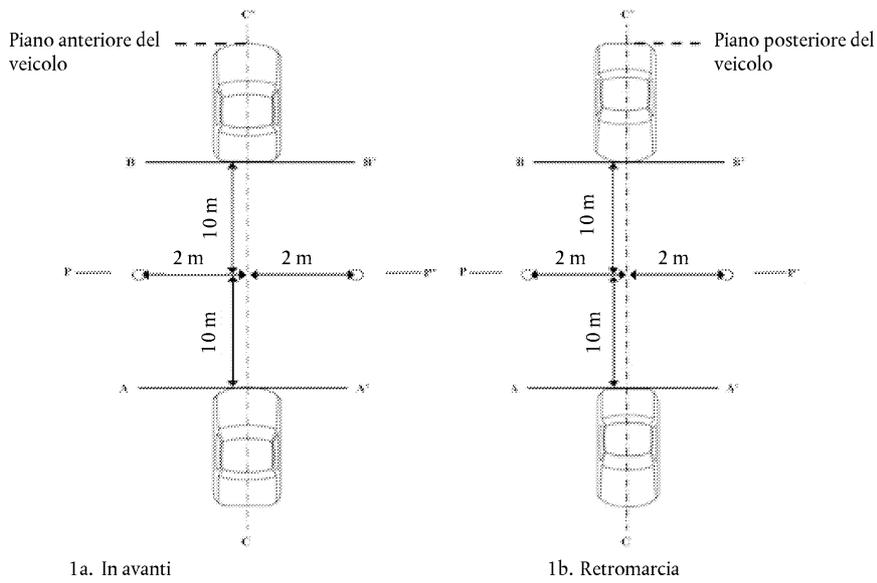


Figure 2a e 2b

Posizioni di misurazione per i veicoli in movimento all'interno e da fermi

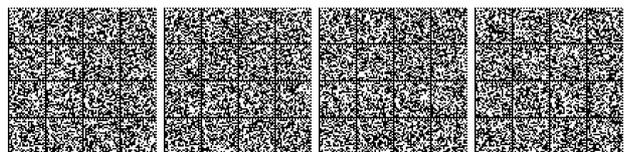
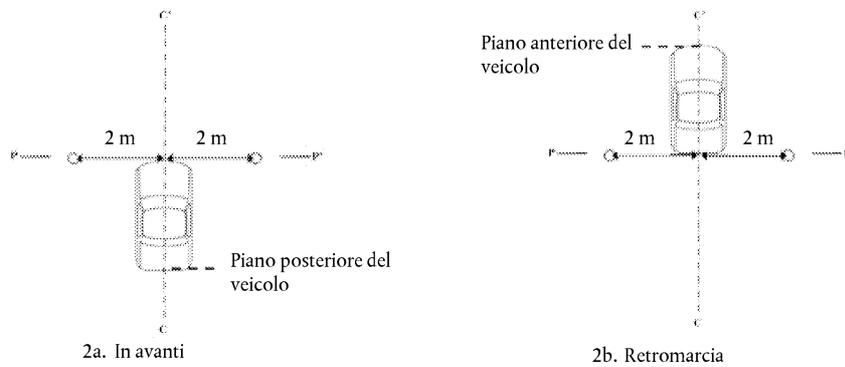


Figura 3

**Spazio minimo per la qualificazione come camera semianecoica**

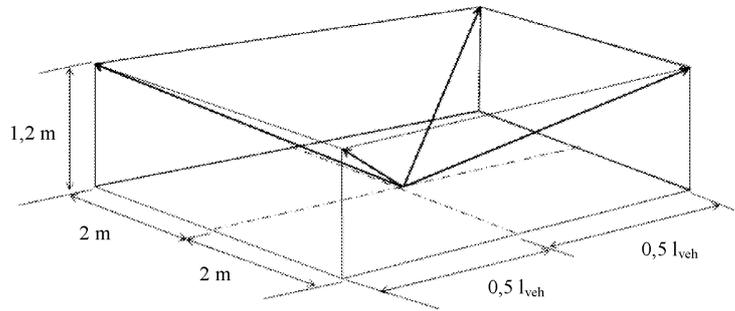


Figura 4

**Determinazione dell'intervallo del rumore di fondo**

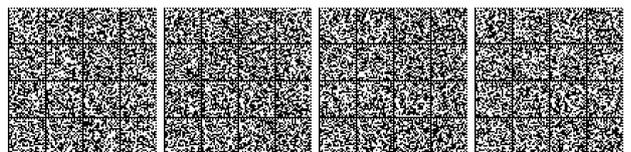
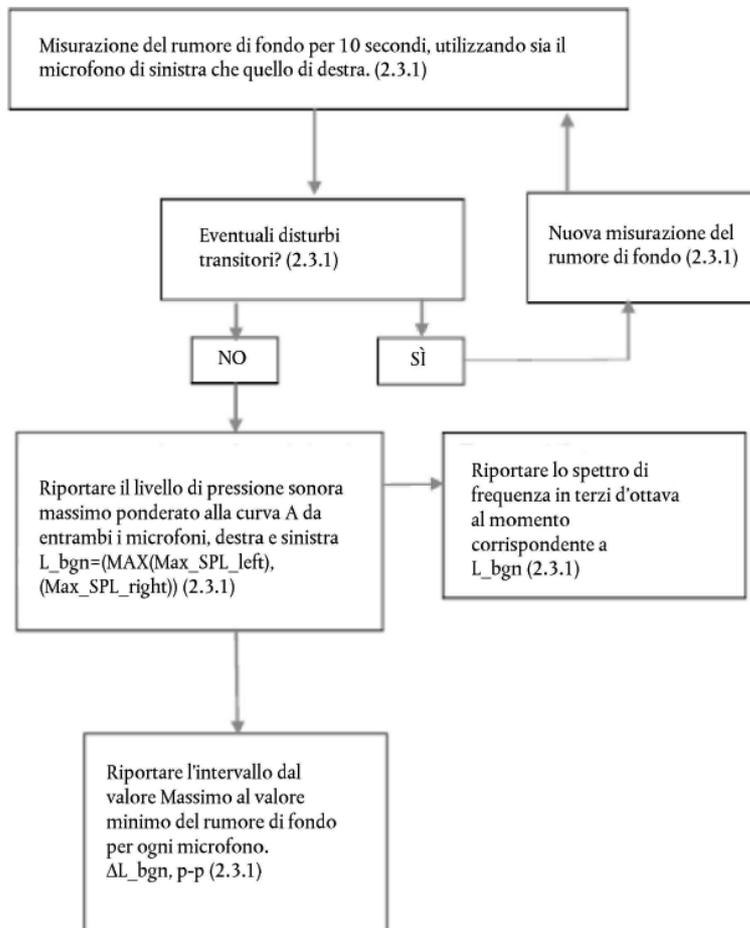


Figura 5

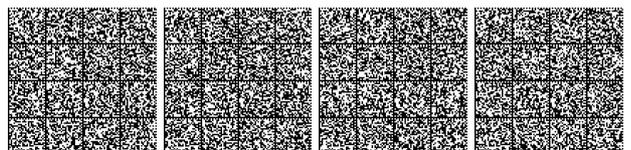
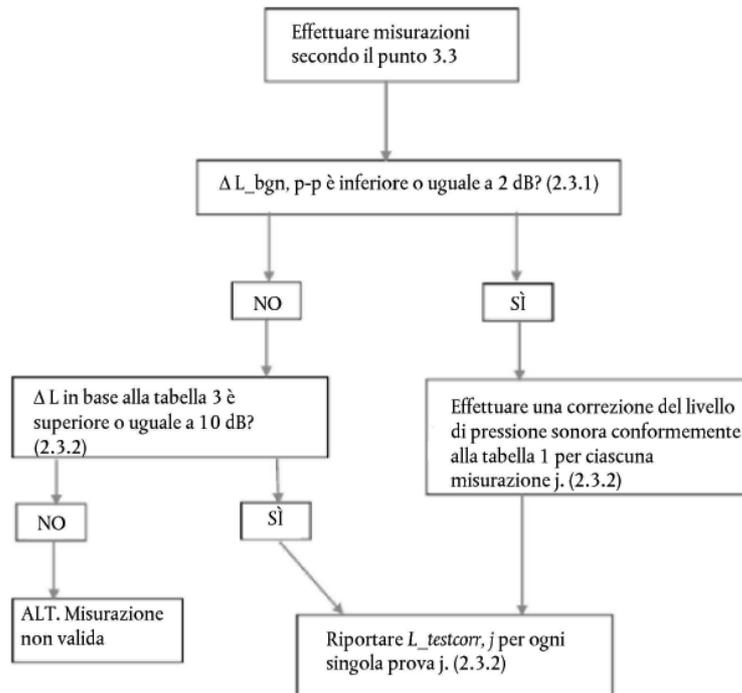
**Criteria di correzione per la misurazione del livello di pressione sonora ponderato in base alla curva A del veicolo**

Figura 6

Prescrizioni relative al rumore di fondo per l'analisi in bande di un terzo d'ottava

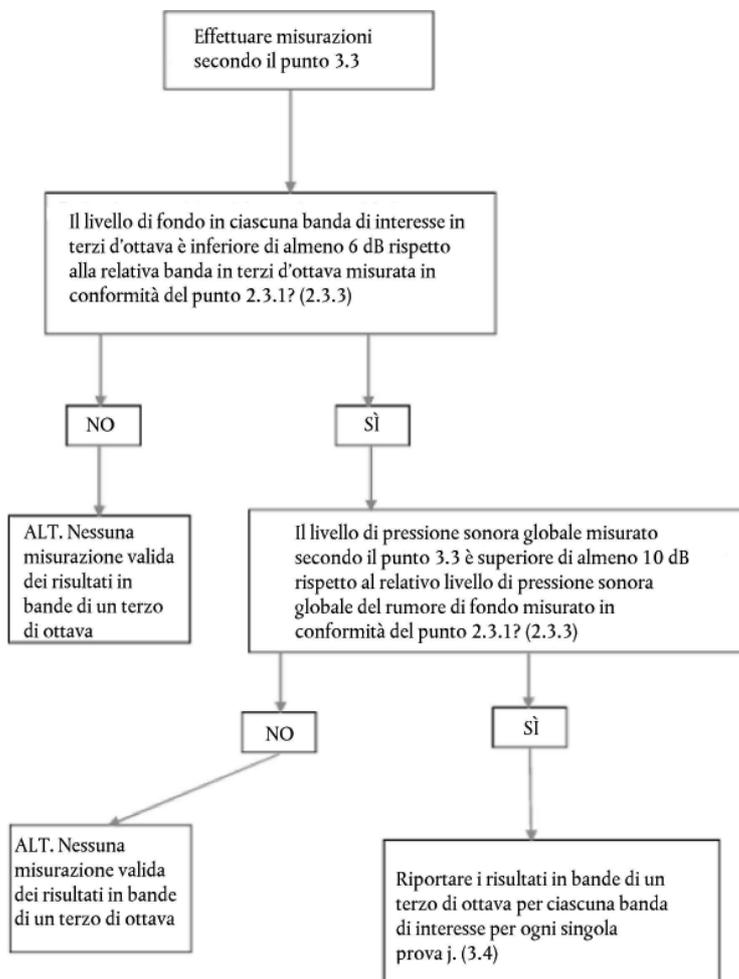


Figura 7a

Procedure di prova per la misurazione della variazione di frequenza

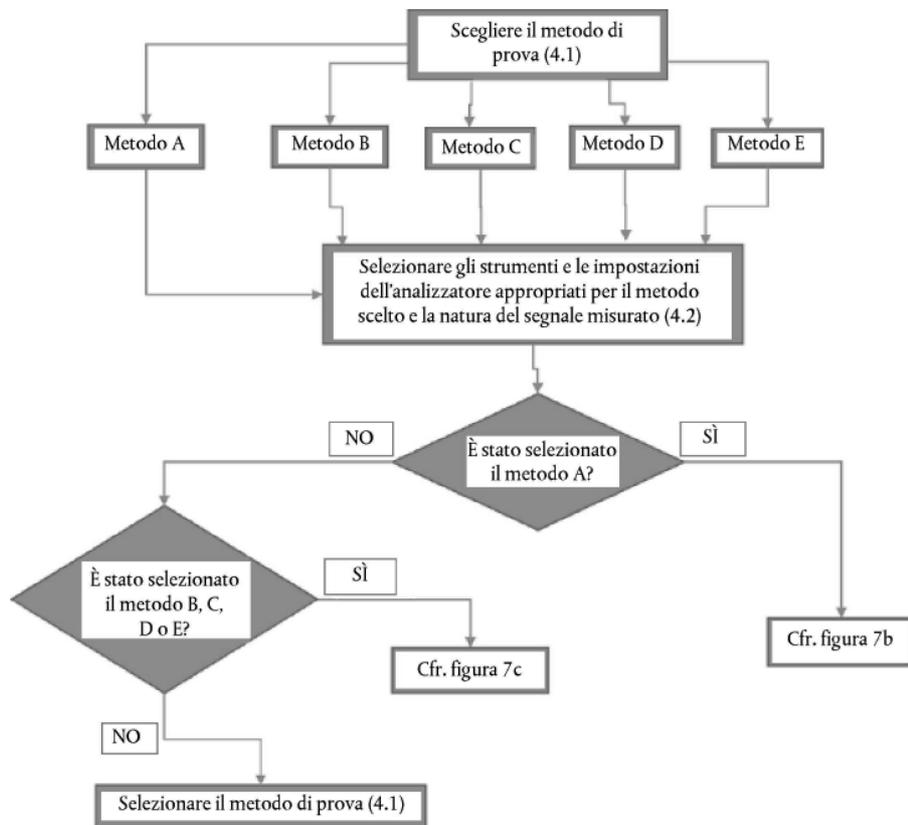


Figura 7b

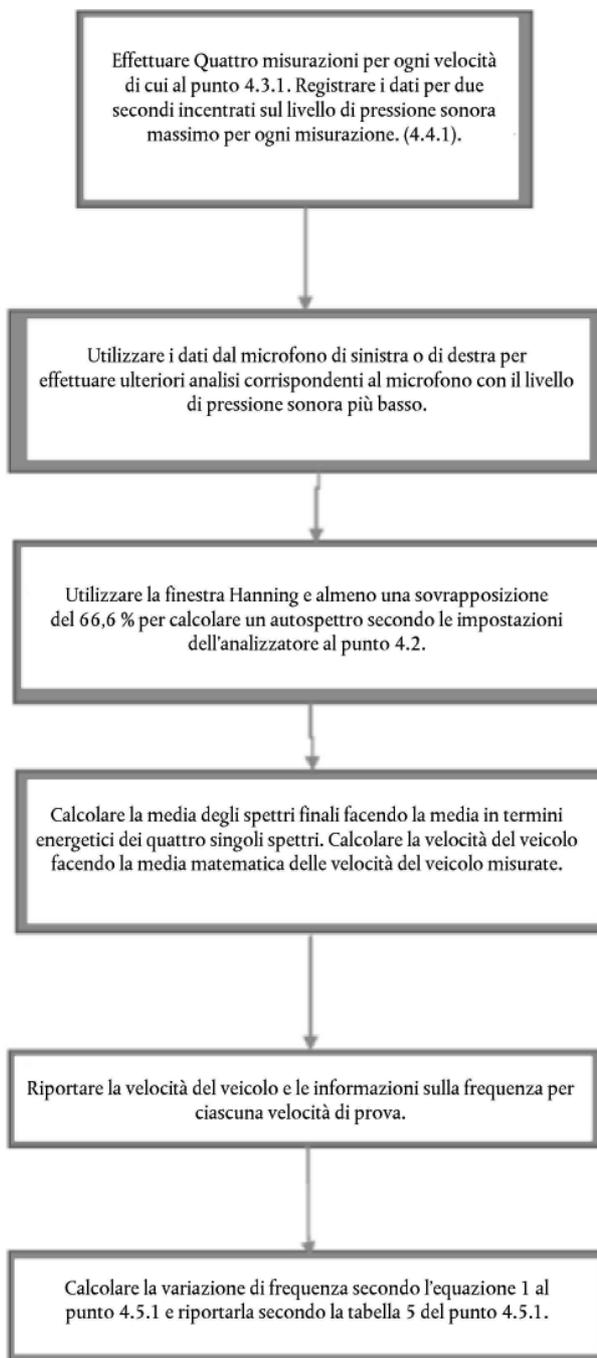
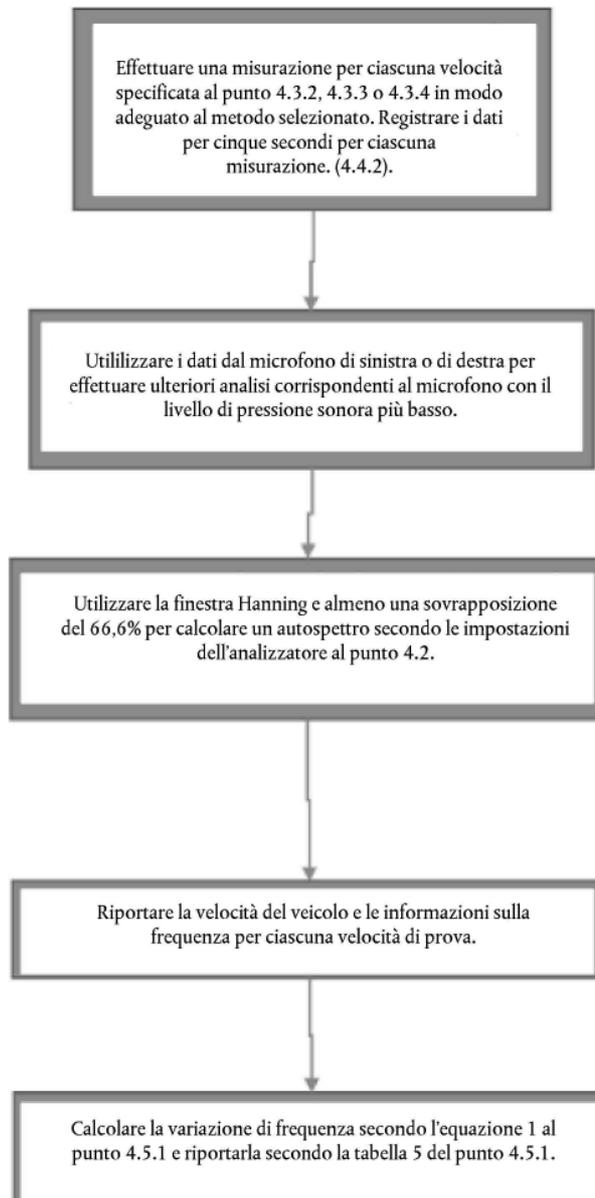
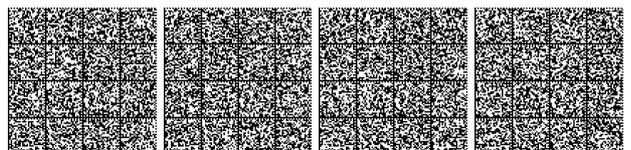
**Procedure di prova per la misurazione della variazione di frequenza, Metodo A**

Figura 7c

## Procedure di prova per la misurazione della variazione di frequenza, Metodi B, C, D ed E



17CE0626



## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2017/72 DELLA COMMISSIONE

del 23 settembre 2016

**che integra il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione che specificano le condizioni di autorizzazione della deroga in materia di dati**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 180, paragrafo 3, l'articolo 181, paragrafo 3, e l'articolo 182, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Dopo che hanno iniziato ad applicare il metodo basato sui rating interni (metodo IRB) un ente e una qualsiasi impresa madre e le sue filiazioni possono chiedere all'autorità competente l'autorizzazione a usare dati relativi ad un periodo di due anni invece che di cinque per la probabilità di *default* (PD), le stime interne della perdita in caso di *default* (LGD interna) e le stime interne dei fattori di conversione per determinati tipi di esposizioni. Dovrebbero essere definite le condizioni in base alle quali le autorità competenti possono concedere l'autorizzazione alla deroga in materia di dati.
- (2) Prima di concedere l'autorizzazione alla deroga in materia di dati, le autorità competenti dovrebbero verificare che gli enti soddisfano i requisiti di cui al regolamento (UE) n. 575/2013. Tuttavia, il presente regolamento non impone a carico delle autorità competenti l'obbligo di procedere ad un riesame periodico specifico del rispetto da parte dell'ente dei requisiti per la concessione dell'autorizzazione alla deroga in materia di dati, e pertanto gli enti che non soddisfano più i requisiti del presente regolamento possono valersi dell'articolo 146 del regolamento (UE) n. 575/2013.
- (3) Quanto più è breve il periodo cui si riferiscono i dati storici, tanto più è difficile stimare i parametri di rischio. Per assicurare che l'autorizzazione alla deroga in materia di dati sia limitata ad un ristretto sottoinsieme di attività dell'ente, dovrebbe essere fissata una soglia quantitativa massima, sia al livello del valore dell'esposizione che al livello dell'importo ponderato per il rischio calcolato secondo il metodo basato sui rating interni e il metodo standardizzato per le esposizioni per le quali può essere concessa l'autorizzazione alla deroga in materia di dati. Allo stesso fine, dovrebbero essere esplicitamente esclusi dall'ambito di applicazione dell'autorizzazione alla deroga in materia di dati i portafogli in cui la composizione dei tipi di esposizioni è rigidamente caratterizzata da un numero esiguo o inesistente di *default* osservati.
- (4) Per assicurare un calcolo prudente dei requisiti di fondi propri, in sede di valutazione delle richieste di autorizzazione alla deroga in materia di dati le autorità competenti dovrebbero tener conto anche di altre considerazioni. In particolare, gli enti che richiedono l'autorizzazione all'uso di una serie più breve di dati dovrebbero applicare un adeguato margine di prudenza. Inoltre, gli enti dovrebbero dimostrare, con piena soddisfazione delle autorità competenti, la mancanza di serie più lunghe di dati precisi, completi o adeguati. Visto che dati inesatti possono causare un impatto maggiore sui requisiti di fondi propri, gli enti dovrebbero utilizzare procedure aggiuntive di convalida della qualità dei dati, adeguate alla minore ampiezza del campione.

<sup>(1)</sup> GUL 176 del 27.6.2013, pag. 1.



- (5) La concessione dell'autorizzazione alla deroga in materia di dati non dovrebbe essere ammissibile per i tipi di esposizioni non inclusi nel portafoglio dell'ente al momento in cui l'ente applica per la prima volta il metodo IRB. Al contrario, le autorizzazioni alla deroga in materia di dati dovrebbero essere concesse solo per i tipi di esposizioni inclusi nel portafoglio dell'ente quando l'ente applica per la prima volta il metodo IRB, indipendentemente dal modo in cui le esposizioni sono passate al metodo IRB, immediatamente o successivamente, in conformità con il piano di introduzione sequenziale.
- (6) La finalità della deroga in materia di dati è prevedere un'esenzione dall'obbligo di utilizzare dati storici riferiti a cinque anni per la stima dei parametri del metodo IRB per i tipi di esposizioni compresi nel portafoglio dell'ente al momento in cui l'ente applica per la prima volta il metodo IRB. Dopo cinque anni dall'attuazione iniziale, gli enti dovrebbero aver raccolto dati sufficienti per non dover più far ricorso alla deroga. Pertanto, l'autorizzazione alla deroga in materia di dati non dovrebbe essere concessa trascorsi cinque anni dalla data in cui l'ente ha iniziato ad applicare il metodo IRB.
- (7) È necessario assicurare che le condizioni stabilite nel presente regolamento non ostacolino i sistemi di rating già utilizzati dagli enti, ma che al contrario agevolino la regolare transizione al nuovo regime, accrescano la certezza del diritto per gli enti ed evitino loro ulteriori costi. A norma degli articoli 180, 181 e 182 del regolamento (UE) n. 575/2013, l'autorizzazione alla deroga in materia di dati riguarda l'uso di dati relativi ad un periodo di due anni invece che di cinque anni; di conseguenza, essa scade ovviamente tre anni dopo la concessione. Pertanto, per evitare misure sproporzionate e che rischierebbero di scoraggiare l'utilizzo del metodo IRB, le norme tecniche di regolamentazione non dovrebbero avere effetti sulle autorizzazioni alla deroga in materia di dati già concesse dalle autorità competenti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento. Le disposizioni del presente regolamento sono strettamente collegate, dato che tutte riguardano le condizioni in base alle quali può essere concessa la deroga in materia di dati. Per assicurare la coerenza tra tali disposizioni, che dovrebbero entrare in vigore contemporaneamente, e per consentire alle persone soggette agli obblighi da esse previsti di avere una visione complessiva e un accesso unico a dette disposizioni, è auspicabile riunire in un unico regolamento tutte le norme tecniche di regolamentazione previste all'articolo 180, paragrafo 3, all'articolo 181, paragrafo 3, e all'articolo 182, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 575/2013.
- (8) Il presente regolamento si basa sui progetti di norme tecniche di regolamentazione che l'Autorità bancaria europea ha presentato alla Commissione.
- (9) L'Autorità bancaria europea ha condotto consultazioni pubbliche aperte sui progetti di norme tecniche di regolamentazione sui quali è basato il presente regolamento, ha analizzato i potenziali costi e benefici collegati e ha chiesto il parere del gruppo delle parti interessate nel settore bancario istituito dall'articolo 37 del regolamento (UE) n. 1093/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce le condizioni obbligatorie in base alle quali le autorità competenti possono concedere agli enti l'autorizzazione a utilizzare i dati relativi ad un periodo di due anni invece che di cinque per la probabilità di *default* (PD), le stime interne della perdita in caso di *default* (LGD interna) e le stime interne dei fattori di conversione di cui all'articolo 180, paragrafo 1, lettera h), all'articolo 180, paragrafo 2, lettera e), all'articolo 181, paragrafo 2, e all'articolo 182, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 575/2013 (di seguito «autorizzazione alla deroga in materia di dati»).

#### Articolo 2

##### Condizioni di ammissibilità delle esposizioni

1. Fatti salvi i paragrafi 2 e 3, i tipi di esposizioni diversi dalle esposizioni verso amministrazioni centrali, banche centrali ed enti di cui all'articolo 147, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (UE) n. 575/2013 sono ammissibili all'autorizzazione alla deroga in materia di dati.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1093/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, che istituisce l'Autorità europea di vigilanza (Autorità bancaria europea), modifica la decisione n. 716/2009/CE e abroga la decisione 2009/78/CE della Commissione (G.U.L. 331 del 15.12.2010, pag. 12).



2. Le esposizioni verso imprese di cui all'articolo 147, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 575/2013 sono ammissibili all'autorizzazione alla deroga in materia di dati se non sono strutturalmente caratterizzate da un numero esiguo o inesistente di *default* osservati.

3. I tipi di esposizioni non inclusi nel portafoglio dell'ente al momento in cui l'ente ha iniziato ad applicare il metodo basato sui rating interni (metodo IRB) non sono ammissibili alla concessione dell'autorizzazione alla deroga in materia di dati.

#### Articolo 3

##### Condizioni quantitative

1. Le autorità competenti possono concedere l'autorizzazione alla deroga in materia di dati solo se l'ente rispetta le seguenti condizioni quantitative:

- a) il valore complessivo dell'esposizione oggetto della richiesta di autorizzazione alla deroga in materia di dati e di tutte le autorizzazioni alla deroga in materia di dati che sono state concesse ma non sono state revocate né sono scadute («autorizzazioni in materia di dati in vigore») non supera il 5 % del valore complessivo dell'esposizione dell'ente;
- b) l'importo complessivo dell'esposizione ponderato per il rischio oggetto della richiesta di autorizzazione alla deroga in materia di dati e di tutte le autorizzazioni alla deroga in materia di dati in vigore non supera il 5 % dell'importo complessivo delle esposizioni ponderato per il rischio dell'ente.

2. Ai fini del paragrafo 1, lettera a), il valore complessivo dell'esposizione è il valore aggregato di tutti i tipi di esposizioni misurato per il rischio di credito e per il rischio di diluizione, al lordo delle rettifiche per il rischio di credito specifico, delle rettifiche di valore supplementari ai sensi degli articoli 34 e 110 del regolamento (UE) n. 575/2013 e di altre riduzioni dei fondi propri.

3. Ai fini del paragrafo 1, lettera b), l'importo complessivo dell'esposizione ponderato per il rischio è l'importo aggregato dell'esposizione al rischio di tutti i tipi di esposizioni ponderati per il rischio di credito e per il rischio di diluizione secondo il metodo applicato dall'ente.

#### Articolo 4

##### Condizioni qualitative

Le autorità competenti possono concedere l'autorizzazione alla deroga in materia di dati solo se l'ente fornisce prove ben documentate che attestano che sono soddisfatte tutte le condizioni seguenti per ogni tipo di esposizione:

- a) non sono disponibili serie più lunghe di dati storici o tali serie sono inadeguate a causa della mancanza di accuratezza, completezza e adeguatezza;
- b) è applicato un adeguato margine di prudenza, a norma dell'articolo 179, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 575/2013, per compensare adeguatamente l'atteso margine di errore delle stime dovuto all'uso di serie più brevi di dati storici;
- c) il processo per vagliare i dati immessi di cui all'articolo 174, lettera b), del regolamento (UE) n. 575/2013 è rafforzato per le serie più brevi di dati.

#### Articolo 5

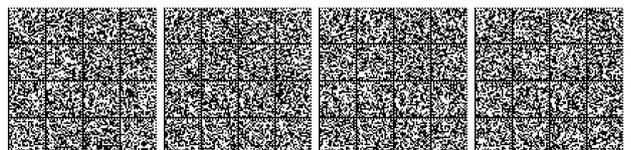
##### Periodo

Le autorità competenti possono concedere l'autorizzazione alla deroga solo per i primi cinque anni successivi alla data in cui l'ente è stato autorizzato per la prima volta a calcolare gli importi delle esposizioni ponderati per il rischio utilizzando il metodo IRB conformemente all'articolo 143 del regolamento (UE) n. 575/2013.

#### Articolo 6

##### Disposizione transitoria

Le autorizzazioni alla deroga in materia di dati concesse dalle autorità competenti prima dell'entrata in vigore del presente regolamento non sono soggette al presente regolamento.



*Articolo 7***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 23 settembre 2016

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

17CE0627



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/73 DELLA COMMISSIONE****del 13 gennaio 2017****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 13 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Jerzy PLEWA*

*Direttore generale  
Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

<sup>(2)</sup> GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.



## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	269,9
	MA	128,9
	SN	190,2
	TR	121,5
	ZZ	177,6
0707 00 05	MA	79,2
	TR	185,8
	ZZ	132,5
0709 93 10	MA	252,9
	TR	248,4
	ZZ	250,7
0805 10 20	EG	50,8
	IL	126,4
	MA	54,9
	TR	75,6
0805 20 10	ZZ	76,9
	IL	155,4
	MA	72,7
	ZZ	114,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	97,9
	IL	113,2
	JM	125,6
	MA	93,5
	TR	76,4
	ZZ	101,3
	ZZ	73,0
0805 50 10	TR	73,0
	ZZ	73,0
0808 10 80	CN	119,1
	US	137,0
	ZZ	128,1
0808 30 90	CL	307,7
	CN	78,1
	TR	133,1
	ZZ	173,0

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».



**DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/74 DELLA COMMISSIONE**  
**del 25 novembre 2016**  
**che introduce un marcatore fiscale comune per i gasoli e il petrolio lampante**  
[notificata con il numero C(2016) 7546]

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 95/60/CE del Consiglio, del 27 novembre 1995, sulla marcatura fiscale dei gasoli e del petrolio lampante <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 2, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Ai fini del buon funzionamento del mercato interno e in particolare per prevenire l'evasione fiscale, la direttiva 95/60/CE prevede un sistema comune di marcatura per l'identificazione dei gasoli di cui al codice 2710 00 69 della nomenclatura combinata (NC) e del petrolio lampante di cui al codice NC 2710 00 55, immessi in consumo in esenzione o ad aliquote d'accisa ridotte. Il primo codice è stato suddiviso nei codici NC 2710 19 43, 2710 19 46, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 11, 2710 20 15, 2710 20 17 e 2710 20 19, in base al tenore di zolfo dei gasoli e alla presenza di biodiesel, e il secondo codice è stato trasposto nel codice NC 2710 19 25 <sup>(2)</sup>.
- (2) La decisione di esecuzione 2011/544/UE della Commissione <sup>(3)</sup> ha scelto il prodotto indicato con il nome scientifico N-etil-N-[2-(1-isobutossietossi)etil]-4-(fenilazo)anilina (Solvent Yellow 124) come marcatore fiscale comune ai sensi della direttiva 95/60/CE sulla marcatura dei gasoli e del petrolio lampante ai quali non sia stata applicata l'aliquota normale dell'accisa in vigore per tali oli minerali usati come carburante.
- (3) L'articolo 2 della decisione di esecuzione 2011/544/EU stabilisce che la decisione è riesaminata al più tardi entro il 31 dicembre 2016 alla luce degli sviluppi tecnici nel campo dei sistemi di marcatura, tenendo conto della necessità di combattere l'utilizzo fraudolento di oli minerali esentati o assoggettati ad aliquote d'accisa ridotte.
- (4) Nell'ambito del processo di revisione, la Commissione ha lanciato un invito a manifestare interesse a presentare prodotti idonei all'uso come marcatori fiscali per i gasoli e il petrolio lampante <sup>(4)</sup>. La Commissione cerca di identificare una sostanza di marcatura che ottenga risultati migliori con riguardo a una serie di criteri predefiniti rispetto alla sostanza attualmente in uso.
- (5) Dal momento che il processo di revisione non è ancora completo, è opportuno continuare a utilizzare il Solvent Yellow 124 come marcatore fiscale comune ai sensi della direttiva 95/60/CE, alle condizioni stabilite in tale direttiva.
- (6) La presente decisione non esonera alcuna impresa dagli obblighi di cui all'articolo 102 del trattato.
- (7) Occorre tener conto delle opportunità offerte dagli sviluppi scientifici futuri, stabilendo un termine per il riesame della presente decisione.

<sup>(1)</sup> GUL 291 del 6.12.1995, pag. 46.

<sup>(2)</sup> I codici della nomenclatura combinata sono quelli del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1754 della Commissione, del 6 ottobre 2015, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GUL 285 del 30.10.2015, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Decisione di esecuzione 2011/544/UE della Commissione, del 16 settembre 2011, relativa all'introduzione di un marcatore fiscale comune per i gasoli e il petrolio lampante (GUL 241 del 17.9.2011, pag. 31).

<sup>(4)</sup> GUC 299 dell'11.9.2015, pag. 28.



- (8) Tuttavia, detto riesame dovrebbe essere anticipato rispetto al termine stabilito qualora risulti che il Solvent Yellow 124 provoca un aumento dell'evasione fiscale o causa danni alla salute o all'ambiente, o qualora la Commissione individui una sostanza migliore.
- (9) Occorre pertanto abrogare la decisione di esecuzione 2011/544/UE.
- (10) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato delle accise,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Il marcatore fiscale comune previsto dalla direttiva 95/60/CE per la marcatura di tutti i gasoli di cui ai codici NC 2710 19 43, 2710 19 46, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 11, 2710 20 15, 2710 20 17 e 2710 20 19 nonché del petrolio lampante di cui al codice NC 2710 19 25 è il Solvent Yellow 124, come specificato nell'allegato della presente decisione.

Gli Stati membri fissano un livello di marcatura pari ad almeno 6 mg ma non superiore a 9 mg di marcatore per litro di olio minerale.

*Articolo 2*

La presente decisione è riesaminata entro il 31 dicembre 2021, tenendo conto degli sviluppi tecnici nel campo dei sistemi di marcatura e della necessità di combattere l'utilizzo fraudolento di prodotti energetici esentati o assoggettati ad aliquote d'accisa ridotte.

Il riesame è anticipato rispetto al termine stabilito qualora risulti che il Solvent Yellow 124 provoca un aumento dell'evasione fiscale o causa danni alla salute o all'ambiente, o qualora la Commissione individui una sostanza migliore.

*Articolo 3*

La decisione di esecuzione 2011/544/UE è abrogata.

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

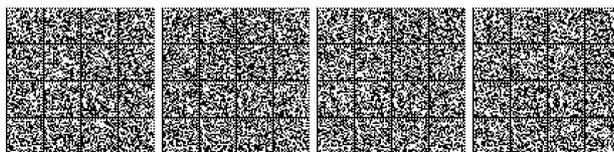
Fatto a Bruxelles, il 25 novembre 2016

*Per la Commissione*  
Pierre MOSCOVICI  
*Membro della Commissione*



## ALLEGATO

1. Identificazione secondo l'indice «Colore»: *Solvent Yellow 124*
2. Nome scientifico: *N-etil-N-[2-[1-(2-isobutossietossi)etil]-4-(fenilazo)anilina*

**17CE0629**

## DECISIONE (UE) 2017/75 DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 2016

**relativa alla firma, a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri, e all'applicazione provvisoria del protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 217, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5, e con l'articolo 218, paragrafo 8, secondo comma,

visto l'atto di adesione della Repubblica di Croazia, in particolare l'articolo 6, paragrafo 2, secondo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra <sup>(1)</sup> («ASA»), è stato firmato il 16 giugno 2008 ed è entrato in vigore il 1º giugno 2015.
- (2) La Repubblica di Croazia è diventata uno Stato membro dell'Unione il 1º luglio 2013.
- (3) A norma dell'articolo 6, paragrafo 2, secondo comma, dell'atto del 2012 relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea, l'adesione della Croazia all'ASA dovrebbe essere approvata mediante la conclusione di un protocollo dell'ASA da parte del Consiglio, che delibera all'unanimità a nome degli Stati membri, e del paese terzo interessato.
- (4) Il 24 settembre 2012 il Consiglio ha autorizzato la Commissione, a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri e della Repubblica di Croazia, ad avviare negoziati con la Bosnia-Erzegovina ai fini dell'adeguamento di accordi firmati o conclusi tra l'Unione, o l'Unione e i suoi Stati membri, e uno o più paesi terzi o organizzazioni internazionali, in vista dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione.
- (5) Tali negoziati si sono conclusi con successo e il 18 luglio 2016 è stato siglato il protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea («protocollo»).

(1) GUL 164 del 30.6.2015, pag. 2.



- (6) Il protocollo dovrebbe essere firmato a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri, con riserva della sua conclusione in una data successiva.
- (7) La conclusione del protocollo è oggetto di una procedura distinta per quanto riguarda le questioni che rientrano nella competenza della Comunità europea dell'energia atomica.
- (8) È opportuno applicare il protocollo a titolo provvisorio, in attesa che siano terminate le procedure necessarie alla sua conclusione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

È autorizzata, a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri, la firma del protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea, con riserva della conclusione di tale protocollo.

Il testo del protocollo è accluso alla presente decisione.

*Articolo 2*

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare il protocollo a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri.

*Articolo 3*

Il protocollo è applicato a titolo provvisorio, in conformità dell'articolo 8, paragrafo 2, a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo alla data della firma (<sup>1</sup>), in attesa che siano espletate le procedure necessarie per la sua conclusione.

*Articolo 4*

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

Fatto a Bruxelles, il 21 novembre 2016

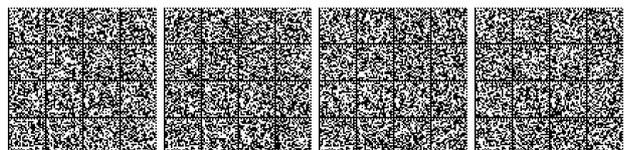
*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. PLAVČAN

---

<sup>(1)</sup> La data a partire dalla quale il protocollo sarà applicato a titolo provvisorio sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a cura del segretariato generale del Consiglio.

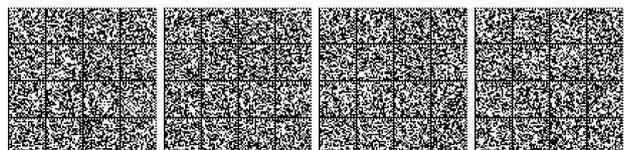


**PROTOCOLLO**

**dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea**

IL REGNO DEL BELGIO,  
LA REPUBBLICA DI BULGARIA,  
LA REPUBBLICA CECA,  
IL REGNO DI DANIMARCA,  
LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,  
LA REPUBBLICA DI ESTONIA,  
L'IRLANDA,  
LA REPUBBLICA ELLENICA,  
IL REGNO DI SPAGNA,  
LA REPUBBLICA FRANCESE,  
LA REPUBBLICA DI CROAZIA,  
LA REPUBBLICA ITALIANA,  
LA REPUBBLICA DI CIPRO,  
LA REPUBBLICA DI LETTONIA,  
LA REPUBBLICA DI LITUANIA,  
IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,  
L'UNGHERIA,  
LA REPUBBLICA DI MALTA,  
IL REGNO DEI PAESI BASSI,  
LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,  
LA REPUBBLICA DI POLONIA,  
LA REPUBBLICA PORTOGHESE,  
LA ROMANIA,  
LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,  
LA REPUBBLICA SLOVACCA,  
LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,  
IL REGNO DI SVEZIA,  
IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti contraenti del trattato sull'Unione europea, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e del trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in seguito denominati «Stati membri», e



L'UNIONE EUROPEA e LA COMUNITÀ EUROPEA DELL'ENERGIA ATOMICA,

in seguito denominata «Unione europea»,

da una parte, e

LA BOSNIA-ERZEGOVINA,

dall'altra,

vista l'adesione della Repubblica di Croazia (in seguito denominata «Croazia») all'Unione europea il 1° luglio 2013,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo interinale tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, è stato firmato a Lussemburgo il 16 giugno 2008 ed è rimasto in vigore dal 1° luglio 2008 al 31 maggio 2015.
- (2) Il trattato relativo all'adesione della Croazia all'Unione europea (in seguito denominato «trattato di adesione») è stato firmato a Bruxelles il 9 dicembre 2011.
- (3) La Croazia ha aderito all'Unione europea il 1° luglio 2013.
- (4) L'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra (in seguito denominato «ASA»), è stato firmato a Lussemburgo il 16 giugno 2008 ed è entrato in vigore il 1° giugno 2015.
- (5) A norma dell'articolo 6, paragrafo 2, dell'atto di adesione della Croazia, l'adesione della Croazia all'ASA è approvata mediante la conclusione di un protocollo dell'ASA.
- (6) Ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 3, dell'ASA, si sono svolte consultazioni per tener conto dei reciproci interessi dell'Unione europea e della Bosnia-Erzegovina di cui a tale accordo,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

#### SEZIONE I

#### PARTI CONTRAENTI

##### Articolo 1

La Croazia è parte dell'ASA, firmato a Lussemburgo il 16 giugno 2008, e adotta e prende atto, rispettivamente, alla stregua degli altri Stati membri dell'Unione europea, del testo dell'ASA, nonché delle dichiarazioni comuni e delle dichiarazioni unilaterali allegate all'atto finale firmato lo stesso giorno.

#### SEZIONE II

#### ADEGUAMENTI DEL TESTO DELL'ASA, COMPRESI I RELATIVI ALLEGATI E PROTOCOLLI

##### PRODOTTI AGRICOLI

##### Articolo 2

#### Prodotti agricoli stricto sensu

1. All'articolo 27, paragrafo 3, dell'ASA, è aggiunto il comma seguente:

«A decorrere dall'entrata in vigore del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea oppure, in caso di applicazione provvisoria di tale protocollo, dalla data dell'applicazione provvisoria, il contingente tariffario annuale di cui al primo comma è di 13 210 tonnellate (peso netto).».



2. All'articolo 27 dell'ASA, è inserito il paragrafo seguente:

«4 bis. In aggiunta al paragrafo 4, a decorrere dall'entrata in vigore del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea oppure, in caso di applicazione provvisoria di tale protocollo, dalla data dell'applicazione provvisoria, la Bosnia-Erzegovina abolisce i dazi doganali applicabili alle importazioni di determinati prodotti agricoli originari dell'Unione, elencati nell'allegato III (f), entro il limite del contingente tariffario indicato per i prodotti in questione.».

3. L'allegato I del presente protocollo è inserito come allegato III (f) dell'ASA.

#### Articolo 3

### **Pesce e prodotti della pesca**

1. All'articolo 28 dell'ASA, è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. A decorrere dall'entrata in vigore del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea oppure, in caso di applicazione provvisoria di tale protocollo, dalla data dell'applicazione provvisoria, l'Unione abolisce tutti i dazi doganali e gli oneri di effetto equivalente applicabili al pesce e ai prodotti della pesca originari della Bosnia-Erzegovina ad eccezione dei prodotti elencati nell'allegato IV (a). I prodotti elencati nell'allegato IV (a) sono soggetti alle disposizioni ivi contenute.».

2. All'articolo 28 dell'ASA, è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. A decorrere dall'entrata in vigore del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea oppure, in caso di applicazione provvisoria di tale protocollo, dalla data dell'applicazione provvisoria, la Bosnia-Erzegovina apre un contingente esente da dazio per le importazioni di carpe vive di cui al codice NC 0301 93 00 entro i limiti di un contingente tariffario annuo di 75 tonnellate. Alle importazioni che non rientrano nei limiti del contingente si applicano i dazi fissati nell'allegato V dell'ASA.».

3. L'allegato II del presente protocollo è inserito come allegato IV (a) dell'ASA.

#### Articolo 4

### **Prodotti agricoli trasformati**

L'allegato III del presente protocollo è aggiunto come allegato III del protocollo 1 dell'ASA.

#### Articolo 5

### **Accordo sui vini**

A decorrere dall'entrata in vigore del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea oppure, in caso di applicazione provvisoria di tale protocollo, dalla data dell'applicazione provvisoria, l'allegato I del protocollo 7 dell'ASA di cui all'articolo 27, paragrafo 5, dell'ASA è modificato conformemente all'allegato IV del presente protocollo.

#### SEZIONE III

### **DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI**

#### Articolo 6

Costituiscono parte integrante dell'ASA il presente protocollo e i relativi allegati.



*Articolo 7*

1. Il presente protocollo è approvato dall'Unione europea e i suoi Stati membri e dalla Bosnia-Erzegovina secondo le rispettive procedure.
2. Le Parti si notificano reciprocamente l'espletamento delle rispettive procedure di cui al paragrafo 1. Gli strumenti di approvazione sono depositati presso il segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea.

*Articolo 8*

1. Il presente protocollo entra in vigore il primo giorno del primo mese successivo alla data di deposito dell'ultimo strumento di approvazione.
2. Qualora non tutti gli strumenti di approvazione del presente protocollo siano stati depositati entro il primo giorno del secondo mese successivo alla data della firma, il presente protocollo si applica a titolo provvisorio. La data dell'applicazione provvisoria è il primo giorno del secondo mese successivo alla data della firma.

*Articolo 9*

Il presente protocollo è redatto in duplice esemplare nelle lingue bulgara, ceca, croata, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese, bosniaca e serba, tutti i testi facenti ugualmente fede.

Съставено в Брюксел на петнадесети декември през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el quince de diciembre de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne patnáctého prosince dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den femtende december to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am fünfzehnten Dezember zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta detsembrikuu viieteistkümnendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα πέντε Δεκεμβρίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the fifteenth day of December in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le quinze décembre deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu petnaestog prosinca godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì quindici dicembre duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada piecpadsmitajā decembrī.

Priimta du tūkstančiai šešioliktų metų gruodžio penkioliktą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétézer-tizenhatodik év december havának tizenötödik napján.

Magħmul fi Brussell, fil-hmistax-il jum ta' Dicembru fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, vijftien december tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego grudnia roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em quinze de dezembro de dois mil e dezasseis.

Íntocmit la Bruxelles la cincisprezece decembrie două mii șaisprezece.

V Bruseli pätnásteho decembra dvetisícšestnást.

V Bruslju, dne petnajstega decembra leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä viidentenätoista päivänä joulukuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den femtonde december år tjugohundrasexton.

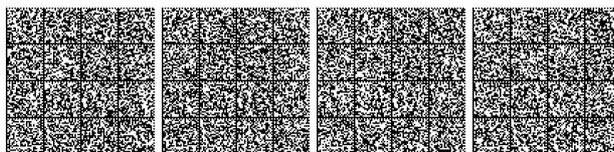
Sačinjeno u Bruselu, dana petnaestog decembra dvije hiljade šesnaeste godine.

Састављено у Бриселу, дана петнаестог децембра двије хиљаде шеснаесте године.



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

За държавите-членки  
 Por los Estados miembros  
 Za členské státy  
 For medlemsstaterne  
 Für die Mitgliedstaaten  
 Liikmesriikide nimel  
 Για τα κράτη μέλη  
 For the Member States  
 Pour les États membres  
 Za države članice  
 Per gli Stati membri  
 Dalībvalstu vārdā –  
 Valstybių narių vardu  
 A tagállamok részéről  
 Ghall-Istati Membri  
 Voor de lidstaten  
 W imieniu Państw Członkowskich  
 Pelos Estados-Membros  
 Pentru statele membre  
 Za členské štáty  
 Za države članice  
 Jäsenvaltioiden puolesta  
 För medlemsstaterna  
 Za države članice  
 За државе чланице



За Европейската общност за атомна енергия  
 Por la Comunidad Europea de la Energía Atómica  
 Za Evropské společenství pro atomovou energii  
 For Det Europæiske Atomenergifællesskab  
 Für die Europäische Atomgemeinschaft  
 Euroopa Aatomienergiaühenduse nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας  
 For the European Atomic Energy Community  
 Pour la Communauté européenne de l'énergie atomique  
 Za Evropsku zajednicu za atomsku energiju  
 Per la Comunità europea dell'energia atomica  
 Eiropas Atomenerģijas Kopienas vārdā –  
 Europos atominės energijos bendrijos vardu  
 Az Európai Atomenergia-közösség részéről  
 Físem il-Komunità Ewropea tal-Energija Atomika  
 Voor de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie  
 W imieniu Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej  
 Pela Comunidade Europeia da Energia Atómica  
 Pentru Comunitatea Europeană a Energiei Atomice  
 Za Európske spoločenstvo pre atómovú energiu  
 Za Evropsko skupnost za atomsko energijo  
 Euroopan atomienergiajärjestön puolesta  
 För Europeiska atomenergigemenskapen  
 Za Evropsku Zajednicu za Atomsku Energiju  
 За Европску заједницу за атомску енергију

За Босна и Херцеговина  
 Por Bosnia y Herzegovina  
 Za Bosnu a Hercegovinu  
 For Bosnien-Herzegovina  
 Für Bosnien und Herzegowina  
 Bosnia ja Hertsegoviina nimel  
 Για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη  
 For Bosnia and Herzegovina  
 Pour la Bosnie et Herzégovine  
 Za Bosnu i Hercegovinu  
 Per la Bosnia-Erzegovina  
 Bosnijos ir Hercegovinos vardu  
 Bosnijas un Hercegovinas vārdā –  
 Bosznia és Hercegovina részéről  
 Ghall-Božnja u Herzegovina  
 Voor Bosnië en Herzegovina  
 W imieniu Bośni i Hercegowiny  
 Pela Bósnia e Herzegovina  
 Pentru Bosnia și Herțegovina  
 Za Bosnu a Hercegovinu  
 Za Bosno in Hercegovino  
 Bosnia ja Hertsegovinan puolesta  
 För Bosnien och Hercegovina  
 Za Bosnu i Hercegovinu  
 За Босну и Херцеговину



## ALLEGATO I

## «ALLEGATO III (f)

**Concessioni tariffarie accordate dalla Bosnia-Erzegovina ai prodotti agricoli di base originari dell'Unione europea**

(di cui all'articolo 27, paragrafo 4 bis)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea, il dazio è abolito per i prodotti seguenti entro i limiti del contingente tariffario indicati in appresso. Alle importazioni extracontingente si applica l'aliquota del dazio NPF. Per l'anno 2017 si applica l'intero importo del contingente, a prescindere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo.

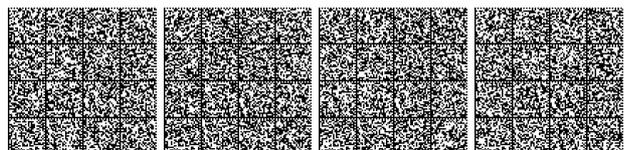
Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
0102	Animali vivi della specie bovina	
	– Bovini	
0102 29	-- altri:	
	---- altri:	
	----- di peso superiore a 300 kg	
	----- Vacche:	
0102 29 61	----- destinate alla macellazione	1 935
	----- altri:	
0102 29 91	----- destinati alla macellazione	190
0103	Animali vivi della specie suina:	
	– altri:	
0103 92	-- di peso uguale o superiore a 50 kg:	
	---- delle specie domestiche:	
0103 92 11	---- Scrofe che hanno figliato almeno una volta e di un peso minimo di 160 kg	575
0103 92 19	---- altri	1 755
0103 92 90	---- altri	195
0105	Pollame vivo, vale a dire galli galline della specie <i>Gallus domesticus</i> , anatre, oche, tacchini, tacchine e faraone:	
	– altri:	
0105 94 00	-- Galli e galline della specie <i>Gallus domesticus</i>	1 455



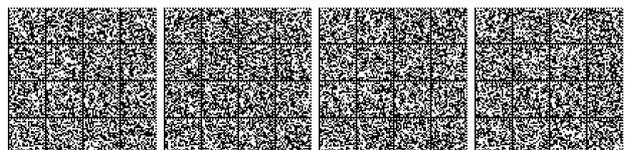
Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
0207	Carni e frattaglie commestibili, fresche, refrigerate o congelate, di volatili della voce 0105:	
	– di galli e di galline della specie <i>Gallus domesticus</i> :	
0207 12	-- interi, congelati:	
0207 12 90	--- presentati spennati, svuotati, senza la testa e le zampe e senza il collo, il cuore, il fegato e il ventriglio, detti «polli 65 %», o altrimenti presentati	80
0207 13	-- Pezzi e frattaglie, freschi o refrigerati:	
	--- Pezzi:	
0207 13 10	---- disossati:	90
	---- non disossati:	
0207 13 30	----- Ali intere, anche senza punta	55
0207 13 60	----- Cosce e loro pezzi	320
	--- Frattaglie:	
0207 13 99	---- altri	25
0207 14	-- Pezzi e frattaglie, congelati	
	--- Pezzi:	
	---- non disossati:	
0207 14 20	----- Metà o quarti	30
0207 14 60	----- Cosce e loro pezzi	130
	--- Frattaglie:	
0207 14 99	---- altri	50
0401	Latte e crema di latte, non concentrati e senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti:	
0401 40	– aventi tenore, in peso, di materie grasse superiore a 6 % ed inferiore o uguale a 10 %	
0401 40 10	-- in imballaggi immediati di contenuto netto inferiore o uguale a 2 litri	80



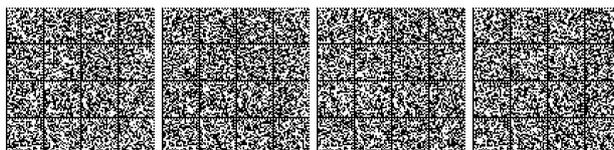
Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
0401 50	– aventi tenore, in peso, di materie grasse superiore a 10 %:	
	– – inferiore o uguale a 21 %:	
0401 50 11	– – – in imballaggi immediati di contenuto netto inferiore o uguale a 2 litri	30
0402	Latte e crema di latte, concentrati o con aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti	
	– in polvere, in granuli e in altre forme solide, aventi tenore, in peso, di materie grasse superiore a 1,5 %:	
0402 21	– – senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti:	
	– – – aventi tenore, in peso, di materie grasse inferiore o uguale a 27 %:	
0402 21 18	– – – – altri	25
0403	Latticello, latte e crema coagulati, yogurt, chefir e altri tipi di latte e creme fermentati o acidificati, anche concentrati o con aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti o con aggiunta di aromatizzanti, di frutta o cacao:	
0403 90	– altri:	
	– – non aromatizzati, né addizionati di frutta o di cacao:	
	– – – altri	
	– – – – senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti ed aventi tenore, in peso, di materie grasse:	
0403 90 51	– – – – – inferiore o uguale a 3 %	500
0403 90 53	– – – – – superiore a 3 % ed inferiore o uguale a 6 %	290
0405	Burro ed altre materie grasse provenienti dal latte; paste da spalmare lattiere:	
0405 10	– Burro:	
	– – avente tenore, in peso, di materie grasse inferiore o uguale a 85 %:	
	– – – Burro naturale:	
0405 10 11	– – – – in imballaggi immediati di contenuto netto inferiore o uguale a 1 kg	160
0405 10 19	– – – – altro	200
0406	Formaggi e latticini:	
0406 10	– Formaggio fresco (non stagionato), compreso il formaggio di siero di latte e i latticini	
	– – aventi tenore, in peso, di materie grasse inferiore o uguale a 40 %:	



Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
0406 10 30	--- Mozzarella, anche in un liquido	355
0406 10 50	--- altri	
0406 10 80	-- altri	165
0409 00 00	Miele naturale	165
0701	Patate, fresche o refrigerate:	
0701 90	- altre:	
	-- altre	
0701 90 50	--- di primizia, dal 1° gennaio al 30 giugno	50
0701 90 90	--- altre	1 265
0704	Cavoli, cavolfiori, cavoli ricci, cavoli rapa e simili prodotti commestibili del genere <i>Brassica</i> , freschi o refrigerati:	
0704 90	- altri:	
0704 90 10	-- Cavoli bianchi e cavoli rossi	280
0706	Carote, navoni, barbabietole da insalata, salsefica o barba di becco, sedani- rapa, ravanelli e simili radici commestibili, freschi o refrigerati:	
0706 10 00	- Carote e navoni	50
0806	Uve, fresche o secche:	
0806 10	- fresche:	
0806 10 10	-- da tavola	45
0809	Albicocche, ciliegie, pesche (comprese le pesche noci), prugne e prugnone, fresche:	
	- Ciliegie:	
0809 21 00	-- Ciliegie acide ( <i>Prunus cerasus</i> )	410
0811	Frutta anche cotte in acqua o al vapore, congelate, anche con aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti:	
0811 90	- altre:	
	-- altre	
	--- Ciliegie:	
0811 90 75	----- Ciliegie acide ( <i>Prunus cerasus</i> )	70



Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
1601	Salsicce, salami e prodotti simili, di carne, di frattaglie o di sangue; preparazioni alimentari a base di tali prodotti:	
	– altri:	
1601 00 91	-- Salsicce e salami, stagionati, anche da spalmare, non cotti	285
1602	Altre preparazioni e conserve di carni, di frattaglie o di sangue:	
1602 10 00	– Preparazioni omogeneizzate	75
1602 20	– di fegato di qualsiasi animale:	
1602 20 90	-- altre	140
	– di volatili della voce 0105	
1602 31	-- di tacchino:	
	---- contenenti, in peso, 57 % o più di carne o di frattaglie di volatili:	
1602 31 19	----- altre	40
1602 32	-- di galli e di galline:	
	– della specie suina:	
	---- contenenti, in peso, 57 % o più di carne o di frattaglie di volatili:	
1602 32 11	----- non cotte	130
1602 32 19	----- altre	30
1602 32 30	---- contenenti, in peso, 25 % o più e meno di 57 % di carne o di frattaglie di volatili	170
1602 32 90	---- altre	230
1602 41	-- Prosciutti e loro pezzi:	
1602 41 10	---- della specie suina domestica:	360
1602 49	-- altre, compresi i miscugli:	
	---- della specie suina domestica:	
	----- contenenti, in peso, 80 % o più di carne e/o di frattaglie, di ogni specie, compresi i grassi di qualsiasi natura o origine:	



Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
1602 49 15	----- altri miscugli contenenti prosciutti (zampe), spalle, lombate o collari, e loro pezzi	150
1602 49 30	----- contenenti, in peso, 40 % o più e meno di 80 % di carne o di frattaglie, di ogni specie, compresi i grassi di qualsiasi natura o origine	445
1602 49 50	----- contenenti, in peso, meno di 40 % di carne o di frattaglie, di ogni specie, compresi i grassi di qualsiasi natura o origine	60
1602 50	- della specie bovina:	
	-- altre	
1602 50 31	---- Manzo sotto sale (Corned beef) in recipienti ermeticamente chiusi	70
1602 50 95	---- altre	295
1701	Zuccheri di canna o di barbabietola e saccarosio chimicamente puro, allo stato solido:	
	- altri:	
1701 91 00	-- con aggiunta di aromatizzanti o di coloranti	55
1701 99	-- altri	
1701 99 10	---- Zuccheri bianchi	3 470
2001	Ortaggi e legumi, frutta ed altre parti commestibili di piante, preparati o conservati nell'aceto o nell'acido acetico:	
2001 10 00	- Cetrioli e cetriolini	265
2001 90	- altri:	
2001 90 70	-- Peperoni dolci	70
2005	Altri ortaggi e legumi preparati o conservati ma non nell'aceto o acido acetico, non congelati, diversi dai prodotti della voce 2006:	
	- altri ortaggi e miscugli di ortaggi:	
2005 99	-- altri	
2005 99 50	---- miscugli di ortaggi	245
2005 99 60	---- Crauti	40



2. Le importazioni in Bosnia-Erzegovina dei seguenti prodotti sono oggetto delle concessioni definite qui di seguito. Alle importazioni extracontingente si applica l'aliquota del dazio NPF. Per l'anno 2017 si applica l'intero importo del contingente, a prescindere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo.

Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)		
		All'1.1.2017	All'1.1.2018	All'1.1.2019
0401	Latte e crema di latte, non concentrati e senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti:			
0401 20	– aventi tenore, in peso, di materie grasse superiore a 1 % ed inferiore o uguale a 6 %			
	– – inferiore o uguale a 3 %:			
0401 20 11	– – – in imballaggi immediati di contenuto netto inferiore o uguale a 2 litri	5 432	9 506	13 580
	– – superiore a 3 %:			
0401 20 91	– – – in imballaggi immediati di contenuto netto inferiore o uguale a 2 litri	720	1 440	1 440
0403	Latticello, latte e crema coagulati, yogurt, chefir e altri tipi di latte e creme fermentati o acidificati, anche concentrati o con aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti o con aggiunta di aromatizzanti, di frutta o cacao:			
0403 10	– Yogurt:			
	– – non aromatizzati, né addizionati di frutta o di cacao:			
	– – – senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti e aventi tenore, in peso, di materie grasse:			
0403 10 11	– – – – inferiore o uguale a 3 %	1 515	3 030	3 030
0403 10 13	– – – – superiore a 3 % ed inferiore o uguale a 6 %	1 520	3 040	3 040
0403 90	– altri:			
	– – non aromatizzati, né addizionati di frutta o di cacao:			
	– – – altri			
	– – – – senza aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti e aventi tenore, in peso, di materie grasse:			



Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)		
		All'1.1.2017	All'1.1.2018	All'1.1.2019
0403 90 59	----- superiore a 6 %	1 762,5	3 525	3 525
1601	Salsicce, salami e prodotti simili, di carne, di frattaglie o di sangue; preparazioni alimentari a base di tali prodotti:			
	– altri:			
1601 00 99	-- altri	1 692,5	3 385	3 385*



## ALLEGATO II

## «ALLEGATO IV (a)

## Dazi applicabili all'importazione nell'Unione europea di merci originarie della Bosnia-Erzegovina

(di cui all'articolo 28, paragrafo 1 bis)

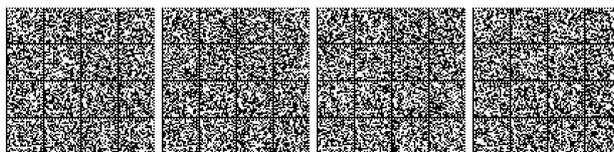
1. A decorrere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea, le importazioni dalla Bosnia-Erzegovina nell'Unione europea sono oggetto delle concessioni definite qui di seguito. Per l'anno 2017 si applica l'intero importo del contingente, a prescindere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo.

Codici NC	Designazione delle merci	Volume del contingente tariffario (in tonnellate)	Aliquota del dazio all'interno del contingente	Aliquota del dazio al di fuori del contingente
0301 91 10 0301 91 90 0302 11 10 0302 11 20 0302 11 80 0303 14 10 0303 14 20 0303 14 90 0304 42 10 0304 42 50 0304 42 90 ex 0304 52 00 0304 82 10 0304 82 50 0304 82 90 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 0305 43 00 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Trote ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Oncorhynchus mykiss</i> , <i>Oncorhynchus clarki</i> , <i>Oncorhynchus aguabonita</i> , <i>Oncorhynchus gilae</i> , <i>Oncorhynchus apache</i> e <i>Oncorhynchus chrysogaster</i> ): vive; fresche o refrigerate; congelate; secche, salate o in salamoia, affumicate; filetti di pesce ed altra carne di pesci; farine, polveri e agglomerati in forma di pellets, atti all'alimentazione umana	500	0 %	70 % del dazio NPF
0301 93 00 0302 73 00 0303 25 00 ex 0304 39 00 ex 0304 51 00 ex 0304 69 00 ex 0304 93 90 ex 0305 10 00 ex 0305 31 00 ex 0305 44 90 ex 0305 52 00 ex 0305 69 80	Carpe ( <i>Cyprinus</i> spp., <i>Carassius</i> spp., <i>Ctenopharyngodon idellus</i> , <i>Hypophthalmichthys</i> spp., <i>Cirrhinus</i> spp., <i>Mylopharyngodon piceus</i> , <i>Catla catla</i> , <i>Labeo</i> spp., <i>Osteochilus hasselti</i> , <i>Leptobarbus hoeveni</i> , <i>Megalobrama</i> spp.): vive; fresche o refrigerate; congelate; secche, salate o in salamoia, affumicate; filetti di pesce ed altra carne di pesci; farine, polveri e agglomerati in forma di pellets, atti all'alimentazione umana	140	0 %	70 % del dazio NPF



Codici NC	Designazione delle merci	Volume del contingente tariffario (in tonnellate)	Aliquota del dazio all'interno del contingente	Aliquota del dazio al di fuori del contingente
ex 0301 99 85 0302 85 10 0303 89 50 ex 0304 49 90 ex 0304 59 90 ex 0304 89 90 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Orate di mare ( <i>Dentex dentex</i> e <i>Pagellus</i> spp.): vive; fresche o refrigerate; congelate; secche, salate o in salamoia, affumicate; filetti di pesce ed altra carne di pesci; farine, polveri e agglomerati in forma di pellets, atti all'alimentazione umana	30	0 %	30 % del dazio NPF
ex 0301 99 85 0302 84 10 0303 84 10 ex 0304 49 90 ex 0304 59 90 ex 0304 89 90 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Spigole ( <i>Dicentrarchus labrax</i> ): vive; fresche o refrigerate; congelate; secche, salate o in salamoia, affumicate; filetti di pesce ed altra carne di pesci; farine, polveri e agglomerati in forma di pellets, atti all'alimentazione umana	30	0 %	30 % del dazio NPF
1604 13 11 1604 13 19 ex 1604 20 50	Preparazioni e conserve di sardine	50	6 %	100 %
1604 16 00 1604 20 40	Preparazioni e conserve di acciughe	70	12,5 %	100 %

2. L'aliquota del dazio applicabile a tutti i prodotti della voce SA 1604, escluse le preparazioni e conserve di sardine e le preparazioni e conserve di acciughe, è ridotta al 70 % dell'aliquota del dazio NPF.»



## ALLEGATO III

## «ALLEGATO III DEL PROTOCOLLO I

**Concessioni tariffarie accordate dalla Bosnia-Erzegovina ai prodotti agricoli trasformati originari dell'Unione europea**

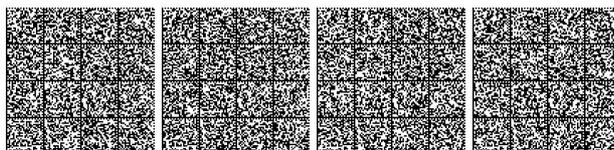
(di cui all'articolo 25 dell'ASA)

A decorrere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo per tener conto dell'adesione della Croazia all'Unione europea, il dazio all'importazione è abolito entro i limiti del contingente tariffario indicati in appresso. Alle importazioni extracontingente si applica l'aliquota del dazio NPF. Per l'anno 2017 si applica l'intero importo del contingente, a prescindere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo.

Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
0403	Latticello, latte e crema coagulati, yogurt, chefir e altri tipi di latte e creme fermentati o acidificati, anche concentrati o con aggiunta di zuccheri o di altri dolcificanti o con aggiunta di aromatizzanti, di frutta o cacao:	
0403 10	– Yogurt:	
	– – aromatizzati o addizionati di frutta o di cacao:	
	– – – altri, aventi tenore, in peso, di materie grasse:	
0403 10 91	– – – – inferiore o uguale a 3 %	480
0403 10 93	– – – – superiore a 3 % ed inferiore o uguale a 6 %	130
0403 10 99	– – – – superiore a 6 %	25
0403 90	– altri:	
	– – aromatizzati o addizionati di frutta o di cacao:	
	– – – altri, aventi tenore, in peso, di materie grasse provenienti dal latte:	
0403 90 91	– – – – inferiore o uguale a 3 %	530
0403 90 93	– – – – superiore a 3 % ed inferiore o uguale a 6 %	55
1905	Prodotti della panetteria, della pasticceria o della biscotteria, anche con aggiunta di cacao; ostie, capsule vuote dei tipi utilizzati per medicinali, ostie per sigilli, paste in sfoglie essiccate di farina, di amido e di fecola e prodotti simili:	
	– Biscotti con aggiunta di dolcificanti; cialde e cialdine:	
1905 31	– – Biscotti con aggiunta di dolcificanti:	
	– – – interamente o parzialmente rivestiti o ricoperti di cioccolato o di altre preparazioni contenenti cacao	



Codice NC	Designazione delle merci	Contingenti tariffari (in tonnellate)
1905 31 19	----- altri	365
	---- altri:	
	----- altri:	
1905 31 99	----- altri	600
1905 32	-- Cialde e cialdine:	
	---- altre:	
	----- interamente o parzialmente rivestite o ricoperte di cioccolato o di altre preparazioni contenenti cacao	
1905 32 19	----- altre	300
1905 90	- altri:	
	-- altri	
1905 90 45	---- Biscotti	35
2208	Alcole etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico inferiore a 80 % vol; acquaviti, liquori e altre bevande contenenti alcole di distillazione:	
2208 20	- Acquaviti di vino o di vinacce	
	-- presentate in recipienti di capacità inferiore o uguale a 2 litri:	
2208 20 29	---- altri	
ex 2208 20 29	----- Brandy d'uva e brandy di vinacce	85
ex 2208 20 29	----- altri	
2402	Sigari (compresi i sigari spuntati), sigaretti e sigarette, di tabacco o di sucedanei del tabacco:	
2402 20	- Sigarette contenenti tabacco:	
2402 20 90	-- altre	3 200»



## ALLEGATO IV

## «MODIFICHE DELL'ALLEGATO I DEL PROTOCOLLO 7

1. La tabella di cui al punto 1 dell'allegato 1 del protocollo 7 sulle importazioni di vini nell'Unione europea è sostituita dalla tabella seguente:

Codice NC	Designazione delle merci (conformemente all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del protocollo 7)	Dazio applicabile	Quantitativi (hl)	Disposizioni specifiche
ex 2204 10	Vini spumanti di qualità	Esenzione	25 500	(1)
ex 2204 21	Vini di uve fresche			
ex 2204 22 ex 2204 29	Vini di uve fresche	Esenzione	15 100	(1)

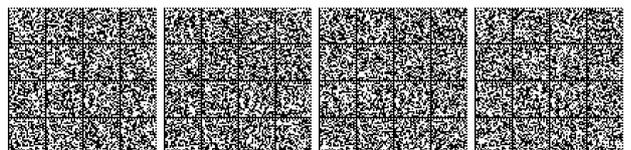
(1) Su richiesta di una delle parti possono svolgersi consultazioni volte a modificare i contingenti mediante il trasferimento di quantitativi dal contingente delle voci ex 2204 22 e ex 2204 29 al contingente delle voci ex 2204 10 ed ex 2204 21. Per l'anno 2017 si applica l'intero importo dei contingenti, a prescindere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo.

2. La tabella di cui al punto 3 dell'allegato 1 del protocollo 7 sulle importazioni di vini in Bosnia-Erzegovina è sostituita dalla tabella seguente:

Codice della tariffa doganale della Bosnia-Erzegovina	Designazione delle merci (conformemente all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del protocollo n. 7)	Dazio applicabile	Quantitativi all'1.1.2017 (hl)	Quantitativi all'1.1.2018 (hl)	Disposizioni specifiche
ex 2204 10	Vini spumanti di qualità	Esenzione	13 765	19 530	(1)
ex 2204 21	Vini di uve fresche				

(1) Per l'anno 2017 si applica l'intero importo dei contingenti, a prescindere dalla data di entrata in vigore o di applicazione provvisoria del protocollo.»

17CE0630



**DECISIONE (Euratom) 2017/76 DEL CONSIGLIO**  
**del 21 novembre 2016**

**che approva la conclusione da parte della Commissione europea, a nome della Comunità europea dell'energia atomica, del protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 101, secondo comma,

vista la raccomandazione della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra («ASA»), è stato firmato il 16 giugno 2008 ed è entrato in vigore il 1° giugno 2015 <sup>(1)</sup>.
- (2) La Repubblica di Croazia è diventata uno Stato membro dell'Unione il 1° luglio 2013.
- (3) A norma dell'articolo 6, paragrafo 2, secondo comma, dell'atto del 2012 relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea, l'adesione della Croazia all'ASA dovrebbe essere approvata mediante la conclusione di un protocollo dell'ASA da parte del Consiglio, che delibera all'unanimità a nome degli Stati membri, e del paese terzo interessato.
- (4) Il 24 settembre 2012 il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad avviare negoziati con la Bosnia-Erzegovina al fine di concludere un protocollo dell'ASA.
- (5) Tali negoziati si sono conclusi con successo e il 18 luglio 2016 è stato siglato il protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea («protocollo»).
- (6) Il protocollo riguarda questioni che rientrano nella competenza della Comunità europea dell'energia atomica.
- (7) È opportuno approvare la conclusione del protocollo da parte della Commissione a nome della Comunità europea dell'energia atomica per quanto riguarda le questioni che rientrano nella competenza della Comunità europea dell'energia atomica.
- (8) La firma e la conclusione del protocollo sono oggetto di procedure distinte per quanto riguarda le questioni che rientrano nel campo di applicazione del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

È approvata la conclusione da parte della Commissione europea, a nome della Comunità europea dell'energia atomica, del protocollo dell'accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Bosnia-Erzegovina, dall'altra, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Croazia all'Unione europea <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> GUL 164 del 30.6.2015, pag. 2.

<sup>(2)</sup> Cfr. pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.



*Articolo 2*

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

Fatto a Bruxelles, il 21 novembre 2016

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. PLAVČAN

**17CE0631**



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/77 DEL CONSIGLIO****del 16 gennaio 2017****che attua il regolamento (UE) n. 267/2012 concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 267/2012 del Consiglio, del 23 marzo 2012, concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran e che abroga il regolamento (UE) n. 961/2010 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 46, paragrafo 2,

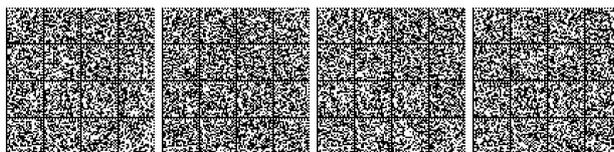
considerando quanto segue:

- (1) Il 23 marzo 2012 il Consiglio ha adottato il regolamento (UE) n. 267/2012.
- (2) In conformità della decisione (PESC) 2017/83 del Consiglio <sup>(2)</sup>, varie entità dovrebbero essere rimosse dall'elenco delle persone e delle entità soggette a misure restrittive di cui all'allegato IX del regolamento (UE) n. 267/2012.
- (3) A seguito delle sentenze del Tribunale nelle cause T-182/13 <sup>(3)</sup>, T-433/13 <sup>(4)</sup>, T-158/13 <sup>(5)</sup>, T-5/13 <sup>(6)</sup> e T-45/14 <sup>(7)</sup>, Moallem Insurance Company, Petropars Operation & Management Company, Petropars Resources Engineering Ltd, Iran Aluminium Company, Iran Liquefied Natural Gas Co., Hanseatic Trade Trust & Shipping (HTTS) GmbH e Naser Bateni non sono inclusi nell'elenco delle persone e delle entità soggette a misure restrittive di cui all'allegato IX del regolamento (UE) n. 267/2012.
- (4) A seguito della sentenza della Corte di giustizia nella causa C — 200/13P <sup>(8)</sup>, la Bank Saderat Iran non è inclusa nell'elenco delle persone e delle entità soggette a misure restrittive di cui all'allegato IX del regolamento (UE) n. 267/2012. Di conseguenza, e per certezza giuridica, la voce relativa alla Bank Saderat PLC (Londra) riportata in tale allegato dovrebbe essere soppressa.
- (5) È opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 267/2012,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

L'allegato IX del regolamento (UE) n. 267/2012 è modificato come indicato nell'allegato del presente regolamento.

<sup>(1)</sup> GUL 88 del 24.3.2012, pag. 1.<sup>(2)</sup> Decisione (PESC) 2017/83 del Consiglio, del 16 gennaio 2017, che modifica la decisione 2010/413/PESC concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran (cfr. pagina 92 della presente Gazzetta ufficiale).<sup>(3)</sup> Sentenza del Tribunale del 10 luglio 2014, *Moallem Insurance Co./Consiglio dell'Unione europea*, T-182/13, ECLI:EU:T:2014:624.<sup>(4)</sup> Sentenza del Tribunale del 5 maggio 2015, *Petropars Iran Co.e altri/Consiglio dell'Unione europea*, T-433/13, ECLI:EU:T:2015:255.<sup>(5)</sup> Sentenza del Tribunale del 15 settembre 2015, *Iranian Aluminium Co. (Iralco)/Consiglio dell'Unione europea*, T-158/13, ECLI:EU:T:2015:634.<sup>(6)</sup> Sentenza del Tribunale del 18 settembre 2015, *Iran Liquefied Natural Gas Co./Consiglio dell'Unione europea*, T-5/13, ECLI:EU:T:2015:644.<sup>(7)</sup> Sentenza del Tribunale del 18 settembre 2015, *Hanseatic Trade Trust & Shipping GmbH e Naser Bateni/Consiglio dell'Unione europea*, T-45/14, ECLI:EU:T:2015:650.<sup>(8)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 21 aprile 2016, *Consiglio dell'Unione europea/Bank Saderat Iran*, C-200/13 P, ECLI:EU:C:2016:284.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2017

Per il Consiglio  
Il presidente  
F. MOGHERINI

---

*ALLEGATO*

Le voci relative alle entità di seguito elencate sono rimosse dall'elenco di cui all'allegato IX, parte I.B del regolamento (UE) n. 267/2012:

I. **Persone ed entità coinvolte in attività nucleari o relative a missili balistici e persone ed entità che forniscono sostegno al governo dell'Iran.**

B. **Entità**

- «7. (a) Bank Saderat PLC (Londra)
- 48. Neka Novin (alias Niksa Nirou)
- 65. West Sun Trade GmbH
- 159. Oil Industry Pension Fund Investment Company (OPIC)».

17CE0632



## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/78 DELLA COMMISSIONE

del 15 luglio 2016

**che fissa le disposizioni amministrative per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda i sistemi eCall di bordo basati sul 112 e condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la privacy e la protezione dei dati degli utenti di tali sistemi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 13, e l'articolo 9,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2015/758 stabilisce come obbligo generale che i nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie M<sub>1</sub> ed N<sub>1</sub> devono essere muniti, a partire dal 31 marzo 2018, di sistemi eCall di bordo basati sul 112.
- (2) Il regolamento delegato (UE) 2017/79 della Commissione <sup>(2)</sup> fissa i requisiti tecnici specifici e le procedure di prova per l'omologazione CE dei veicoli a motore riguardo ai sistemi eCall di bordo basati sul 112 nonché per l'omologazione delle entità tecniche indipendenti (*Separate Technical Units* — STU) eCall di bordo basate sul 112 e dei componenti del sistema eCall di bordo basato sul 112.
- (3) Con la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> viene istituito il quadro generale per l'omologazione CE dei veicoli a motore e vengono definiti i ruoli e le responsabilità di tutti gli attori coinvolti ai vari stadi della procedura di omologazione. D'altra parte, è necessario stabilire le disposizioni amministrative specifiche per l'omologazione CE dei veicoli a motore muniti di sistemi eCall di bordo basati sul 112 nonché delle STU e dei componenti di bordo basati sul 112.
- (4) Per garantire che le procedure di prova per l'omologazione CE siano applicate in modo uniforme e per semplificare la domanda di omologazione, è anche opportuno definire una serie standardizzata di schede informative, di modelli per i certificati di omologazione CE e di modelli per il marchio di omologazione CE.
- (5) I fabbricanti devono far sì che i sistemi eCall di bordo basati sul 112 non siano tracciabili né possano essere sottoposti a sorveglianza costante. A tal fine, occorre far sì che i sistemi eCall di bordo basati sul 112, in normali condizioni di funzionamento, non costituiscano un mezzo di comunicazione e che, al di fuori di tali sistemi, nessun ente possa disporre dei dati della loro memoria interna prima dell'attivazione del sistema eCall. I fabbricanti dovrebbero inoltre adottare opportune misure di salvaguardia per proteggere la sicurezza dei dati contenuti nella memoria interna del sistema da accessi non autorizzati o da usi impropri.
- (6) Il trattamento dei dati mediante il sistema eCall di bordo basato sul 112 dev'essere adeguato, pertinente e proporzionato alle finalità per le quali i dati sono raccolti e trattati.

<sup>(1)</sup> GUL 123 del 19.5.2015, pag. 77.

<sup>(2)</sup> Regolamento delegato (UE) 2017/79 della Commissione, del 12 settembre 2016, che stabilisce in dettaglio prescrizioni tecniche e procedure di prova per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda i relativi sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112, nonché delle entità tecniche indipendenti e dei componenti eCall di bordo basati sul servizio 112, e che integra e modifica il regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le deroghe e le norme applicabili (cfr. pag. 44 della presente Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli («direttiva quadro») (GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1).



- (7) È opportuno che ai consumatori siano fornite informazioni complete e affidabili sul funzionamento del sistema eCall di bordo basato sul 112, in particolare sul modo in cui i dati sono trattati da tale sistema e sulla protezione dei dati. Occorre anche informare i consumatori sulle caratteristiche e le possibilità offerte da servizi privati d'emergenza o da altri servizi a valore aggiunto, di cui sia munito il veicolo a motore.
- (8) Per disporre di un approccio coerente alle informazioni da dare ai consumatori sul funzionamento del sistema eCall di bordo basato sul 112, occorre definire un modello di informazione degli utenti che contenga almeno le informazioni che devono essere fornite insieme alla documentazione tecnica del veicolo.
- (9) Ai fabbricanti di veicoli dovrebbe essere accordato un lasso di tempo sufficiente per adeguarsi ai requisiti tecnici dell'omologazione dei sistemi eCall di bordo basati sul 112. Anche gli Stati membri dovrebbero disporre del tempo sufficiente per creare sul proprio territorio l'infrastruttura del centro di raccolta delle chiamate di emergenza (*Public Safety Answering Point* — PSAP), necessaria alla corretta ricezione e gestione delle eCall. È perciò opportuno che la data di applicazione del presente regolamento coincida con la data a partire dalla quale, in conformità al regolamento (UE) 2015/758, diviene obbligatoria l'installazione di sistemi eCall di bordo basati sul 112.
- (10) Sulle misure di cui al presente regolamento è stato consultato il Garante europeo della protezione dei dati ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato tecnico — Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto

Il presente regolamento fissa le disposizioni amministrative per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli riguardo ai sistemi eCall di bordo basati sul 112, nonché per l'omologazione delle entità tecniche indipendenti eCall di bordo basate sul 112 e dei componenti del sistema eCall di bordo basato sul 112 progettati e costruiti per tali veicoli.

Esso stabilisce inoltre condizioni uniformi di applicazione delle disposizioni del regolamento (UE) 2015/758 per quanto riguarda la privacy e la protezione dei dati degli utenti dei sistemi eCall di bordo basati sul 112.

#### Articolo 2

##### Omologazione CE dei veicoli riguardo ai sistemi eCall di bordo basati sul 112 di cui sono muniti

1. È il fabbricante che presenta all'autorità di omologazione, quale definita all'articolo 3, paragrafo 29, della direttiva 2007/46/CE, la domanda di omologazione CE di un veicolo riguardo al sistema eCall di bordo basato sul 112.
2. La domanda di cui al paragrafo 1 è redatta in base al modello di cui all'allegato I, parte 1.
3. Se i requisiti tecnici di cui all'articolo 5 del regolamento delegato (UE) 2017/79 sono soddisfatti, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione CE ed emette un certificato di omologazione CE numerato secondo il sistema di cui alla direttiva 2007/46/CE, allegato VII.

Uno Stato membro non può attribuire lo stesso numero a un altro tipo di veicolo.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (G.U.L. 8 del 12.1.2001, pag. 1).



4. Il certificato di omologazione CE è redatto in base al modello di cui all'allegato I, parte 2.
5. Nel manuale di istruzioni, il fabbricante deve fornire informazioni sul trattamento dei dati effettuato con il sistema eCall di bordo basato sul 112, attenendosi al modello di cui all'allegato I, parte 3, del presente regolamento.

#### Articolo 3

### **Omologazione CE delle entità tecniche indipendenti (STU) eCall di bordo basate sul 112 o dei componenti del sistema eCall di bordo basato sul 112**

1. È il fabbricante che presenta all'autorità di omologazione, quale definita all'articolo 3, paragrafo 29, della direttiva 2007/46/CE, la domanda di omologazione CE di un tipo di STU eCall di bordo basata sul 112 o di un tipo di componente del sistema eCall di bordo basato sul 112.
2. La domanda di cui al paragrafo 1 è redatta in base al modello di cui all'allegato II, parte 1, del presente regolamento.
3. Se sono soddisfatti i requisiti tecnici di cui, rispettivamente, all'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2017/79, per quanto riguarda i componenti, e all'articolo 7 del medesimo per quanto riguarda le STU, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione CE ed emette un certificato di omologazione CE avente un numero di omologazione assegnato secondo il sistema di cui alla direttiva 2007/46/CE, allegato VII.

Uno Stato membro non può attribuire lo stesso numero a un altro tipo di STU o di componente.

4. Il certificato di omologazione CE è redatto in base al modello di cui all'allegato II, parte 2.

#### Articolo 4

### **Marchio di omologazione CE**

Tutti i componenti o le STU conformi a un tipo cui sia stata rilasciata l'omologazione CE per componente o STU ai sensi del presente regolamento devono essere contrassegnati da un marchio di omologazione CE conforme al modello di cui all'allegato II, parte 3.

#### Articolo 5

### **Privacy e protezione dei dati**

1. Il fabbricante prende le misure necessarie affinché, nelle normali condizioni di funzionamento, il sistema eCall di bordo basato sul 112 o la STU eCall di bordo basata sul 112 non siano tracciabili né oggetto di sorveglianza costante. Il costruttore garantisce inoltre che i dati della memoria interna del sistema o della STU siano automaticamente e costantemente cancellati e che nessun ente ne possa disporre al di fuori del sistema di bordo o della STU prima dell'attivazione del sistema eCall.
2. Il fabbricante informa il proprietario del veicolo delle misure adottate in conformità all'articolo 6, paragrafo 9, del regolamento (UE) 2015/758, utilizzando il modello di cui all'allegato I, parte 3, del presente regolamento.
3. Il fabbricante adotta opportune misure di salvaguardia (come tecniche di cifratura) per proteggere la sicurezza dei dati personali della memoria interna del sistema eCall di bordo basato sul 112 o della STU eCall di bordo basata sul 112 e per impedire attività di sorveglianza e usi impropri. Tali misure sono adeguate nonché assolutamente proporzionate e necessarie all'obiettivo previsto.



*Articolo 6***Entrata in vigore e applicazione**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 31 marzo 2018.

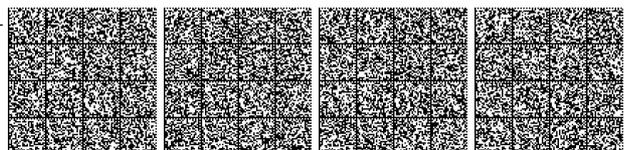
Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2016

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER



ALLEGATO I

**Documenti amministrativi per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda  
l'installazione di sistemi eCall di bordo basati sul 112**



## PARTE 1

## Scheda informativa

## MODELLO

Scheda informativa n. ... relativa all'omologazione CE di un veicolo a motore per quanto riguarda il sistema eCall di bordo basato sul 112.

Le seguenti informazioni vanno fornite in triplice copia e devono comprendere un indice. I disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in formato A4. Eventuali fotografie devono avere un livello di risoluzione sufficiente.

Se i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti (*separate technical units* — STU) di cui alla presente scheda informativa comprendono funzioni a comando elettronico, vanno fornite informazioni sulle loro prestazioni.

0. ASPETTI GENERALI
- 0.1. Marca (ragione sociale del fabbricante): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i: .....
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo <sup>(1)</sup>: .....
- 0.3.1. Ubicazione di tale marcatura: .....
- 0.4. Categoria cui appartiene il veicolo <sup>(2)</sup>: .....
- 0.5. Denominazione e indirizzo del fabbricante: .....
- 0.8. Nome/i e indirizzo/i dello/gli stabilimento/i di assemblaggio: .....
- 0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante: .....
1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO
- 1.1. Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo: .....
9. CARROZZERIA
- 9.1. Tipo di carrozzeria <sup>(4)</sup>: .....
- 9.10. Finiture interne
- 9.10.2. Disposizione e identificazione di comandi, spie e indicatori
- 9.10.2.1. Fotografie e/o disegni della disposizione dei simboli, dei comandi, delle spie e degli indicatori che indichino in particolare il simbolo e la posizione dell'eventuale spia/indicatore o una descrizione di altri mezzi impiegati per avvertire gli occupanti dei veicoli in caso di avaria critica che comporti l'incapacità del sistema di effettuare una chiamata eCall basata sul 112: .....



## 9.12.2. Natura e ubicazione di sistemi supplementari di ritenuta (indicare sì/no/facoltativo)

(S = sedile sinistro, D = sedile destro, C = sedile centrale)

		Airbag frontale	Airbag laterale	Pretensionatore della cintura
Prima fila di sedili	S			
	C			
	D			
Seconda fila di sedili (*)	S			
	C			
	D			

(\*) La tabella può essere estesa per quanto necessario nel caso in cui un veicolo avesse più di 2 file di sedili o se il veicolo avesse più di 3 sedili nel senso della larghezza.

## 9.12.4. Breve descrizione degli eventuali componenti elettrici/elettronici .....

12. VARIE

12.8. Sistema eCall

12.8.1. Presenza: sì/no <sup>(3)</sup>

12.8.2. Descrizione tecnica e/o disegni schematici: .....

12.8.3. Numero di omologazione (se disponibile) della STU eCall di bordo: .....

12.8.4. Per sistemi eCall non omologati come STU:

12.8.4.1. Descrizione dettagliata, fotografie e/o disegni del sistema eCall e della sua ubicazione nel veicolo: .....

12.8.4.2. Elenco dei principali componenti del sistema eCall: .....

12.8.4.3. Schema delle connessioni elettriche .....

12.8.5. Presenza di un sistema TPS (*third party service*) eCall: sì/no <sup>(3)</sup>12.8.6. Presenza di altri servizi a valore aggiunto: sì/no <sup>(3)</sup>12.8.7. Dichiarazione di conformità alle norme di cui all'articolo 5, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2015/758: sì/no <sup>(3)</sup>

Data, firma

Note esplicative

<sup>(1)</sup> Se i mezzi di identificazione del tipo contengono caratteri non pertinenti per la descrizione del veicolo, del componente o della STU oggetto della scheda informativa, tali caratteri devono essere rappresentati nella documentazione con il simbolo «?» (per esempio, ABC??123??).

<sup>(2)</sup> V. definizione di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 2007/46/CE.

<sup>(3)</sup> Cancellare la dicitura inutile.

<sup>(4)</sup> Usare i codici elencati all'allegato II, parte C, della direttiva 2007/46/CE.



PARTE 2

Certificato di omologazione CE

MODELLO

Formato A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'autorità di omologazione

Notifica riguardante:

- il rilascio dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
- l'estensione dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
- il rifiuto dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
- la revoca dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>



a un tipo di veicolo per quanto riguarda l'installazione di sistemi eCall di bordo basati sul numero 112 <sup>(1)</sup>

in riferimento al regolamento (UE) 2015/758, modificato da ultimo dal regolamento (UE) ..... / .....

Numero di omologazione CE: .....

Motivo dell'estensione: .....

SEZIONE I

- 0.1. Marca (ragione sociale del fabbricante): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i: .....
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Ubicazione di tale marcatura: .....
- 0.4. Categoria cui appartiene il veicolo <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Denominazione e indirizzo del fabbricante: .....
- 0.8. Nome/i e indirizzo/i dello/gli stabilimento/i di assemblaggio: .....
- 0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante: .....

SEZIONE II

- 1. Eventuali informazioni aggiuntive: cfr. addendum
- 2. Servizio tecnico che effettua le prove: .....
- 3. Data del verbale di prova: .....
- 4. Numero del verbale di prova: .....
- 5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum.
- 6. Luogo: .....
- 7. Data: .....
- 8. Firma: .....



- Allegati: 1. Fascicolo di omologazione.  
2. Verbale di prova.

*Note esplicative*

- (1) Cancellare la dicitura inutile.
- (2) Se i mezzi di identificazione del tipo contengono caratteri non pertinenti per la descrizione del veicolo, del componente o della STU oggetto della scheda informativa, tali caratteri devono essere rappresentati nella documentazione con il simbolo «?» (per esempio, ABC??123??).
- (3) V. definizione di cui all'allegato II, parte A, della direttiva 2007/46/CE.

\_\_\_\_\_

*Addendum*

**al certificato di omologazione CE n. ...**

- 1. Informazioni aggiuntive
  - 1.1. Breve descrizione del sistema eCall montato sul veicolo: .....
  - 1.2. Ubicazione del sistema eCall: .....
  - 1.3. Modalità di attivazione del sistema eCall: .....
  - 1.4. Alimentazione elettrica del sistema eCall: .....
  - 1.5. Presenza di un sistema TPS eCall montato sul veicolo: sì/no (1)
  - 1.6. Presenza di altri servizi a valore aggiunto: sì/no (1)
- 2. Numero di omologazione di STU/componente (1) eCall di bordo basati sul 112 eventualmente installati sul veicolo per soddisfare il regolamento (UE) 2015/758 e suoi atti di esecuzione: .....
- 3. Eventuali osservazioni: .....

(1) Cancellare la dicitura inutile.

\_\_\_\_\_



## PARTE 3

**Modello di scheda informativa per gli utenti**

La documentazione tecnica consegnata insieme al veicolo (manuale di istruzioni) deve contenere informazioni chiare, complete e facilmente accessibili riguardo al sistema eCall di bordo basato sul 112 del veicolo e alle sue modalità di funzionamento nonché ad eventuali sistemi eCall supportati da servizi di terzi (sistemi TPS) o ad altri servizi a valore aggiunto montati sul veicolo e alle loro funzionalità aggiuntive.

Dovranno essere chiaramente descritte le differenze tra il trattamento dei dati eseguito dal sistema eCall di bordo basato sul 112 e quello eseguito da eventuali sistemi TPS o altri servizi a valore aggiunto.

Le informazioni riguardanti la privacy e la protezione dei dati vanno date separatamente per il sistema basato sul 112 e i sistemi TPS e prima del loro utilizzo, per evitare confusione sulle finalità perseguite e sul valore aggiunto del trattamento dei dati.

Questo modello elenca le informazioni minime che devono essere fornite all'utente e può essere integrato da altre informazioni aventi attinenza con le specifiche circostanze in cui i dati vengono raccolti o trattati.

1. DESCRIZIONE DEL SISTEMA ECALL DI BORDO
  - 1.1. Panoramica del sistema eCall di bordo basato sul 112, del suo funzionamento e delle sue funzionalità: .....
  - 1.2. Il servizio eCall basato sul 112 è un servizio pubblico di interesse generale ed è accessibile gratuitamente.
  - 1.3. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 si attiva per definizione in modo automatico. Si attiva automaticamente attraverso sensori di bordo in caso di incidente grave. Si attiverà automaticamente anche quando il veicolo è munito di un sistema TPS che non funziona in caso di incidente grave.
  - 1.4. Se necessario, il sistema eCall di bordo basato sul 112 può anche essere attivato manualmente. Istruzioni per l'attivazione manuale del sistema: .....
  - 1.5. In caso di guasto grave del sistema che possa disattivare il sistema di bordo eCall basato sul 112, agli occupanti del veicolo sarà dato il seguente avvertimento: .....
2. INFORMAZIONI SUL TRATTAMENTO DEI DATI
  - 2.1. Il trattamento dei dati personali attraverso il sistema eCall di bordo basato sul 112 deve essere conforme alle norme sulla protezione dei dati personali di cui alle direttive 95/46/CE <sup>(1)</sup> e 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, e deve, in particolare, basarsi sulla necessità di proteggere gli interessi vitali delle persone in conformità all'articolo 7, lettera d), della direttiva 95/46/CE <sup>(3)</sup>.
  - 2.2. Il trattamento di tali dati deve limitarsi strettamente al trattamento della chiamata d'emergenza eCall al 112, il numero unico di emergenza europeo.
  - 2.3. **Tipi di dati e loro destinatari**
    - 2.3.1. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 può raccogliere e trattare solo i seguenti dati:
      - Numero di identificazione del veicolo
      - Tipo di veicolo (veicoli passeggeri e veicoli commerciali leggeri)

<sup>(1)</sup> 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 (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

<sup>(3)</sup> La direttiva 95/46/CE è abrogata dal regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1). Il regolamento si applica a decorrere dal 25 maggio 2018.



- Tipo di propulsione/stoccaggio del veicolo (benzina/diesel/GNC/GPL/elettrico/idrogeno)
- Ultime tre posizioni e direzione di marcia del veicolo
- File di registro dell'attivazione automatica del sistema e sua marcatura temporale
- Eventuali dati aggiuntivi: .....

2.3.2. I destinatari dei dati elaborati dal sistema eCall di bordo basato sul 112 sono i centri di raccolta delle chiamate di emergenza, designati dalle rispettive autorità pubbliche del paese sul cui territorio essi si trovano, che sono i primi a ricevere e a gestire le chiamate eCall al numero unico di emergenza europeo 112.

Eventuali informazioni aggiuntive: .....

#### 2.4. Modalità di elaborazione dei dati

2.4.1. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 va progettato in modo da garantire che i dati contenuti nella memoria del sistema non siano disponibili al di fuori del sistema prima che si attivi la chiamata eCall.

Eventuali osservazioni aggiuntive: .....

2.4.2. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 va progettato in modo da garantire che non sia tracciabile né che possa essere sottoposto a sorveglianza costante in normali condizioni di funzionamento.

Eventuali osservazioni aggiuntive: .....

2.4.3. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 va progettato in modo da garantire che i dati della memoria interna del sistema vengano cancellati in modo automatico e continuo.

2.4.3.1. I dati relativi alla localizzazione del veicolo sono costantemente sovrascritti nella sua memoria interna in modo da memorizzare al massimo le ultime tre posizioni del veicolo, necessarie al normale funzionamento del sistema.

2.4.3.2. Il registro dei dati sull'attività, interno al sistema eCall di bordo basato sul 112, si conserva solo per il tempo necessario alla finalità di gestire la chiamata d'emergenza eCall e comunque per non più di 13 ore dal momento in cui è stata avviata un'emergenza eCall.

Eventuali osservazioni aggiuntive: .....

#### 2.5. Modalità per l'esercizio dei propri diritti in relazione ai dati

2.5.1. L'interessato (il proprietario del veicolo) ha il diritto di accedere ai dati e di chiedere eventualmente la rettifica, la cancellazione o il congelamento dei dati che lo riguardano e il cui trattamento non è conforme alle disposizioni della direttiva 95/46/CE. Alle parti terze cui fossero stati comunicati i dati devono essere notificate le rettifiche, le cancellazioni o i congelamenti effettuati in conformità alla presente direttiva, a meno che ciò non si riveli impossibile o implichi uno sforzo sproporzionato.

2.5.2. L'interessato ha il diritto di effettuare un reclamo alla competente autorità per la protezione dei dati se ritiene che i suoi diritti siano stati violati in conseguenza del trattamento dei propri dati personali.

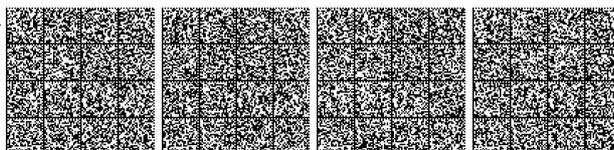
2.5.3. Eventuale servizio di contatto che effettua il trattamento delle domande di accesso: ...

### 3. INFORMAZIONI SUI SERVIZI TPS E SU ALTRI SERVIZI A VALORE AGGIUNTO (SE INSTALLATI)

3.1. Descrizione dell'attività e delle funzionalità di un sistema TPS/servizio a valore aggiunto: .....

3.2. Il trattamento dei dati personali da parte di un sistema TPS/altro servizio a valore aggiunto deve soddisfare le norme sulla protezione dei dati personali di cui alle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE.

3.2.1. Base giuridica per l'uso di un sistema TPS e/o di servizi a valore aggiunto e per il trattamento dei dati da parte loro: .....

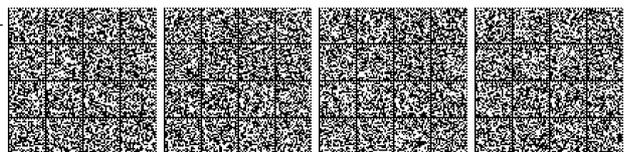


- 3.3. Un sistema TPS e/o gli altri servizi a valore aggiunto possono trattare dati personali solo se esiste l'esplicito consenso dell'interessato (il proprietario o i proprietari del veicolo).
- 3.4. Modalità del trattamento dei dati da parte di un sistema TPS e/o di altri servizi a valore aggiunto, comprese le necessarie informazioni aggiuntive riguardanti la tracciabilità, la sorveglianza e il trattamento dei dati personali:
- 3.5. Il proprietario di un veicolo munito di sistema TPS eCall e/o di altri servizi a valore aggiunto oltre al sistema eCall di bordo basato sul 112 ha il diritto di scegliere se usare il sistema eCall di bordo basato sul 112 piuttosto che il sistema TPS eCall e l'altro servizio a valore aggiunto.
- 3.5.1. Dati di contatto per il trattamento delle richieste di disattivazione del sistema TPS eCall: .....



ALLEGATO II

**Documenti amministrativi per l'omologazione CE di STU eCall di bordo basate sul 112 o di componenti di sistemi eCall di bordo basati sul 112**



## PARTE 1

**Scheda informativa****MODELLO**

Scheda informativa n. ... relativa all'omologazione CE di STU eCall di bordo basate sul 112 o di componenti di sistemi eCall di bordo basati sul 112 <sup>(1)</sup>.

Le seguenti informazioni vanno fornite in triplice copia e devono comprendere un indice. I disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in formato A4. Eventuali fotografie devono avere un livello di risoluzione sufficiente.

Se le STU o i componenti di cui alla presente scheda informativa comprendono funzioni a comando elettronico, vanno fornite informazioni sulle loro prestazioni.

0. ASPETTI GENERALI
- 0.1. Marca (ragione sociale del fabbricante): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sulla STU <sup>(1)</sup>: .....
- 0.3.1. Ubicazione di tale marcatura: .....
- 0.4. In caso di STU, categoria di veicolo alla quale è destinata <sup>(2)</sup>: .....
- 0.5. Denominazione e indirizzo del fabbricante: .....
- 0.7. Posizione e metodo di apposizione del marchio di omologazione CE: .....
- 0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante: .....
- 12.8. Sistema eCall
- 12.8.2. Descrizione tecnica e/o disegni schematici: .....
- 12.8.3.1. Fotografie e/o disegni sufficientemente particolareggiati e in una scala idonea a consentire l'identificazione della STU o del componente. I disegni devono indicare la posizione prevista sul veicolo della STU o del componente e lo spazio previsto per il marchio di omologazione CE di tale STU o componente: .....
- 12.8.3.1.1. Istruzioni per l'installazione sul veicolo, indicanti tra l'altro la posizione e l'orientamento del componente del sistema eCall di bordo basato sul 112: .....
- 12.8.3.1.2. Posizione e metodo di montaggio sul veicolo della STU eCall di bordo basata sul 112: .....
- 12.8.3.2. Elenco delle principali parti che costituiscono la STU o il componente: .....
- 12.8.7. Dichiarazione di conformità alle norme di cui all'articolo 5, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2015/758: sì/no <sup>(3)</sup>

*Note esplicative*

<sup>(1)</sup> Se i mezzi di identificazione del tipo contengono caratteri non pertinenti per la descrizione del veicolo, del componente o della STU oggetto della scheda informativa, tali caratteri devono essere rappresentati nella documentazione con il simbolo «?» (per esempio, ABC??123??).

<sup>(2)</sup> V. definizione di cui all'allegato II, sezione A, della direttiva 2007/46/CE.

<sup>(3)</sup> Cancellare la dicitura inutile.



PARTE 2

Certificato di omologazione CE

MODELLO

Formato A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'autorità di omologazione

Notifica riguardante:

- il rilascio dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
- l'estensione dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
- il rifiuto dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>
- la revoca dell'omologazione CE <sup>(1)</sup>

a un tipo di veicolo per quanto riguarda l'installazione di sistemi eCall di bordo basati sul numero 112 <sup>(1)</sup>

in riferimento al regolamento (UE) n. 2015/758.

Numero di omologazione CE: .....

Motivo dell'estensione: .....

SEZIONE I

- 0.1. Marca (ragione sociale del fabbricante): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sulla STU o sul componente <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Ubicazione di tale marcatura: .....
- 0.4. In caso di STU, categoria di veicolo alla quale è destinata <sup>(2)</sup>: .....
- 0.5. Nome e indirizzo del fabbricante: .....
- 0.7. Posizione e metodo di apposizione del marchio di omologazione CE: .....
- 0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante: .....

SEZIONE II

- 1. Eventuali informazioni aggiuntive: cfr. addendum
- 2. Servizio tecnico che effettua le prove: .....
- 3. Data del verbale di prova: .....
- 4. Numero del verbale di prova: .....

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura inutile.

<sup>(2)</sup> Se i mezzi di identificazione del tipo contengono caratteri non pertinenti per la descrizione del veicolo, del componente o della STU oggetto della scheda informativa, tali caratteri devono essere rappresentati nella documentazione con il simbolo «?» (per esempio, ABC??123??).



5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum.
6. Luogo: .....
7. Data: .....
8. Firma: .....

Allegati: 1. Fascicolo di omologazione.  
2. Verbale di prova.

---

*Addendum*

**al certificato di omologazione CE n. ...**

1. Informazioni aggiuntive
  - 1.1. Descrizione succinta della STU eCall di bordo basata sul 112 o del componente del sistema eCall di bordo basato sul 112 <sup>(1)</sup>: .....
  - 1.1.1. Istruzioni per l'installazione sul veicolo, indicanti tra l'altro la posizione e l'orientamento del componente del sistema eCall di bordo basato sul 112: .....
  - 1.1.2. Esempio di marchio di omologazione CE apposto sulla STU eCall di bordo basata sul 112 o sul componente del sistema eCall di bordo basato sul 112 <sup>(1)</sup>: .....
  - 1.2. Posizione e metodo di montaggio sul veicolo della STU eCall: .....
  - 1.3. Modalità di attivazione: .....
  - 1.4. Alimentazione: .....
2. Il componente del sistema eCall di bordo basato sul 112 è conforme ai requisiti tecnici fissati dal regolamento delegato (UE) 2017/79 della Commissione, allegato I. Esso soddisfa inoltre i requisiti contemplati dai seguenti atti:
  - 2.1. allegato IV del regolamento delegato (UE) 2017/79: sì/no <sup>(1)</sup>
  - 2.2. allegato VI del regolamento delegato (UE) 2017/79: sì/no <sup>(1)</sup>
  - 2.3. allegato VII del regolamento delegato (UE) 2017/79: sì/no <sup>(1)</sup>
3. Eventuali osservazioni: .....

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura inutile.



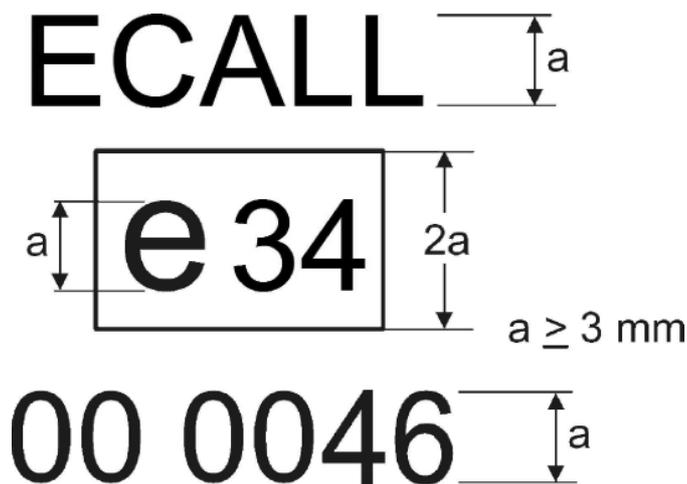
## PARTE 3

**Marchio di omologazione CE per STU e componenti**

1. Il marchio di omologazione CE di componenti e STU deve essere costituito da:
  - 1.1. un rettangolo all'interno del quale è iscritta la lettera «e» seguita dal numero distintivo dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione CE del componente o della STU:
 

1 per la Germania	12 per l'Austria	26 per la Slovenia
2 per la Francia	13 per il Lussemburgo	27 per la Slovacchia
3 per l'Italia	17 per la Finlandia	29 per l'Estonia
4 per i Paesi Bassi	18 per la Danimarca	32 per la Lettonia
5 per la Svezia	19 per la Romania	34 per la Bulgaria
6 per il Belgio	20 per la Polonia	36 per la Lituania
7 per l'Ungheria	21 per il Portogallo	49 per Cipro
8 per la Repubblica ceca	23 per la Grecia	50 per Malta
9 per la Spagna	24 per l'Irlanda	
11 per il Regno Unito	25 per la Croazia	
  - 1.2. In prossimità del rettangolo, il «numero di omologazione di base» di cui alla sezione 4 del numero di omologazione preceduto dalle 2 cifre indicanti il numero progressivo attribuito al presente regolamento. Attualmente, il numero progressivo è «00».
  - 1.3. Nel caso di una STU eCall di bordo basata sul 112, il numero progressivo va preceduto dalle lettere «ECALL» e va posto nelle immediate vicinanze del rettangolo.
2. Il marchio di omologazione CE si appone sulla parte principale della STU eCall di bordo basata sul 112 o sul componente del sistema eCall di bordo basato sul 112 in modo che sia indelebile nonché chiaramente e facilmente leggibile.
3. Esempi di marchi di omologazione CE apposti su STU eCall di bordo basate sul 112 e su componenti del sistema eCall di bordo basati sul 112 si trovano rispettivamente alla figura 1 e alla figura 2.

Figura 1

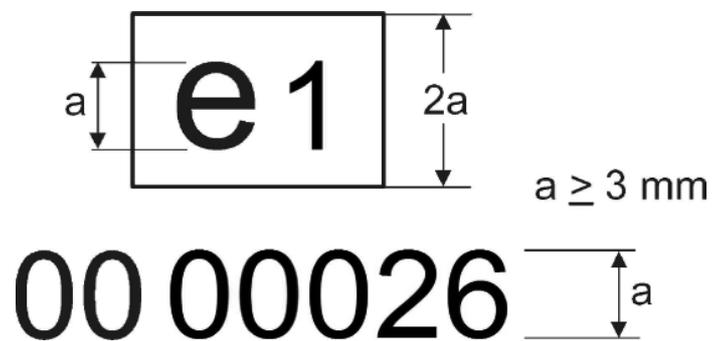
**Esempio di marchio di omologazione CE di STU eCall di bordo basate sul 112***Nota esplicativa*

Legenda: l'omologazione CE della STU è stata rilasciata dalla Bulgaria con il numero 0046. Le prime due cifre «00» indicano che la STU è stata omologata ai sensi del presente regolamento.



Figura 2

Esempio di marchio di omologazione CE di componenti di sistemi eCall di bordo basati sul 112



Nota esplicativa

Legenda: l'omologazione CE del componente è stata rilasciata dalla Germania con il numero 00026. Le prime due cifre «00» indicano che il componente è stato omologato ai sensi del presente regolamento.

17CE0633



**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2017/79 DELLA COMMISSIONE**  
**del 12 settembre 2016**

**che stabilisce in dettaglio prescrizioni tecniche e procedure di prova per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda i relativi sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112, nonché delle entità tecniche indipendenti e dei componenti eCall di bordo basati sul servizio 112, e che integra e modifica il regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le deroghe e le norme applicabili**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

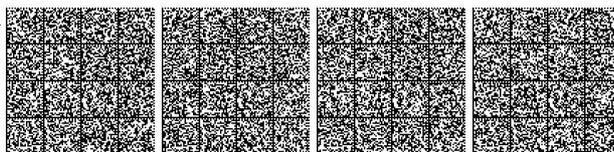
visto il regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 2, paragrafo 2, l'articolo 5, paragrafi 8 e 9, e l'articolo 6, paragrafo 12,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2015/758 stabilisce che entro il 31 marzo 2018 i nuovi tipi di veicoli delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> devono essere muniti obbligatoriamente di sistemi eCall di bordo basati sul 112.
- (2) È necessario fissare in dettaglio le prescrizioni tecniche e le procedure di prova per l'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda i relativi sistemi eCall di bordo basati sul 112. Le procedure di prova consentono anche di testare e omologare le entità tecniche indipendenti («STU») e i componenti eCall di bordo basati sul 112 e destinati ad essere montati sui veicoli a motore o ad integrare i sistemi eCall di bordo basati sul 112.
- (3) È opportuno che le prove siano eseguite dai servizi tecnici nell'ambito delle funzioni previste dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> che stabilisce il quadro generale per l'omologazione CE dei veicoli a motore e definisce i ruoli e le responsabilità di tutti gli attori coinvolti nelle varie fasi del procedimento di omologazione.
- (4) Prove e prescrizioni dovrebbero essere concepite in modo da evitare la ripetizione dei medesimi test. È inoltre indispensabile una certa flessibilità per quanto riguarda i veicoli per uso speciale costruiti in più fasi conformemente alla direttiva 2007/46/CE, visto che ad essi non si applicano le prescrizioni relative agli urti frontali e laterali di cui ai regolamenti UNECE n. 94 e 95. Per questo motivo occorre che l'omologazione rilasciata al veicolo di base in una fase precedente del procedimento relativamente al sistema eCall di bordo basato sul 112 conservi la sua validità, a meno che non siano state effettuate modifiche al sistema o ai suoi sensori successivamente all'omologazione.
- (5) In certi casi, per ragioni tecniche, i veicoli di determinate classi non possono essere dotati di un meccanismo adeguato di attivazione dell'eCall e dovrebbero pertanto essere esentati dal rispetto delle prescrizioni del regolamento (UE) 2015/758. Sulla scorta di una valutazione dei costi e dei benefici effettuata dalla Commissione e tenendo conto dei pertinenti aspetti tecnici e di sicurezza, tali classi di veicoli sono state individuate ed inserite nell'elenco di cui all'allegato IX.
- (6) Il sistema eCall di bordo basato sul 112 deve rimanere operativo dopo un incidente grave. Una chiamata eCall automatica rappresenta la soluzione più efficace in caso di incidente grave, quando è più elevato il rischio che gli occupanti del veicolo siano altrimenti impossibilitati a chiamare i soccorsi. I sistemi eCall di bordo basati sul 112, così come i relativi componenti e STU, dovrebbero quindi essere sottoposti a prova per verificarne il funzionamento dopo che sono stati sottoposti a carichi inerziali simili a quelli che possono riscontrarsi nel caso di un incidente grave.

<sup>(1)</sup> GUL 123 del 19.5.2015, pag. 77.

<sup>(2)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).



- (7) Il funzionamento successivo all'incidente e l'attivazione automatica del sistema eCall di bordo basato sul 112 dovrebbero essere garantiti anche a livello del veicolo. È pertanto opportuno stabilire una procedura per la prova di urto violento mirata a verificare che il veicolo sia costruito in modo che, dopo un urto frontale e laterale, il sistema eCall di bordo basato sul 112 conservi la configurazione e la posizione di montaggio originarie.
- (8) La funzione principale di un sistema eCall di bordo basato sul 112 non è soltanto quella di informare il centro di raccolta delle chiamate di emergenza («PSAP») dell'avvenuto incidente, ma anche di stabilire un collegamento vocale tra gli occupanti del veicolo e l'operatore del PSAP. Le apparecchiature audio del sistema eCall di bordo basato sul 112 dovrebbero pertanto essere sottoposte a prova di urto violento in modo da verificare che a seguito di tale prova l'audio non si abbassi o si distorca al punto da rendere impossibile la comunicazione vocale.
- (9) Se un sistema eCall di bordo basato sul 112 è omologato per l'uso in combinazione con un sistema che fornisce servizi di terzi (sistemi «TPS»), occorre accertarsi che sia attivo uno solo dei due sistemi alla volta e che il sistema eCall di bordo basato sul 112 si attivi automaticamente in caso di mancato funzionamento del sistema TPS. Il costruttore di veicoli muniti di sistema eCall di bordo basato sul 112 e di sistema TPS dovrebbe illustrare la procedura d'emergenza intrinseca al sistema TPS e descrivere i principi di funzionamento del meccanismo di commutazione tra il sistema TPS e il sistema eCall di bordo basato sul 112.
- (10) Affinché possa ricevere informazioni sulla posizione precise e affidabili, il sistema eCall di bordo basato sul 112 dovrebbe essere in grado di utilizzare i servizi di posizionamento forniti dai sistemi di navigazione satellitare Galileo e EGNOS.
- (11) Il sistema eCall di bordo basato sul 112 dovrebbe avvertire gli occupanti del veicolo qualora non sia in grado di effettuare una chiamata di emergenza. Occorre pertanto definire una procedura di verifica dell'autotest del sistema e della sua conformità alle prescrizioni relative all'indicazione dei malfunzionamenti.
- (12) I costruttori dovrebbero garantire che il sistema eCall di bordo basato sul 112 non sia tracciabile né possa essere sottoposto a sorveglianza costante. A tale fine occorre stabilire una procedura di prova per verificare che il sistema eCall di bordo basato sul 112 non sia disponibile per la comunicazione con il PSAP prima dell'attivazione dell'eCall.
- (13) Ogni eventuale trattamento dei dati mediante il sistema eCall di bordo basato sul 112 deve essere adeguato, pertinente e proporzionato alle finalità per le quali i dati sono raccolti e trattati. A tale scopo è opportuno stabilire procedure per verificare che i dati contenuti nella memoria interna del sistema siano cancellati automaticamente e costantemente e non siano conservati più a lungo di quanto necessario ai fini del trattamento della chiamata di emergenza.
- (14) Le versioni delle norme applicabili su cui si basano le prescrizioni per il sistema eCall andrebbero aggiornate.
- (15) Ai costruttori dei veicoli andrebbe concesso un lasso di tempo sufficiente per adeguarsi alle prescrizioni tecniche per l'omologazione dei sistemi eCall di bordo basati sul 112. Agli Stati membri, inoltre, dovrebbe essere lasciato il tempo sufficiente per sviluppare sul loro territorio l'infrastruttura PSAP necessaria al ricevimento e alla gestione delle chiamate di emergenza. Per tale motivo è opportuno che la data di applicazione del presente regolamento coincida con la data di applicazione obbligatoria dei sistemi eCall di bordo basati sul 112 conformemente al regolamento (UE) 2015/758,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

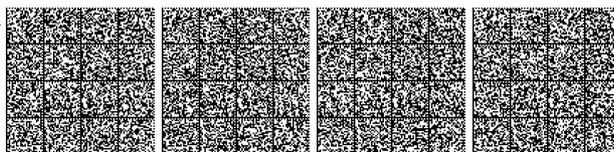
##### Oggetto

Il presente regolamento fissa in dettaglio le prescrizioni tecniche e le procedure di prova per l'omologazione CE dei veicoli di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) 2015/758 per quanto riguarda i sistemi eCall di bordo basati sul 112 e delle entità tecniche indipendenti (STU) e i componenti eCall di bordo basati sul 112.

#### Articolo 2

##### **Classi di veicoli per cui non vige l'obbligo di essere muniti di un sistema eCall di bordo basato sul servizio 112**

Le classi dei veicoli che per ragioni tecniche non possono essere dotati di un meccanismo adeguato di attivazione dell'eCall, e per cui dunque non vige l'obbligo di essere muniti di un sistema eCall di bordo basato sul 112, sono elencate all'allegato IX.



## Articolo 3

**Omologazione in più fasi dei veicoli per uso speciale**

Nel caso dell'omologazione in più fasi dei veicoli per uso speciale di cui alla direttiva 2007/46/CE, allegato II, parte A, punti 5.1 e 5.5, l'omologazione rilasciata in una fase precedente relativamente all'installazione di un sistema eCall di bordo basato sul 112 nel veicolo (di base) resta valida a condizione che il sistema eCall di bordo basato sul 112 e i relativi sensori non siano stati modificati.

## Articolo 4

**Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «tipo di veicolo per quanto riguarda l'installazione di un sistema eCall di bordo basato sul 112», una tipologia di veicoli a motore che non differiscono tra loro per quanto concerne aspetti essenziali quali le modalità di integrazione del sistema nel veicolo e il funzionamento e le capacità dell'hardware necessario all'effettuazione di una chiamata di emergenza dal veicolo;
- 2) «tipo di STU eCall di bordo basata sul 112» (STU = entità tecnica indipendente), una combinazione di hardware specifici che, quando installati in un veicolo a motore, non presentano differenze per quanto concerne aspetti essenziali quali caratteristiche, funzionamento e capacità di effettuare una chiamata di emergenza dal veicolo;
- 3) «tipo di componente eCall di bordo basato sul 112», una tipologia di hardware specifici che, quando integrati in una STU eCall di bordo basata sul 112 o in un sistema eCall di bordo basato sul 112, non presentano differenze per quanto concerne aspetti essenziali quali caratteristiche, funzionamento e capacità di coadiuvare l'effettuazione di una chiamata di emergenza dal veicolo;
- 4) «configurazione rappresentativa di parti», l'insieme di tutte le parti necessarie al sistema eCall di bordo basato sul 112 per inserire e trasmettere, in una chiamata di emergenza dal veicolo, la serie minima di dati di cui alla norma EN 15722:2015 «Sistemi di trasporto intelligenti — eSafety — Serie minima di dati (MSD) di eCall», fra cui il modulo di controllo, la sorgente elettrica, il modulo di comunicazione per la rete di telefonia mobile, il ricevitore e l'antenna esterna del sistema globale di navigazione satellitare con i relativi connettori e cavi;
- 5) «modulo di controllo», un componente del sistema eCall di bordo avente il compito di garantire il funzionamento combinato di tutti i moduli, i componenti e le funzioni del sistema;
- 6) «sorgente elettrica», il componente che fornisce l'energia elettrica al sistema eCall di bordo basato sul 112, con l'eventuale sorgente di riserva se presente, che alimenta il sistema dopo la prova di cui al punto 2.3 dell'allegato I;
- 7) «file di registro eCall», ogni voce generata al momento dell'attivazione automatica o manuale dell'eCall, immagazzinata nella memoria interna del sistema eCall di bordo basato sul 112 e consistente solo nell'MSD;
- 8) «sistema globale di navigazione satellitare» («GNSS»), un'infrastruttura formata da una costellazione di satelliti affiancata da una rete di stazioni terrestri, che fornisce precise informazioni orarie e di geolocalizzazione agli utenti che dispongono di un ricevitore adeguato;
- 9) «sistema satellitare di incremento di accuratezza» («SBAS»), un sistema regionale di navigazione satellitare che controlla e corregge i segnali emessi dai sistemi globali di navigazione satellitare esistenti fornendo agli utenti risultati migliori in termini di precisione e integrità;
- 10) «modalità avviamento a freddo», la condizione di un ricevitore GNSS quando i dati su posizione, velocità, almanacco ed effemeridi non sono immagazzinati nel ricevitore, per cui la soluzione di navigazione deve essere calcolata con una ricerca a tutto cielo;
- 11) «posizione aggiornata», l'ultima posizione conosciuta del veicolo, determinata il più tardi possibile prima che sia generata l'MSD.



*Articolo 5***Prescrizioni e procedure di prova per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda l'installazione di sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112**

1. L'omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda l'installazione di un sistema eCall di bordo basato sul 112 è subordinata al superamento, da parte del veicolo e del suo sistema, delle prove di cui agli allegati da I a VIII e alla conformità alle prescrizioni pertinenti ivi contenute.
2. Quando il veicolo a motore è munito di un tipo di STU eCall di bordo basata sul 112 omologato ai sensi dell'articolo 7, il veicolo e il suo sistema devono superare le prove di cui agli allegati II, III e V e devono ottemperare a tutte le prescrizioni pertinenti di tali allegati.
3. Quando il sistema eCall di bordo basato sul 112 di un veicolo a motore include uno o più componenti omologati ai sensi dell'articolo 6, il veicolo e il suo sistema devono superare le prove di cui agli allegati da I a VIII e devono ottemperare a tutte le prescrizioni pertinenti ivi contenute. La valutazione volta a stabilire se il sistema è conforme a tali prescrizioni, ad ogni modo, può in parte basarsi sui risultati delle prove di cui all'articolo 6, paragrafo 3.

*Articolo 6***Prescrizioni e procedure di prova per l'omologazione CE dei componenti dei sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112**

1. L'omologazione CE di un componente di un sistema eCall di bordo basato sul 112 è subordinata al superamento, da parte del componente, delle prove di cui all'allegato I e alla conformità alle prescrizioni pertinenti ivi contenute.
2. Ai fini del paragrafo 1, soltanto la procedura di verifica dei componenti di cui al punto 2.8 dell'allegato I si applica dopo che le singole parti sono state sottoposte alla prova di cui al punto 2.3 del presente allegato.
3. Su richiesta del costruttore, un componente può essere sottoposto a prova anche da parte del servizio tecnico ai fini della verifica della conformità alle prescrizioni di cui agli allegati IV, VI e VII aventi rilevanza per le funzioni del componente. Il rispetto di tali prescrizioni è indicato sul certificato di omologazione rilasciato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/78 della Commissione <sup>(1)</sup>.

*Articolo 7***Prescrizioni e procedure di prova per l'omologazione CE delle STU eCall di bordo basate sul servizio 112**

1. L'omologazione CE di una STU eCall di bordo basata sul 112 è subordinata al superamento, da parte della STU, delle prove di cui agli allegati I, IV, VI, VII e VIII e alla conformità alle prescrizioni pertinenti ivi contenute.
2. Quando include uno o più componenti omologati ai sensi dell'articolo 6, la STU eCall di bordo basata sul 112 deve superare le prove di cui agli allegati I, IV, VI, VII e VIII e deve ottemperare a tutte le prescrizioni pertinenti ivi contenute. La valutazione volta a stabilire se la STU è conforme a tali prescrizioni, ad ogni modo, può in parte basarsi sui risultati della prova di cui all'articolo 6, paragrafo 3.

*Articolo 8***Obblighi degli Stati membri**

Gli Stati membri rifiutano di rilasciare l'omologazione CE ai nuovi tipi di veicoli a motore che non ottemperano alle prescrizioni del presente regolamento.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/78 della Commissione, del 15 luglio 2016, che fissa le disposizioni amministrative per l'omologazione CE dei veicoli a motore per quanto riguarda i sistemi eCall di bordo basati sul 112 e condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la privacy e la protezione dei dati degli utenti di tali sistemi (cfr. pag. 26 della presente Gazzetta ufficiale).



## Articolo 9

**Modifiche al regolamento (UE) 2015/758**

All'articolo 5, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2015/758, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«I requisiti tecnici e le prove di cui al primo comma sono basati sulle prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 7 e sulle norme disponibili relative all'eCall, ove applicabili, tra cui:

- a) EN 16072:2015 “Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — requisiti operativi per eCall paneuropeo”;
- b) EN 16062:2015 “Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — eCall, requisiti applicativi di alto livello (HLAR)”;
- c) EN 16454:2015 “Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — valutazione della conformità di eCall da punto a punto”;
- d) EN 15722:2015 “Sistemi intelligenti di trasporto — eSafety — serie minima di dati per chiamate eCall (MSD)”;
- e) EN 16102:2011 “Sistemi intelligenti di trasporto — eCall — requisiti operativi per la gestione da parte di terzi”;
- f) eventuali altre norme europee relative ai sistemi eCall adottate in conformità alle procedure stabilite dal regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) o dai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (regolamenti UNECE) relativi ai sistemi eCall a cui l'Unione ha aderito.

(\*) Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).»

## Articolo 10

**Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 31 marzo 2018.

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

Fatto a Bruxelles, il 12 settembre 2016

Per la Commissione  
Il presidente  
Jean-Claude JUNCKER



## INDICE

	<i>Pagina</i>
ALLEGATO I — Prescrizioni tecniche e procedure di prova della resistenza dei sistemi eCall di bordo in caso di incidenti gravi (prova di decelerazione repentina) .....	51
ALLEGATO II — Valutazione della prova d'urto violento .....	58
ALLEGATO III — Resistenza all'urto delle apparecchiature audio .....	60
ALLEGATO IV — Coesistenza di servizi di terzi (TPS) e dei sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112 .....	65
ALLEGATO V — Meccanismo automatico di attivazione .....	67
ALLEGATO VI — Prescrizioni tecniche relative alla compatibilità dei sistemi eCall di bordo con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi Galileo e EGNOS .....	68
ALLEGATO VII — Autodiagnosi del sistema di bordo .....	80
ALLEGATO VIII — Prescrizioni tecniche e procedure di prova legate alla privacy e alla protezione dei dati .....	82
ALLEGATO IX — Classi di veicoli di cui all'articolo 2 .....	86



## ALLEGATO I

**Prescrizioni tecniche e procedure di prova della resistenza dei sistemi eCall di bordo in caso di incidenti gravi  
(prova di decelerazione repentina)**

1. Prescrizioni
  - 1.1. Prescrizioni di prestazione
    - 1.1.1. La prova di decelerazione repentina sui sistemi eCall di bordo, sulle entità tecniche indipendenti (STU) e sui componenti, effettuata conformemente al punto 2, deve essere considerata soddisfacente se è dimostrata l'ottemperanza alle seguenti prescrizioni in seguito a un episodio di decelerazione/accelerazione.
    - 1.1.2. Emissione e codifica della serie minima di dati (minimum set of data; MSD): il sistema eCall o la configurazione rappresentativa deve essere in grado di trasmettere con successo la MSD a un punto di prova di un centro di raccolta delle chiamate di emergenza (public safety answering points; PSAP).
    - 1.1.3. Determinazione dell'orario dell'evento: il sistema eCall o la configurazione rappresentativa deve essere in grado di determinare la marcatura temporale aggiornata di un evento eCall.
    - 1.1.4. Determinazione della posizione: il sistema eCall o la configurazione rappresentativa deve essere in grado di determinare con precisione la posizione aggiornata del veicolo.
    - 1.1.5. Connettività alla rete mobile: il sistema eCall o la configurazione rappresentativa deve essere in grado di connettersi e trasmettere dati tramite la rete mobile.
  2. Procedura di prova
    - 2.1. Scopo della procedura di prova di decelerazione repentina

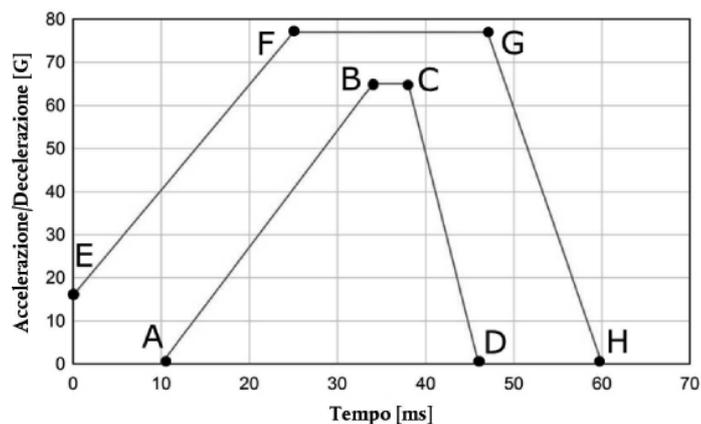
Lo scopo di questa prova consiste nel verificare la continuità di funzionamento del sistema eCall basato sul 112 dopo essere stato sottoposto a carichi inerziali che possono verificarsi durante un grave scontro del veicolo.
    - 2.2. Le seguenti prove devono essere eseguite su una configurazione rappresentativa di parti (senza carrozzeria del veicolo).
      - 2.2.1. Una configurazione rappresentativa deve comprendere tutte le parti necessarie al sistema eCall al fine di inserire e trasmettere la MSD in una eCall.
      - 2.2.2. Ciò deve comprendere il modulo di controllo e la sorgente elettrica e tutte le altre parti necessarie a effettuare la eCall di prova.
      - 2.2.3. Ciò deve comprendere anche l'antenna esterna per le comunicazioni mobili.
      - 2.2.4. Il cablaggio può essere composto dai soli connettori pertinenti (collegati ai componenti sottoposti a prova) e un pezzo di cavo. Il costruttore, d'intesa con il servizio tecnico di cui all'articolo 3, paragrafo 31, della direttiva 2007/46/CE, può stabilire la lunghezza e l'eventuale fissaggio del cablaggio in modo che siano rappresentativi delle diverse configurazioni di installazione del sistema eCall.
    - 2.3. Procedura di decelerazione/accelerazione
      - 2.3.1. Vanno applicate le seguenti condizioni:
        - a) la prova deve essere eseguita a una temperatura ambiente di  $20 \pm 10$  °C;
        - b) all'inizio della prova, l'alimentazione elettrica deve avere un livello di carica sufficiente a consentire lo svolgimento delle successive prove di verifica.
      - 2.3.2. Le parti sottoposte a prova devono essere collegate all'apparecchiatura di prova tramite gli appositi supporti forniti ai fini del fissaggio su un veicolo. Se i dispositivi destinati al supporto della sorgente elettrica sono specificamente concepiti per rompersi al fine di rilasciare la sorgente elettrica in caso di urto, essi non devono essere inclusi nella prova. Il servizio tecnico deve verificare che tale rilascio della sorgente elettrica nell'ambito di uno scontro grave in condizioni reali non danneggi la funzionalità del sistema (ad esempio non vi sia una disconnessione dalla sorgente elettrica).



- 2.3.3. Se vengono utilizzati ulteriori staffe o supporti come parte dell'impianto di decelerazione/accelerazione, questi devono garantire all'impianto un collegamento sufficientemente saldo, tale da non compromettere l'esito della prova.
- 2.3.4. Il sistema eCall deve subire una decelerazione o accelerazione conforme al cono dell'impulso specificato nella tabella e nella figura. L'accelerazione/decelerazione deve essere misurata su una parte rigida dell'impianto di decelerazione/accelerazione e filtrata con CFC-60.
- 2.3.5. L'impulso di prova deve essere compreso tra il valore minimo e il valore massimo specificati nella tabella. Il valore massimo della variazione di velocità  $\Delta V$  deve essere di 70 km/h [+ 0/- 2 km/h]. Se tuttavia la prova è stata eseguita, d'intesa con il costruttore, con un livello di accelerazione/decelerazione più elevato, una  $\Delta V$  più elevata e/o una durata maggiore, essa deve essere considerata soddisfacente.
- 2.3.6. Le parti di cui al punto 2.2 devono essere sottoposte a prova con la configurazione più sfavorevole. La loro posizione e il loro orientamento sulla slitta devono corrispondere alle raccomandazioni di installazione del costruttore e devono essere indicate nel certificato di omologazione rilasciato a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2017/78
- 2.3.7. Descrizione dell'impulso di prova

Figura

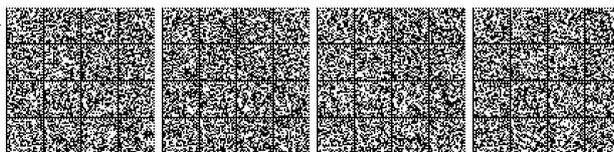
Curva minima e massima dell'impulso di prova (cono dell'impulso)



Tabella

Valori di accelerazione/decelerazione della curva minima e massima dell'impulso di prova

Punto	Tempo (ms)	Accelerazione/decelerazione (g)
A	10	0
B	34	65
C	38	65
D	46	0
E	0	16
F	25	77
G	47	77
H	60	0



- 2.4. Procedura di verifica
- 2.4.1. Verificare che nessun connettore di cavo sia stato scollegato durante l'evento.
- 2.4.2. L'ottemperanza alle prescrizioni di prestazione deve essere verificata effettuando una chiamata di prova che utilizzi la sorgente elettrica sottoposta a decelerazione repentina.
- 2.4.3. Prima di effettuare la chiamata di prova, assicurarsi che:
- il sistema eCall riceva segnali GNSS (reali o simulati) in misura rappresentativa delle condizioni di cielo aperto;
  - il sistema eCall abbia avuto, da carico, tempo a sufficienza per determinare una posizione geografica GNSS;
  - per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui al punto 2.7, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
  - l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;
  - non sia possibile effettuare una falsa chiamata eCall a un PSAP autentico tramite la rete online; e,
  - se del caso, il sistema TSP sia disattivato o passi automaticamente al sistema eCall basato sul 112.
- 2.4.4. Effettuare una chiamata di prova (modalità push) mediante un comando di attivazione in base alle istruzioni del costruttore.
- 2.4.5. Verificare ciascuno dei seguenti elementi:
- verificare che la MSD sia stata ricevuta dal punto di prova PSAP. Questa condizione deve essere verificata mediante una registrazione del punto di prova PSAP da cui risulti evidente che una MSD emessa dal sistema eCall in seguito al comando di attivazione è pervenuta ed è stata decodificata con successo. Se la decodifica della MSD non ha avuto successo alla versione ridondante (redundancy version) MSD rv0, ma è riuscita a una versione ridondante successiva o in modalità modulazione robusta, come definito nel documento ETSI/TS 126 267, è ritenuta accettabile;
  - verificare che la MSD contenesse una marcatura temporale aggiornata. La verifica deve essere effettuata mediante una registrazione di prova da cui risulti evidente che la marcatura temporale contenuta nella MSD ricevuta dal punto di prova PSAP non si discosta di più di 60 secondi dall'orario esatto in cui è stato registrato il comando di attivazione. La trasmissione può essere ripetuta se il sistema eCall non è riuscito a determinare una posizione geografica GNSS prima della prova;
  - verificare che la MSD contenesse una posizione precisa e aggiornata. La verifica deve essere effettuata conformemente alla procedura di prova di posizionamento dei veicoli di cui al punto 2.5 mediante una registrazione di prova da cui risulti evidente che la differenza tra la posizione IVS e la posizione reale,  $d_{IVS}$ , non è superiore a 150 metri e il valore di confidenza trasmesso al punto di prova PSAP indica che la posizione è affidabile.
- 2.4.6. Annullare la chiamata di prova utilizzando l'apposito comando del punto di prova PSAP (ad esempio riagganciare).
- 2.5. Procedura di prova di posizionamento
- 2.5.1. La continuità di funzionamento dei componenti del GNSS deve essere verificata raffrontando la posizione in ingresso e in uscita del sistema.
- 2.5.2. La «posizione IVS» ( $\varphi_{IVS}$ ,  $\lambda_{IVS}$ ) deve essere: la posizione contenuta in una MSD trasmessa a un punto di prova PSAP con l'antenna del GNSS in condizioni di cielo aperto (reali o simulate).
- 2.5.3. La «posizione reale» ( $\varphi_{true}$ ,  $\lambda_{true}$ ) deve essere:
- la posizione effettiva dell'antenna GNSS (posizione nota o determinata con un mezzo diverso dal sistema eCall) quando sono utilizzati segnali GNSS reali; oppure
  - la posizione simulata, quando sono utilizzati segnali GNSS simulati.



2.5.4. la differenza tra la posizione IVS e la posizione reale,  $d_{IVS}$ , deve essere calcolata usando le seguenti equazioni:

$$\Delta\varphi = \varphi_{IVS} - \varphi_{true}$$

$$\Delta\lambda = \lambda_{IVS} - \lambda_{true}$$

$$\varphi_m = \frac{\varphi_{IVS} + \varphi_{true}}{2}$$

$$d_{IVS} = R \sqrt{(\Delta\varphi)^2 + (\cos(\varphi_m)\Delta\lambda)^2}$$

dove:

$\Delta\varphi$ : differenza di latitudine (in radianti)

$\Delta\lambda$ : differenza di longitudine (in radianti)

Nota:  $1^\circ = \frac{\pi}{180}$  rad;  $1 \text{ mas} = 4,8481368 \cdot 10^{-9}$  rad

$\varphi_m$ : latitudine media (in un'unità appropriata al calcolo del coseno)

R: raggio della terra (medio) = 6 371 009 metri

2.5.5. La procedura di prova di posizionamento può essere ripetuta se il sistema eCall non è riuscito a determinare una posizione geografica GNSS prima della prova.

2.6. Procedura di prova dell'antenna

2.6.1. Se la procedura di connessione utilizzata per la chiamata di prova non ha fatto ricorso alla trasmissione di dati via etere, la continuità di funzionamento dell'antenna per la rete mobile deve essere verificata controllando lo stato di sintonizzazione dell'antenna in seguito all'episodio di decelerazione conformemente alla procedura di seguito descritta.

2.6.2. Misurare il rapporto d'onda stazionaria (ROS) dell'antenna esterna per la rete mobile in seguito all'episodio di decelerazione con una frequenza compresa nella banda di frequenze specificata dell'antenna.

2.6.2.1. La misurazione deve essere effettuata con un misuratore di potenza, un analizzatore di antenna con un misuratore di ROS il più vicino possibile al punto di alimentazione dell'antenna.

2.6.2.2. Se viene utilizzato un misuratore di potenza, il ROS deve essere calcolato con la seguente equazione:

$$VSWR = \frac{\sqrt{P_f} + \sqrt{P_r}}{\sqrt{P_f} - \sqrt{P_r}}$$

dove:

$P_f$ : potenza diretta misurata

$P_r$ : potenza inversa/riflessa misurata

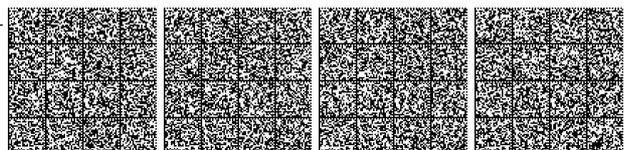
2.6.3. Verificare che il ROS soddisfi le specifiche prescritte dal costruttore per le antenne nuove.

2.7. Procedure di connessione

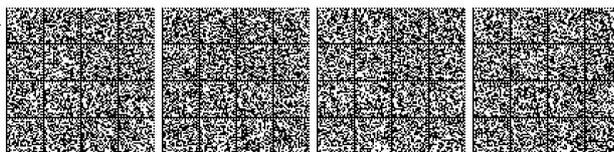
2.7.1. Procedura per la rete mobile simulata

2.7.1.1. Deve essere garantito che le chiamate TS12 emesse dal sistema basato sul 112 saranno effettuate via etere tramite una rete mobile non pubblica (ovvero simulata) e inoltrate all'apposito punto di prova PSAP.

2.7.1.2. L'apposito punto di prova PSAP utilizzato durante le procedure di prova deve essere un simulatore PSAP controllato dal servizio tecnico, conforme alle norme EN applicabili, certificato secondo la norma EN 16454 e munito di un'interfaccia audio per consentire prove di comunicazione vocale.



- 2.7.1.3. Se del caso, deve essere garantito che le chiamate TS11 emesse dal sistema TPS saranno effettuate via etere tramite una rete mobile non pubblica (ovvero simulata) e inoltrate all'apposito punto di prova del terzo prestatore del servizio (third party service provider — TPSP).
- 2.7.1.4. Il punto di prova TPSP deve essere un apposito simulatore del centro di raccolta TPSP, controllato dal servizio tecnico, oppure un centro di raccolta TPSP autentico (previa autorizzazione del TPSP).
- 2.7.1.5. Per questa procedura è raccomandata una copertura della rete mobile di almeno – 99 dBm o equivalente.
- 2.7.2. Procedura per la rete mobile pubblica
- 2.7.2.1. Deve essere garantito che le chiamate TS11 a un numero lungo saranno emesse dal sistema basato sul 112 (invece di una chiamata TS12) e saranno effettuate via etere tramite una rete mobile pubblica e inoltrate all'apposito punto di prova PSAP.
- 2.7.2.2. L'apposito punto di prova PSAP utilizzato durante le procedure di prova deve essere un simulatore PSAP controllato dal servizio tecnico, conforme alle norme EN applicabili, certificato secondo la norma EN 16454 e munito di un'interfaccia audio per consentire prove di comunicazione vocale.
- 2.7.2.3. Se del caso, deve essere garantito che le chiamate TS11 emesse dal sistema TPS saranno effettuate via etere tramite una rete mobile pubblica e inoltrate all'apposito punto di prova TPSP.
- 2.7.2.4. Il punto di prova TPSP deve essere un apposito simulatore del centro di raccolta TPSP, controllato dal servizio tecnico, oppure un centro di raccolta TPSP autentico (previa autorizzazione del TPSP).
- 2.7.2.5. Per questa procedura è raccomandata una copertura della rete mobile di almeno – 99 dBm o equivalente.
- 2.7.3. Procedura per la trasmissione via cavo
- 2.7.3.1. Deve essere garantito che le chiamate TS12 emesse dal sistema basato sul 112 saranno effettuate esclusivamente tramite una connessione cablata con un apposito simulatore di rete (bypassando tutte le antenne per la rete mobile) e inoltrate all'apposito punto di prova PSAP.
- 2.7.3.2. L'apposito punto di prova PSAP utilizzato durante le procedure di prova deve essere un simulatore PSAP controllato dal servizio tecnico, conforme alle norme EN applicabili, certificato secondo la norma EN 16454 e munito di un'interfaccia audio per consentire prove di comunicazione vocale.
- 2.7.3.3. Se del caso, deve essere garantito che le chiamate TS11 emesse dal sistema TPS saranno effettuate tramite una connessione cablata con un apposito simulatore di rete (bypassando tutte le antenne per la rete mobile) e inoltrate all'apposito punto di prova TPSP.
- 2.7.3.4. Il punto di prova TPSP deve essere un apposito simulatore del centro di raccolta TPSP, controllato dal servizio tecnico, oppure un centro di raccolta TPSP autentico (previa autorizzazione del TPSP).
- 2.8. Procedure di verifica per i componenti
- 2.8.1. Queste procedure si applicano ai fini dell'omologazione di un componente del sistema eCall di bordo basato sul 112, conformemente all'articolo 5 del presente regolamento.
- 2.8.1.1. Le procedure si applicano una volta che le singole parti sono state sottoposte al test di decelerazione di cui al punto 2.3 del presente allegato.
- 2.8.2. Modulo di controllo, compresi i connettori e cablaggi, come descritto al punto 2.2.4 del presente allegato.
- 2.8.2.1. Verificare che nessun connettore di cavo venga scollegato durante l'evento.
- 2.8.2.2. L'ottemperanza alle prescrizioni di prestazione deve essere verificata effettuando una chiamata di prova.



- 2.8.2.3. Prima di effettuare la chiamata di prova, assicurarsi che:
- il sistema eCall riceva segnali GNSS (reali o simulati) in misura rappresentativa delle condizioni di cielo aperto;
  - il sistema eCall abbia avuto, da carico, tempo a sufficienza per determinare una posizione geografica GNSS;
  - per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui al punto 2.7, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
  - l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;
  - non sia possibile effettuare una falsa chiamata eCall a un PSAP autentico tramite la rete online; e,
  - se del caso, il sistema TSP sia disattivato o passi automaticamente al sistema eCall basato sul 112.
- 2.8.2.4. Effettuare una chiamata di prova (modalità push) mediante un comando di attivazione in base alle istruzioni del costruttore.
- 2.8.2.5. Verificare ciascuno dei seguenti elementi:
- verificare che la MSD sia stata ricevuta dal punto di prova PSAP. Questa condizione deve essere verificata mediante una registrazione del punto di prova PSAP da cui risulti evidente che una MSD emessa dal sistema eCall in seguito al comando di attivazione è pervenuta ed è stata decodificata con successo. Se la decodifica della MSD non ha avuto successo alla versione ridondante (redundancy version) MSD rv0, ma è riuscita a una versione ridondante successiva o in modalità modulazione robusta, come definito nel documento ETSI/TS 126 267, è ritenuta accettabile;
  - verificare che la MSD contenesse una marcatura temporale aggiornata. La verifica deve essere effettuata mediante una registrazione di prova da cui risulti evidente che la marcatura temporale contenuta nella MSD ricevuta dal punto di prova PSAP non si discosta di più di 60 secondi dall'orario esatto in cui è stato registrato il comando di attivazione. La trasmissione può essere ripetuta se il sistema eCall non è riuscito a determinare una posizione geografica GNSS prima della prova;
  - verificare che la MSD contenesse una posizione precisa e aggiornata. La verifica deve essere effettuata conformemente alla procedura di prova di posizionamento dei veicoli di cui al punto 2.5 tramite una registrazione di prova da cui risulti evidente che la differenza tra la posizione IVS e la posizione reale,  $d_{IVS}$ , non è superiore a 150 metri e il valore di confidenza trasmesso al punto di prova PSAP indica che la posizione è affidabile.
- 2.8.2.6. Annullare la chiamata di prova utilizzando l'apposito comando del punto di prova PSAP (ad esempio riagganciare).
- 2.8.3. Antenna per la rete mobile, compresi i connettori e cablaggi, come descritto al punto 2.2.4 del presente allegato.
- 2.8.3.1. Verificare che nessun connettore di cavo sia stato scollegato durante l'evento.
- 2.8.3.2. Misurare il rapporto d'onda stazionaria, ROS, dell'antenna esterna per la rete mobile in seguito all'episodio di decelerazione con una frequenza compresa nella banda di frequenze specificata dell'antenna.
- 2.8.3.3. La misurazione deve essere effettuata con un misuratore di potenza, un analizzatore di antenna con un misuratore di rapporto d'onda stazionaria il più vicino possibile al punto di alimentazione dell'antenna.
- 2.8.3.4. Se viene utilizzato un misuratore di potenza, il ROS deve essere calcolato con la seguente equazione:

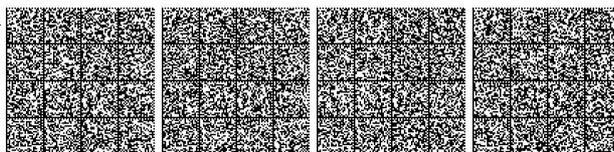
$$VSWR = \frac{\sqrt{P_f} + \sqrt{P_r}}{\sqrt{P_f} - \sqrt{P_r}}$$

dove:

$P_f$ : potenza diretta misurata

$P_r$ : potenza inversa/riflessa misurata

- 2.8.3.5. Verificare che il ROS soddisfi le specifiche prescritte dal costruttore per le antenne nuove.



- 2.8.4. Alimentazione elettrica (se non fa parte del modulo di controllo), compresi i connettori e cablaggi, come descritto al punto 2.2.4 del presente allegato.
- 2.8.4.1. Verificare che nessun connettore di cavo venga scollegato durante l'evento.
- 2.8.4.2. Misurare se la tensione corrisponde alle specifiche del costruttore.
- 



## ALLEGATO II

**Valutazione della prova d'urto violento**

1. Prescrizioni
  - 1.1. Prescrizioni di prestazione
    - 1.1.1. La valutazione della prova d'urto violento su veicoli dotati di sistema eCall di bordo, effettuata conformemente al punto 2, deve essere considerata soddisfacente se è dimostrata l'ottemperanza alle seguenti prescrizioni in seguito all'urto.
    - 1.1.2. Attivazione automatica: il sistema eCall deve avviare automaticamente una chiamata eCall in seguito a un urto, conformemente al regolamento UN n. 94 (allegato 3) e al regolamento UN n. 95 (allegato 4), a seconda dei casi.
    - 1.1.3. Indicazione dello stato della chiamata: il sistema eCall deve informare i viaggiatori in merito allo stato attuale della chiamata eCall (indicatore di stato) mediante un segnale ottico e/o acustico.
    - 1.1.4. Emissione e codifica della MSD: il sistema eCall deve essere in grado di trasmettere una MSD a un punto di prova di un PSAP tramite la rete mobile.
    - 1.1.5. Determinazione dei dati specifici per il veicolo: il sistema eCall deve essere in grado di compilare con precisione i campi obbligatori della MSD relativi ai dati specifici per il veicolo.
    - 1.1.6. Determinazione della posizione: il sistema eCall deve essere in grado di determinare con precisione la posizione aggiornata del veicolo.
  2. Procedura di prova
    - 2.1. Scopo della procedura di prova d'urto violento

Lo scopo di questa prova consiste nel verificare la funzione di attivazione automatica e la continuità di funzionamento del sistema eCall di bordo basato sul 112 in veicoli che sono sottoposti a un urto frontale o laterale.
    - 2.2. Le seguenti prove devono essere eseguite su un veicolo con installato un sistema eCall di bordo.
    - 2.3. Procedura di prova d'urto
      - 2.3.1. Le prove d'urto devono essere effettuate conformemente alle prove definite nel regolamento UN n. 94, allegato 3, per quanto riguarda l'urto frontale e nel regolamento UN n. 95, allegato 4, per quanto riguarda l'urto laterale, a seconda dei casi.
      - 2.3.2. Si applicano le condizioni di prova di cui al regolamento UN n. 94 o al regolamento UN n. 95.
      - 2.3.3. Prima di eseguire la prova d'urto, assicurarsi che:
        - a) la sorgente elettrica a bordo del veicolo, se installata per la prova, sia caricata secondo le specifiche del costruttore all'inizio della prova per consentire lo svolgimento delle successive prove di verifica;
        - b) la chiamata eCall sia abilitata e pronta all'invio e che l'accensione del veicolo o l'interruttore generale del veicolo sia attivato;
        - c) per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui al punto 2.7, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
        - d) l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;
        - e) non sia possibile effettuare una falsa chiamata eCall a un PSAP autentico tramite la rete online; e,
        - f) se del caso, il sistema TSP sia disattivato o passi automaticamente al sistema eCall basato sul 112.
    - 2.4. Procedura di verifica
      - 2.4.1. L'ottemperanza alle prescrizioni di prestazione deve essere verificata effettuando una chiamata di prova dal veicolo in seguito all'urto utilizzando il sistema eCall di bordo basato sul 112: una chiamata eCall attivata automaticamente in seguito alla prova d'urto.
      - 2.4.2. Effettuare una chiamata di prova (modalità push) mediante applicazione di un meccanismo di attivazione automatico.



2.4.3. Verificare ciascuno dei seguenti elementi durante almeno una delle chiamate di prova:

- a) verificare che l'urto violento abbia attivato automaticamente una chiamata eCall. Questa condizione deve essere verificata mediante una registrazione del punto di prova PSAP da cui risulti che essa ha ricevuto un segnale di avvio di una chiamata eCall a seguito dell'urto e che l'indicatore di controllo della MSD è stato posizionato su «eCall attivata automaticamente»;
- b) verificare che l'indicatore di stato della chiamata eCall indicasse una sequenza di eCall in seguito all'attivazione automatica o manuale. Questa condizione deve essere verificata mediante una registrazione da cui risulti che è stata effettuata una sequenza degli indicatori su tutti i canali sensoriali specificati nella documentazione del costruttore (ottici e/o acustici);
- c) verificare che la MSD sia stata ricevuta dal punto di prova PSAP. Questa condizione deve essere verificata mediante una registrazione del punto di prova PSAP da cui risulti evidente che una MSD emessa dal veicolo in seguito al comando di attivazione automatica o manuale è pervenuta ed è stata decodificata con successo. Se la decodifica della MSD non ha avuto successo alla versione ridondante (redundancy version) MSD rv0, ma è riuscita a una versione ridondante successiva o in modalità modulazione robusta, come definito nel documento ETSI/TS 126 267, è ritenuta accettabile;
- d) verificare che la MSD contenesse dati precisi relativi al veicolo accurati. Questa condizione deve essere verificata mediante una registrazione del punto di prova PSAP da cui risulti evidente che le informazioni trasmesse nei campi relativi al tipo di veicolo, il numero di identificazione del veicolo (VIN) e il tipo di propulsione/stoccaggio del veicolo non si discostano dalle informazioni specificate nella domanda di omologazione;
- e) verificare che la MSD contenesse una posizione precisa e aggiornata. La verifica deve essere effettuata conformemente alla procedura di prova di posizionamento dei veicoli di cui all'allegato I, punto 2.5, del presente regolamento tramite una registrazione di prova da cui risulti evidente che la differenza tra la posizione IVS e la posizione reale,  $d_{IVS}$ , non è superiore a 150 metri e il valore di confidenza trasmesso al punto di prova PSAP indica che la posizione è affidabile. In mancanza di un segnale GNSS sul sito della prova d'urto, il veicolo può essere trasferito in un luogo appropriato prima di effettuare la chiamata di prova.

2.4.4. Annullare la chiamata di prova utilizzando l'apposito comando del punto di prova PSAP (ad esempio riagganciare).

2.4.5. Se la chiamata di prova non può essere effettuata con successo a causa di fattori esterni al veicolo, è consentito verificare l'attivazione automatica a seguito dell'urto tramite la funzione interna di registrazione del sistema di bordo. Tale registrazione deve essere in grado di salvare i segnali di attivazione su una memoria non volatile. L'ingegnere addetto alla prova deve avere accesso ai dati salvati sul sistema di bordo e verificare che non sia presente in memoria alcun segnale automatico di attivazione prima dell'urto stesso e che tale segnale automatico di attivazione sia salvato in seguito all'urto.

2.4.6. Se la chiamata di prova è stata effettuata mentre il veicolo è collegato a una sorgente elettrica esterna (nei casi in cui la prova d'urto sia stata effettuata con la sorgente di energia standard del veicolo non installata), verificare che il sistema elettrico di bordo che alimenta il sistema eCall sia rimasto intatto. Questa condizione deve essere verificata tramite una registrazione di un ingegnere addetto alla prova che attesti la verifica, con esito positivo, dell'integrità del sistema elettrico di bordo, compresa la sorgente elettrica fittizia di bordo (controllo visivo dei danni meccanici alle staffe di supporto o alla struttura della sorgente elettrica) e le connessioni tramite i suoi terminali.

2.5. Procedura di prova di posizionamento

Si applica la procedura di prova di posizionamento di cui all'allegato I, punto 2.5, del presente regolamento.

2.6. Procedura di prova dell'antenna

2.6.1. Se la procedura di connessione utilizzata per la chiamata di prova non ha fatto ricorso alla trasmissione di dati via etere (allegato I, punto 2.7.3, del presente regolamento), la continuità di funzionamento dell'antenna per la rete mobile deve essere verificata controllando lo stato di sintonizzazione dell'antenna in seguito alla prova d'urto violento conformemente alla procedura di cui all'allegato I, punto 2.6, del presente regolamento. Occorre inoltre appurare che i cavi siano rimasti intatti e non si sia verificato un corto circuito nella linea di alimentazione dell'antenna controllando la resistenza elettrica tra le estremità del cavo e tra il cavo e la messa a terra del veicolo.

2.7. Procedure di connessione

Si applicano le procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento.

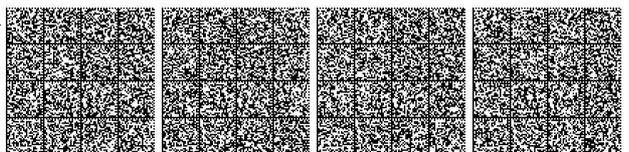


## ALLEGATO III

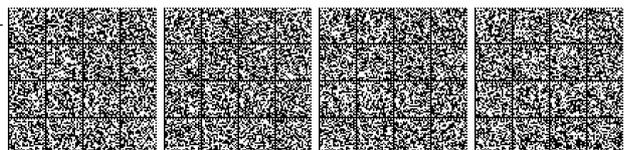
**Resistenza all'urto delle apparecchiature audio**

1. Prescrizioni
  - 1.1. Prescrizioni di prestazione
    - 1.1.1. La valutazione della resistenza all'urto delle apparecchiature audio eCall sui veicoli dotati di sistema eCall di bordo, effettuata conformemente al punto 2, deve essere considerata soddisfacente se è dimostrata l'ottemperanza alle seguenti prescrizioni in seguito all'urto per quanto riguarda la prova d'urto frontale e laterale, a seconda dei casi.
    - 1.1.2. Riconnessione delle apparecchiature audio: il sistema eCall deve riconnettere altoparlanti e microfoni dopo che essi sono stati disconnessi durante una chiamata eCall per la trasmissione della MSD.
    - 1.1.3. Comunicazione vocale: il sistema eCall deve consentire una comunicazione vocale a mani libere (nella direzione di invio e di ricezione) sufficientemente comprensibile tra gli occupanti del veicolo e l'operatore.
  2. Procedura di prova
    - 2.1. Scopo della procedura di prova di resistenza all'urto delle apparecchiature audio

Lo scopo di questa prova consiste nel verificare che altoparlanti e microfoni siano riconnessi con successo dopo essere stati disconnessi per la trasmissione della MSD e che le apparecchiature audio siano rimaste funzionali dopo che il veicolo è stato sottoposto alla prova d'urto frontale o laterale.
    - 2.2. La seguente prova di verifica deve essere effettuata su un veicolo con installato un sistema eCall di bordo e che sia stato sottoposto a un urto violento conformemente al regolamento UN n. 94, allegato 3, per quanto riguarda l'urto frontale o regolamento UN n. 95, allegato 4, per quanto riguarda l'urto laterale, come definito al punto 1.1.1. di cui sopra.
    - 2.3. Sintesi della procedura di prova
      - 2.3.1. La continuità di funzionamento delle apparecchiature audio deve essere verificata effettuando una chiamata di prova richiesta in seguito alla prova d'urto e utilizzando il canale di comunicazione vocale tra il veicolo e il punto di prova PSAP.
      - 2.3.2. Due ingegneri addetti alla prova, uno nel veicolo (addetto near-end) e uno posizionato al punto di prova PSAP (addetto far-end), trasmettono (ovvero leggono e ascoltano) in successione, in modalità «single talk», frasi predefinite e foneticamente equilibrate.
      - 2.3.3. Gli addetti alla prova devono valutare se sono riusciti a comprendere il significato della trasmissione nella direzione di invio e ricezione.
    - 2.4. Disposizione degli addetti alla prova
      - 2.4.1. La prova deve essere effettuata in un ambiente tranquillo, con un livello di rumore di fondo non superiore a 50 dB (A) e libero da fonti di rumore che potrebbero altrimenti ostacolare le prove.
      - 2.4.2. L'addetto near-end deve essere sistemato in modo che la posizione della sua testa sia prossima a quella di una normale posizione di seduta sul sedile del conducente del veicolo che subisce l'urto. L'addetto deve utilizzare le apparecchiature audio di bordo nella loro configurazione originale.
      - 2.4.3. L'addetto far-end deve posizionarsi lontano dal veicolo con una separazione sufficiente affinché la voce di un addetto, emessa a volume normale, possa essere compresa senza ausili dall'altro addetto.
    - 2.5. Configurazione della prova
      - 2.5.1. Prima di effettuare la chiamata di prova, assicurarsi che:
        - a) per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
        - b) l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;

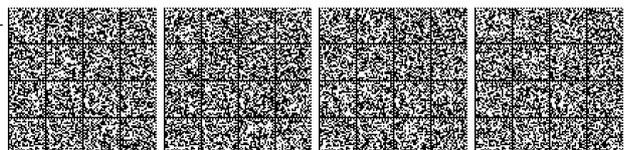


- c) non sia possibile effettuare una falsa chiamata eCall a un PSAP autentico tramite la rete online;
  - d) se del caso, il sistema TSP sia disattivato o passi automaticamente al sistema eCall basato sul 112; e,
  - e) l'accensione del veicolo o l'interruttore generale del veicolo sia attivato.
- 2.5.2. Se è possibile adeguare l'impostazione del volume, deve essere selezionato il volume massimo nella direzione di invio e ricezione sia alla postazione near-end sia alla postazione far-end. Il volume alla postazione far-end può essere ridotto durante la prova se necessario per una migliore comprensibilità.
- 2.5.3. Se possibile, per la connessione evitare di selezionare reti mobili che incidono sulla resa in vivo, (per esempio eco, controllo automatico del volume, riduzione del rumore ecc.). Per le reti simulate, per quanto possibile, la DTX deve essere disattivata e devono essere utilizzati il codec full-rate (per lo standard GSM) e la velocità di trasmissione più elevata di 12,2 kbit/s (per i codec AMR).
- 2.6. Chiamata di prova
- 2.6.1. Effettuare una chiamata di prova (in modalità push) mediante un comando di attivazione tramite l'interfaccia utente di bordo e attendere che microfoni e altoparlanti siano riconnessi per la comunicazione vocale dopo che è stata completata la trasmissione della MSD.
- 2.6.2. Scambio di messaggi di prova
- 2.6.2.1. Direzione di ricezione
- 2.6.2.1.1. L'addetto far-end deve selezionare e leggere una coppia di frasi dell'elenco riportato in appendice. L'addetto deve leggere le frasi al volume normale solitamente usato al telefono.
- 2.6.2.1.2. L'addetto near-end deve valutare se la trasmissione vocale nella direzione di ricezione è stata comprensibile: la prova nella direzione di ricezione è superata se, rimanendo nella posizione seduta iniziale, l'addetto near-end è stato in grado di comprendere appieno il significato della trasmissione compiendo gli sforzi possibili.
- 2.6.2.1.3. Se necessario ai fini della valutazione, l'addetto near-end può chiedere all'addetto far-end di trasmettere ulteriori coppie di frasi.
- 2.6.2.2. Direzione di invio
- 2.6.2.2.1. L'addetto near-end deve selezionare e, rimanendo nella posizione seduta iniziale, leggere una coppia di frasi dell'elenco riportato in appendice. L'addetto deve leggere le frasi al volume normale solitamente usato al telefono.
- 2.6.2.2.2. L'addetto far-end deve valutare se la trasmissione vocale nella direzione di invio è stata comprensibile: la prova nella direzione di invio è superata se l'addetto far-end è stato in grado di comprendere appieno il significato della trasmissione compiendo gli sforzi possibili.
- 2.6.2.2.3. Se necessario ai fini della valutazione, l'addetto far-end può chiedere all'addetto near-end di trasmettere ulteriori coppie di frasi.
- 2.6.3. Annullare la chiamata di prova utilizzando l'apposito comando del punto di prova PSAP (ad esempio riagganciare).
- 2.6.4. Se è dimostrato che non è possibile ottemperare alle prescrizioni a causa di impedimenti introdotti dal punto di prova PSAP o dal mezzo di trasmissione, la chiamata di prova può essere ripetuta, se necessario con una configurazione adattata alle circostanze.
- 2.7. Procedure di connessione
- 2.7.1. Si applicano le procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento.



*Appendice***Frase di prova**

1. Le seguenti coppie di frasi, come definito nelle raccomandazioni ITU-T P.501, allegato B, devono essere utilizzate per lo scambio dei messaggi di prova in direzione di invio e di ricezione.
2. Le coppie di frasi nella lingua più comunemente parlata dagli addetti alla prova devono essere selezionate dall'elenco seguente. Se gli addetti alla prova non hanno padronanza di nessuna delle lingue proposte, devono essere utilizzate frasi alternative in una lingua a loro conosciuta, preferibilmente equilibrate dal punto di vista fonetico.
3. Coppie di frasi di prova
  - 3.1. Neerlandese
    - a) Dit product kent nauwelijks concurrentie.  
Hij kende zijn grens niet.
    - b) Ik zal iets over mijn carrière vertellen.  
Zijn auto was alweer kapot.
    - c) Zij kunnen de besluiten nemen.  
De meeste mensen hadden het wel door.
    - d) Ik zou liever gaan lopen.  
Willem gaat telkens naar buiten.
  - 3.2. Inglese
    - a) These days a chicken leg is a rare dish.  
The hogs were fed with chopped corn and garbage.
    - b) Rice is often served in round bowls.  
A large size in stockings is hard to sell.
    - c) The juice of lemons makes fine punch.  
Four hours of steady work faced us.
    - d) The birch canoe slid on smooth planks.  
Glue the sheet to the dark blue background.
  - 3.3. Finlandese
    - a) Ole ääneti tai sano sellaista, joka on parempaa kuin vaikeneminen.  
Suuret sydämet ovat kuin valtameret, ne eivät koskaan jäädy.
    - b) Jos olet vasara, lyö kovaa. Jos olet naula, pidä pääsi pystyssä.  
Onni tulee eläen, ei ostaen.
    - c) Rakkaus ei omista mitään, eikä kukaan voi sitä omistaa.  
Naisen mieli on puhtaampi, hän vaihtaa sitä useammin.
    - d) Sydämellä on syynsä, joita järki ei tunne.  
On opittava kärsimään voidakseen elää.



## 3.4. Francese

- a) On entend les gazouillis d'un oiseau dans le jardin.  
La barque du pêcheur a été emportée par une tempête.
- b) Le client s'attend à ce que vous fassiez une réduction.  
Chaque fois que je me lève ma plaie me tire.
- c) Vous avez du plaisir à jouer avec ceux qui ont un bon caractère.  
Le chevrier a corné pour rassembler ses moutons.
- d) Ma mère et moi faisons de courtes promenades.  
La poupée fait la joie de cette très jeune fille.

## 3.5. Tedesco

- a) Zarter Blumenduft erfüllt den Saal.  
Wisch den Tisch doch später ab.
- b) Sekunden entscheiden über Leben.  
Flieder lockt nicht nur die Bienen.
- c) Gegen Dummheit ist kein Kraut gewachsen.  
Alles wurde wieder abgesagt.
- d) Überquere die Strasse vorsichtig.  
Die drei Männer sind begeistert.

## 3.6. Italiano

- a) Non bisogna credere che sia vero tutto quello che dice la gente. Tu non conosci ancora gli uomini, non conosci il mondo.  
Dopo tanto tempo non ricordo più dove ho messo quella bella foto, ma se aspetti un po' la cerco e te la prendo.
- b) Questo tormento durerà ancora qualche ora. Forse un giorno poi tutto finirà e tu potrai tornare a casa nella tua terra.  
Lucio era certo che sarebbe diventato una persona importante, un uomo politico o magari un ministro. Aveva a cuore il bene della società.
- c) Non bisogna credere che sia vero tutto quello che dice la gente tu non conosci ancora gli uomini, non conosci il mondo.  
Dopo tanto tempo non ricordo più dove ho messo quella bella foto ma se aspetti un po' la cerco e te la prendo.
- d) Questo tormento durerà ancora qualche ora. Forse un giorno poi tutto finirà e tu potrai tornare a casa nella tua terra.  
Lucio era certo che sarebbe diventato una persona importante, un uomo politico o magari un ministro, aveva a cuore il bene della società.

## 3.7. Polacco

- a) Pielęgniarki były cierpliwe.  
Przebiegał szybko przez ulicę.
- b) Ona była jego sekretarką od lat.  
Dzieci często płaczą kiedy są głodne.



c) On był czarującą osobą.

Lato wreszcie nadeszło.

d) Większość dróg było niezmiernie zatłoczonych.

Mamy bardzo entuzjastyczny zespół.

### 3.8. Spagnolo

a) No arroje basura a la calle.

Ellos quieren dos manzanas rojas.

b) No cocinaban tan bien.

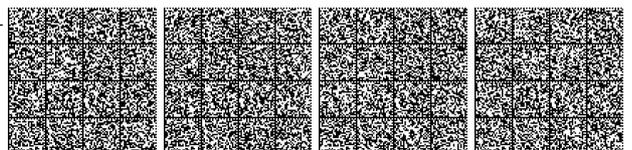
Mi afeitadora afeitó al ras.

c) Ve y siéntate en la cama.

El libro trata sobre trampas.

d) El trapeador se puso amarillo.

El fuego consumió el papel.



## ALLEGATO IV

**Coesistenza di servizi di terzi (TPS) e dei sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112**

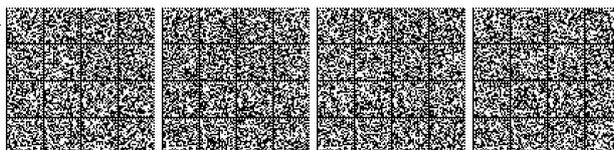
1. Prescrizioni
  - 1.1. Le seguenti prescrizioni si applicano ai sistemi eCall di bordo basati sul 112, alle STU e (facoltativamente) ai componenti che devono essere utilizzati congiuntamente a un sistema TPS eCall di bordo.
  - 1.2. Prescrizioni di prestazione
    - 1.2.1. Il sistema eCall basato sul 112 deve essere disattivato fintanto che il sistema TPS è attivo e funziona.
    - 1.2.2. Il sistema eCall basato sul 112 deve essere attivato automaticamente se il sistema TPS è attivo ma non funziona.
  - 1.3. Prescrizioni di documentazione
    - 1.3.1. Il costruttore deve fornire al servizio tecnico una spiegazione dei criteri progettuali applicati al sistema TPS per garantire l'attivazione automatica del sistema basato sul 112 («procedura di emergenza») quando il sistema TPS non funziona. La documentazione deve descrivere i principi del meccanismo di cambio.
    - 1.3.2. La documentazione deve essere accompagnata da un'analisi da cui risultino, in termini generici, tutte le condizioni di guasto dell'hardware o del software che comportano l'incapacità del sistema TPS di effettuare una chiamata e la reazione del sistema TPS al verificarsi di tali condizioni.

Questa può basarsi su un'analisi FMEA (Failure Mode and Effect Analysis), FTA (Fault Tree Analysis) o su un processo simile, come concordato tra il servizio tecnico e il costruttore.

Il metodo o i metodi selezionati per l'analisi devono essere stabiliti e aggiornati dal costruttore e messi a disposizione del servizio tecnico per i controlli del caso al momento dell'omologazione.

2. Procedura di prova
  - 2.1. Scopo della procedura di prova di coesistenza TPS

Lo scopo di questa procedura di prova consiste nel verificare nei sistemi eCall di bordo che devono essere utilizzati in combinazione con un sistema TPS eCall di bordo, che vi sia solo un sistema attivo alla volta e che il sistema eCall basato sul 112 sia attivato automaticamente qualora il sistema TPS non funzioni.
  - 2.2. Le seguenti prove devono essere eseguite su un veicolo con installato un sistema eCall di bordo oppure su una configurazione rappresentativa di parti.
  - 2.3. Per verificare che il sistema basato sul 112 sia disattivato quando è attivo il sistema TPS, deve essere effettuata manualmente una chiamata di prova.
    - 2.3.1. Prima di effettuare la chiamata di prova, assicurarsi che:
      - a) per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
      - b) l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;
      - c) il punto di prova TPSP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema TPS;
      - d) non sia possibile effettuare una falsa chiamata eCall a un PSAP autentico tramite la rete online; e,
      - e) l'accensione del veicolo o l'interruttore generale del veicolo sia attivato.
    - 2.3.2. Effettuare una chiamata di prova (modalità push) mediante un comando di attivazione manuale al sistema TPS.



2.3.3. Verificare che:

- a) sia stato stabilito un collegamento con il punto di prova TPSP; la verifica deve essere effettuata mediante una registrazione al punto di prova TPSP, da cui risulti evidente che questo ha ricevuto un segnale di avvio di una chiamata, oppure mediante un collegamento vocale con il punto di prova TPSP andato a buon fine; e,
- b) non sia stata tentata o stabilita una eCall con il punto di prova PSAP; la verifica deve essere effettuata mediante una registrazione al punto di prova TPSP da cui risulti evidente che questo non ha ricevuto alcun segnale di avvio di una eCall.

2.3.4. Annullare la chiamata di prova utilizzando l'apposito comando del punto di prova PSAP (ad esempio riagganciare).

2.3.5. Se il tentativo di chiamata del sistema TPS non ha avuto buon esito durante la prova, la procedura di prova può essere ripetuta.

2.4. La procedura di emergenza deve essere verificata effettuando manualmente una chiamata di prova a un apposito punto di prova PSAP in una condizione in cui il sistema TPS non funziona..

2.4.1. Modificare il sistema TPS per simulare un guasto, selezionato a discrezione dell'autorità di omologazione, che deve avere per esito l'avviamento di una procedura di emergenza sulla base della documentazione fornita dal fabbricante.

2.4.2. Prima di effettuare la chiamata di prova, assicurarsi che:

- a) per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
- b) l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;
- c) non sia possibile effettuare una falsa chiamata eCall a un PSAP autentico tramite la rete online; e,
- d) l'accensione del veicolo o l'interruttore generale del veicolo sia attivato.

2.4.3. Effettuare una chiamata di prova (modalità push) mediante un comando di attivazione manuale al sistema TPS.

2.4.4. Verificare che sia stata stabilita una eCall dal sistema basato sul 112; la verifica deve essere effettuata mediante una registrazione al punto di prova TPSP da cui risulti evidente che questo ha ricevuto un segnale di avvio di una eCall.

2.4.5. Annullare la chiamata di prova utilizzando l'apposito comando del punto di prova PSAP (ad esempio riagganciare).

2.5. Procedure di connessione

Si applicano le procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento.



## ALLEGATO V

**Meccanismo automatico di attivazione**

1. Prescrizioni
  - 1.1. Le seguenti prescrizioni si applicano ai veicoli con installato un sistema eCall di bordo.
  - 1.2. Prescrizioni di documentazione
    - 1.2.1. Il costruttore deve fornire una dichiarazione attestante che la strategia scelta per attivare automaticamente una chiamata eCall garantisce l'attivazione anche in caso di incidente diverso o di minore gravità rispetto alle collisioni simulate nelle prove d'urto violento di cui al regolamento UN n. 94 e al regolamento UN n. 95.
    - 1.2.2. Il costruttore deve scegliere la tipologia e la gravità della collisione e dimostrare che quest'ultima è significativamente diversa da quella delle prove d'urto violento.
    - 1.2.3. Il fabbricante deve fornire all'autorità di omologazione una spiegazione e la relativa documentazione tecnica che indichi, in termini generali, come è conseguito tale obiettivo.
      - 1.2.3.1. Una documentazione che dimostri, in modo soddisfacente per l'autorità di omologazione, che anche l'attivazione di sistemi di ritenuta supplementari e il livello di gravità scelti a discrezione del costruttore attivano una chiamata automatica eCall, deve essere considerata soddisfacente.
      - 1.2.3.2. Una documentazione che dimostri, in modo soddisfacente per l'autorità di omologazione, la strategia volta a prevenire chiamate eCall ingiustificate in caso di urti di violenza tale da non essere considerati un incidente grave. Deve essere inoltre fornita un'analisi della modalità di guasto (failure mode) che dimostri che eventuali guasti dell'hardware o del software non comportano l'attivazione automatica di una chiamata eCall.
      - 1.2.3.3. Mezzi atti a dimostrare tale circostanza possono essere: disegni di specifiche tecniche delle unità di controllo dell'airbag, schede dati di specifiche tecniche, schemi di sensibilità, i pertinenti diagrammi di circuito o documenti simili considerati equivalenti dall'autorità di omologazione.
      - 1.2.3.4. Il fascicolo di documenti completo deve rimanere strettamente riservato. A discrezione dell'autorità di omologazione, esso può essere conservato dall'autorità stessa o dal costruttore. Qualora sia il costruttore a conservare il fascicolo, quest'ultimo deve essere identificato e datato dall'autorità di omologazione dopo essere stato visionato e approvato. L'autorità di omologazione deve potervi accedere al momento del rilascio dell'omologazione o in ogni altro momento durante il periodo di validità dell'omologazione.



## ALLEGATO VI

**Prescrizioni tecniche relative alla compatibilità dei sistemi eCall di bordo con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi Galileo e EGNOS**

1. Prescrizioni
  - 1.1. Prescrizioni di compatibilità
    - 1.1.1. Per «compatibilità del sistema Galileo» si intende: la ricezione e il trattamento dei segnali dal servizio aperto (open service) di Galileo e il loro uso per il calcolo della posizione finale.
    - 1.1.2. Per «compatibilità del sistema EGNOS» si intende: la ricezione delle correzioni dal servizio aperto di EGNOS e l'applicazione di quest'ultimo ai segnali GNSS, in particolare GPS.
    - 1.1.3. La compatibilità dei sistemi eCall di bordo con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi di navigazione satellitare Galileo e EGNOS deve essere conforme alle prescrizioni di cui al punto 1.2 per quanto riguarda la capacità di localizzazione e dimostrata ricorrendo ai metodi di prova di cui al punto 2.
    - 1.1.4. Le procedure di prova di cui al punto 2.2 possono essere eseguite sull'unità eCall, compresa la capacità elaborazione successiva, o direttamente sul ricevitore GNSS che fa parte del sistema eCall.
  - 1.2. Prescrizioni di prestazione
    - 1.2.1. Il ricevitore GNSS deve essere in grado di emettere la soluzione di navigazione in protocollo in formato NMEA-0183 (messaggio RMC, GGA, VTG, GSA e GSV). La configurazione eCall per i messaggi in uscita NMEA-0183 deve essere descritta nel manuale operativo.
    - 1.2.2. Il ricevitore GNSS che fa parte del sistema eCall deve essere in grado di ricevere e trattare i singoli segnali GNSS in banda L1/E1 da almeno due sistemi globali di navigazione satellitare, compresi i sistemi Galileo e GPS.
    - 1.2.3. Il ricevitore GNSS che fa parte del sistema eCall deve essere in grado di ricevere e trattare segnali combinati GNSS in banda L1/E1 da almeno due sistemi globali di navigazione satellitare, compresi i sistemi Galileo, GPS e SBAS.
    - 1.2.4. Il ricevitore GNSS che fa parte del sistema eCall deve essere in grado di fornire dati di posizionamento nel sistema di coordinate WGS-84.
    - 1.2.5. L'errore di posizione orizzontale non deve superare:
      - in condizioni di cielo aperto: 15 metri a un livello di confidenza dello 0,95 di probabilità con diluizione della precisione in base alla posizione (PDOP) compresa tra 2,0 e 2,5;
      - in condizioni di canyon urbano: 40 metri a un livello di confidenza dello 0,95 di probabilità con diluizione della precisione in base alla posizione (PDOP) compresa tra 3,5 e 4,0.
    - 1.2.6. Deve essere garantita l'ottemperanza alle prescrizioni di precisione:
      - a una velocità compresa tra 0 e [140] km/h;
      - gamma di accelerazione lineare compresa tra 0 e [2]G.
    - 1.2.7. Il tempo di determinazione della posizione geografica in seguito all'avviamento a freddo non deve superare:
      - 60 secondi per un livello di segnale fino a — 130 dBm;
      - 300 secondi per un livello di segnale fino a — 140 dBm.
    - 1.2.8. Il tempo di riacquisto del segnale GNSS dopo un blocco di 60 secondi per un livello di segnale fino a — 130 dBm non deve superare 20 secondi dal momento del recupero della visibilità del satellite di navigazione.



- 1.2.9. La sensibilità d'ingresso del ricevitore:
- per il rilevamento del segnale GNSS (avviamento a freddo), non deve superare 3 600 secondi quando il livello del segnale in ingresso sull'antenna del sistema eCall è di  $-144$  dBm;
  - per il tracciamento e il calcolo della soluzione di navigazione del segnale GNSS, deve essere disponibile per almeno 600 secondi quando il livello del segnale in ingresso sull'antenna del sistema eCall è di  $-155$  dBm;
  - la riacquisizione del segnale GNSS e il calcolo della soluzione di navigazione del segnale GNSS devono essere possibili e non devono superare 60 secondi quando il livello del segnale in ingresso sull'antenna del sistema eCall è di  $-150$  dBm;
- 1.2.10. Il ricevitore GNSS deve essere in grado di ricevere una posizione geografica almeno ogni secondo.
2. Metodi di prova
- 2.1. Condizioni di prova
- 2.1.1. Oggetto della prova è il sistema eCall, che comprende un ricevitore GNSS e un'antenna GNSS, specificando le caratteristiche e le proprietà del sistema.
- 2.1.2. Il numero di campioni di prova eCall deve essere di almeno 3 unità che possono essere analizzate in parallelo.
- 2.1.3. Ai fini della prova, il sistema eCall è dotato di carta SIM installata, manuale operativo e software (su supporto elettronico).
- 2.1.4. I documenti allegati devono contenere i seguenti dati:
- numero di serie del dispositivo;
  - versione dell'hardware;
  - versione del software;
  - numero di identificazione del fornitore del dispositivo;
  - documentazione tecnica pertinente per l'esecuzione delle prove.
- 2.1.5. Le prove sono eseguite in condizioni climatiche normali, in conformità alla norma ISO 16750-1:2006:
- temperatura dell'aria  $23 (\pm 5)$  °C;
  - umidità relativa dell'aria compresa tra il 25 % e il 75 %.
- 2.1.6. Le prove del sistema eCall per quanto riguarda il ricevitore GNSS devono essere effettuate per mezzo delle apparecchiature di prova e ausiliarie specificate nella tabella 1.

Tabella 1

**Elenco raccomandato di strumenti di misurazione e apparecchiature di prova e ausiliarie**

Nome dell'apparecchiatura	Caratteristiche tecniche richieste per le apparecchiature di prova	
	Intervallo di scala	Precisione sulla scala
Simulatore del sistema globale di navigazione satellitare di segnali Galileo e GPS	Numero di segnali simulati: almeno 12	Errore quadratico medio di una componente casuale di precisione sulla pseudodistanza dai satelliti Galileo e GPS non superiore a: — fase del codice stadiometrico: 0,1 metri; — fase del vettore di comunicazione: 0,001 metri; — pseudo-velocità: 0,005 metri/secondo.
Cronometro digitale	Capacità massima di conteggio: 9 ore 59 minuti e 59,99 secondi	Variazione giornaliera a $25 (\pm 5)$ °C non superiore a 1,0 secondi. Discrezione nel tempo: 0,01 secondi.



Nome dell'apparecchiatura	Caratteristiche tecniche richieste per le apparecchiature di prova	
	Intervallo di scala	Precisione sulla scala
Analizzatore della rete vettoriale	Intervallo di frequenza: 300 kHz .. 4 000 kHz Intervallo dinamico: (- 85 .. 40) dB	Precisione F = $\pm 1 \cdot 10^{-6}$ kHz Precisione D = (0,1 .. 0,5) dB
Amplificatore a bassa rumorosità	Intervallo di frequenza: 1 200 .. 1 700 MHz Coefficiente di rumorosità: non superiore a 2,0 dB Coefficiente di amplificazione: 24 dB	
Attenuatore 1	Intervallo dinamico: (0 .. 11) dB	Precisione $\pm 0,5$ dB
Attenuatore 2	Intervallo dinamico: (0 .. 110) dB	Precisione $\pm 0,5$ dB
Sorgente elettrica	Intervallo di impostazione del voltaggio in corrente continua: da 0,1 a 30 volt Intensità della corrente di tensione in uscita: almeno 3 ampere	Precisione V = $\pm 3$ % Precisione A = $\pm 1$ %

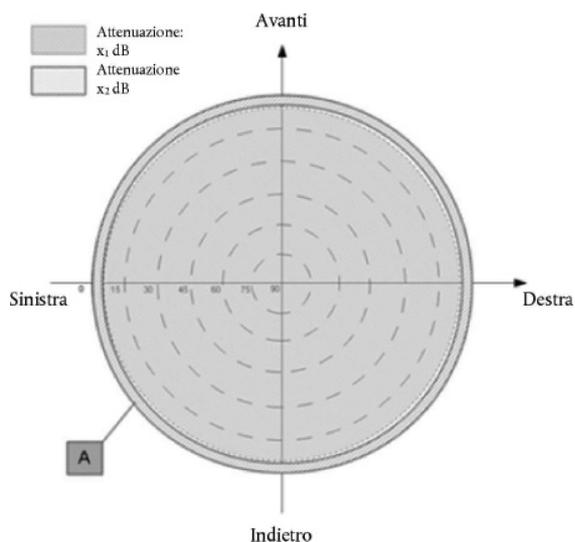
Nota: è permesso utilizzare altri tipi di dispositivi analoghi che permettano di determinare le caratteristiche con la necessaria precisione.

2.1.7. Se non diversamente specificato, la simulazione del segnale GNSS deve attenersi alla sequenza «a cielo aperto» di cui alla figura 1.

Figura 1

**Definizione di «cielo aperto»**

Zona	Intervallo di elevazione (gradi)	Intervallo azimut (gradi)
A	0 — 5	0 — 360
Contesto	Area non compresa nella zona A	



2.1.8. Tracciato del cielo aperto — attenuazione:

	0 dB
A	- 100 dB o segnale spento

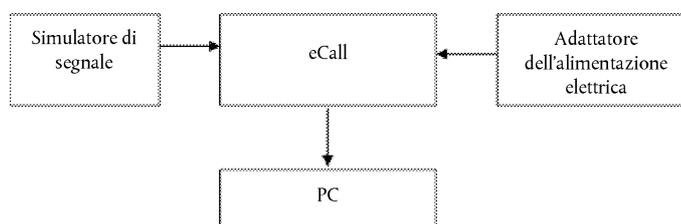
2.2. Procedure di prova

2.2.1. Prova dei messaggi NMEA-0183 in uscita.

2.2.1.1. Effettuare connessioni conformemente alla figura 2.

Figura 2

diagramma del banco di prova



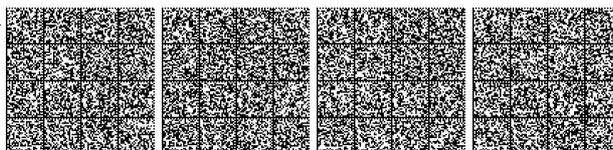
2.2.1.2. Preparare e avviare il sistema eCall. Servendosi del manuale operativo e del software del programmatore, configurare il ricevitore GNSS per la ricezione di segnali Galileo, GPS e SBAS. Configurare il ricevitore GNSS per l'invio di messaggi NMEA-0183 (messaggi RMC, GGA, VTG, GSA e GSV).

2.2.1.3. Configurare il simulatore come descritto nel rispettivo manuale per l'utente. Avviare lo script del simulatore con i parametri di cui alla tabella 2 per i segnali Galileo, GPS e SBAS.

Tabella 2

Principali parametri dello script di simulazione per scenario statico

Parametro simulato	Valore
Durata della prova, hh:mm:ss	01:00:00
Frequenza in uscita	1 hertz
Posizione eCall	Qualsiasi punto del territorio nell'intervallo di latitudine compreso tra 80° N e 80° S nel sistema di coordinate WGS-84
Troposfera:	Modello standard predefinito dal simulatore GNSS
Ionosfera:	Modello standard predefinito dal simulatore GNSS
Valore PDOP nell'intervallo di prova	$2,0 \leq \text{PDOP} \leq 2,5$
Segnali simulati	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Galileo (banda di frequenza E1, sistema aperto);</li> <li>— GPS (banda di frequenza L1, codice C/A);</li> <li>— combinato Galileo/GPS/SBAS.</li> </ul>



Parametro simulato	Valore
Intensità del segnale:	
— GNSS Galileo;	— 135 dBm;
— GNSS GPS.	— 138,5 dBm.
Numero di satelliti simulati:	— almeno 6 satelliti Galileo; — almeno 6 satelliti GPS; — almeno 2 satelliti SBAS;

- 2.2.1.4. Servendosi dell'interfaccia seriale corrispondente, configurare la connessione tra il sistema eCall e il PC. Verificare la possibilità di ricevere informazioni di navigazione tramite il protocollo NMEA-0183. Il valore di campo 6 nei messaggi GGA deve essere impostato su «2».
- 2.2.1.5. L'esito delle prove è considerato positivo se vengono ricevute le informazioni di navigazione tramite il protocollo NMEA-0183 per tutti i campioni di eCall.
- 2.2.1.6. È possibile combinare la prova dei messaggi NMEA-0183 in uscita e la valutazione della precisione del posizionamento in modalità statica autonoma.
- 2.2.2. Valutazione della precisione di posizionamento in modalità statica autonoma.
- 2.2.2.1. Effettuare connessioni conformemente alla figura 2.
- 2.2.2.2. Preparare e avviare il sistema eCall. Servendosi del software del programmatore, assicurarsi che il ricevitore GNSS sia configurato per la ricezione di segnali combinati Galileo, GPS e SBAS. Configurare il ricevitore GNSS istituito per l'invio di messaggi in base al protocollo NMEA-0183 (messaggi GGA, RMC, VTG, GSA e GSV).
- 2.2.2.3. Configurare il simulatore facendo riferimento al rispettivo manuale operativo. Avviare la simulazione di script di segnali combinati Galileo, GPS e SBAS con i parametri di cui alla tabella 2.
- 2.2.2.4. Configurare la registrazione dei messaggi NMEA-0183 dopo aver ricevuto la soluzione di navigazione. Fino al completamento dello script di simulazione, i messaggi NMEA-0183 sono inviati dal ricevitore GNSS a un file.
- 2.2.2.5. Al ricevimento della soluzione di navigazione, configurare la registrazione dei messaggi NMEA-0183 inviati dal ricevitore GNSS su un file, fino al completamento dello script di simulazione.
- 2.2.2.6. Estrarre le coordinate: latitudine (B) e longitudine (L) contenute nei messaggi GGA (RMC).
- 2.2.2.7. Calcolare l'inesattezza sistematica della determinazione delle coordinate a intervalli fissi secondo le formule (1), (2), ad esempio della coordinata latitudinale (B):

$$(1) \quad \Delta B(j) = B(j) - B_{truej}$$

$$(2) \quad dB = \frac{1}{N} \cdot \sum_{j=1}^N \Delta B(j),$$

- « $B_{truej}$ » è il valore effettivo della coordinata B nel punto temporale j in secondi d'arco;
- B(j) è il valore della coordinata B nel punto temporale j determinato dal ricevitore GNSS, in secondi d'arco;
- N è il numero di messaggi GGA (RMC) ricevuti durante la prova del ricevitore GNSS.

- 2.2.2.8. Analogamente calcolare l'inesattezza sistematica della coordinata L (longitudine).



2.2.2.9. Calcolare il valore della deviazione standard (SD) secondo la formula (3) della coordinata B:

$$(3) \quad \sigma_B = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^N (\Delta B(j) - dB)^2}{N - 1}},$$

2.2.2.10. Analogamente calcolare il valore SD della coordinata L (longitudine).

2.2.2.11. Convertire le coordinate calcolate e i valori SD per la determinazione di latitudine e longitudine da secondi d'arco a metri secondo le formule (4) e (5).

2.2.2.12. Per la latitudine:

$$(4-1) \quad dB(m) = 2 \cdot \frac{a \cdot (1 - e^2)}{(1 - e^2 \sin^2 \varphi)^{3/2}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3600''} \cdot dB,$$

$$(4-2) \quad \sigma_B(m) = 2 \cdot \frac{a \cdot (1 - e^2)}{(1 - e^2 \sin^2 \varphi)^{3/2}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3600''} \cdot \sigma_B,$$

2.2.2.13. Per la longitudine:

$$(5-1) \quad dL(m) = 2 \cdot \frac{a \cdot \cos \varphi}{\sqrt{1 - e^2 \sin^2 \varphi}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3600''} \cdot dL,$$

$$(5-2) \quad \sigma_L(m) = 2 \cdot \frac{a \cdot \cos \varphi}{\sqrt{1 - e^2 \sin^2 \varphi}} \cdot \frac{0,5'' \cdot \pi}{180 \cdot 3600''} \cdot \sigma_L,$$

- a — semiasse maggiore dell'ellissoide, in metri
- e — prima eccentricità, [0 - 1]
- $\varphi$  — valore determinato della latitudine, radianti.

2.2.2.14. Calcolare l'errore di posizione orizzontale secondo la formula (6):

$$(6) \quad \Pi = \sqrt{dB^2(m) + dL^2(m)} + 2 \cdot \sqrt{\sigma_B^2(m) + \sigma_L^2(m)},$$

2.2.2.15. Ripetere le procedure di prova conformemente ai punti da 2.2.2.3 a 2.2.2.14 per i segnali GNSS Galileo con i parametri di simulazione di cui alla tabella 2.

2.2.2.16. Ripetere le procedure di prova conformemente ai punti da 2.2.2.3 a 2.2.2.14 solo per i segnali GPS GNSS con i parametri di simulazione di cui alla tabella 2.

2.2.2.17. Ripetere le procedure di prova conformemente ai punti da 2.2.2.3 a 2.2.2.16 con altri campioni eCall, previsti per la prova.

2.2.2.18. Stabilire valori medi ottenuti per tutti i campioni di eCall sottoposti a prova secondo la formula (6).

2.2.2.19. L'esito delle prove è considerato soddisfacente se gli errori di posizione orizzontale definiti con la formula (6), ottenuti con tutti i campioni di eCall, non supera 15 metri in condizioni di cielo aperto a un livello di confidenza dello 0,95 di probabilità per tutti gli script di simulazione.

2.2.3. Valutazione della precisione di posizionamento in modalità dinamica autonoma.

2.2.3.1. Ripetere le procedure di prova di cui al punto 2.2.2, eccetto quelle di cui ai punti 2.2.2.15 e 2.2.2.16, secondo lo schema di simulazione per movimenti di manovra riportato nella tabella 3.



Tabella 3

**Principali parametri dello script di simulazione per movimenti di manovra**

Parametro simulato	Valore
Durata della prova, hh:mm:ss	01:00:00
Frequenza in uscita	1 hertz
Posizione eCall	Qualsiasi punto del territorio nell'intervallo di latitudine compreso tra 80° N e 80° S nel sistema di coordinate WGS-84
Modello di movimento:	Movimento di manovra
— velocità, km/h;	140
— raggio di sterzata, metri;	500
— accelerazione di sterzata, metri/secondo <sup>2</sup> .	0,2
Troposfera:	Modello standard predefinito dal simulatore GNSS
Ionosfera:	Modello standard predefinito dal simulatore GNSS
Valore PDOP nell'intervallo temporale di prova	$2,0 \leq \text{PDOP} \leq 2,5$
Segnali simulati	combinato Galileo/GPS/SBAS
Intensità del segnale:	
— GNSS Galileo;	- 135 dBm;
— GNSS GPS.	- 138,5 dBm.
Numero di satelliti simulati:	— almeno 6 satelliti Galileo; — almeno 6 satelliti GPS; — almeno 2 satelliti SBAS;

2.2.3.2. Stabilire valori medi ottenuti per tutti i campioni di eCall sottoposti a prova secondo la formula (6).

2.2.3.3. L'esito delle prove è considerato soddisfacente se gli errori di posizione orizzontale ottenuti con tutti i campioni di eCall non supera 15 metri in condizioni di cielo aperto a un livello di confidenza dello 0,95 di probabilità.



- 2.2.4. Movimento in zone d'ombra, zone di ricezione intermittente dei segnali di navigazione e nei canyon urbani.
- 2.2.4.1. Ripetere le procedure di prova di cui al punto 2.2.3 per gli script di simulazione per il movimento in zone d'ombra e zone di ricezione intermittente dei segnali di navigazione (riportati nella tabella 4) con una sequenza di segnale da canyon urbano, come descritto alla figura 3.

Tabella 4

**Principali parametri di movimento in zone d'ombra e zone di ricezione intermittente dei segnali di navigazione**

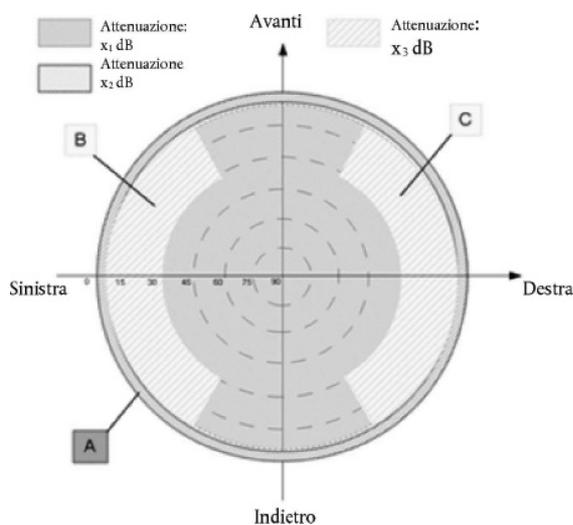
Parametro simulato	Valore
Durata della prova, hh:mm:ss	01:00:00
Frequenza in uscita	1 hertz
Posizione eCall	Qualsiasi punto del territorio nell'intervallo di latitudine compreso tra 80° N e 80° S nel sistema di coordinate WGS-84
Modello di movimento:	Movimento di manovra
— velocità, km/h;	140
— raggio di sterzata, metri;	500
— accelerazione di sterzata, metri/secondo <sup>2</sup> .	0,2
Visibilità satellitare:	
— intervalli di visibilità del segnale, secondi;	300
— intervalli di assenza del segnale, secondi.	600
Troposfera:	Modello standard predefinito dal simulatore GNSS
Ionosfera:	Modello standard predefinito dal simulatore GNSS
Valore PDOP nell'intervallo temporale di prova	$3,5 \leq \text{PDOP} \leq 4,0$
Segnali simulati	combinato Galileo/GPS/SBAS
Intensità del segnale:	
— GNSS Galileo;	- 135 dBm;
— GNSS GPS.	- 138,5 dBm.
Numero di satelliti simulati:	— almeno 6 satelliti Galileo; — almeno 6 satelliti GPS; — almeno 2 satelliti SBAS;



Figura 3

**Definizione di canyon urbano**

Zona	Intervallo di elevazione (gradi)	Intervallo azimut (gradi)
A	0 — 5	0 — 360
B	5 — 30	210 — 330
C	5 — 30	30 — 150
Contesto	Area non compresa nelle zone A, B e C	



2.2.4.2. Tracciato del canyon urbano — attenuazione:

	0 dB
B	- 40 dB
C	- 40 dB
A	- 100 dB o segnale spento

2.2.4.3. L'esito delle prove è considerato soddisfacente se gli errori di posizione orizzontale ottenuti con tutti i campioni di eCall non supera 40 metri in condizioni di canyon urbano a un livello di confidenza dello 0,95 di probabilità.

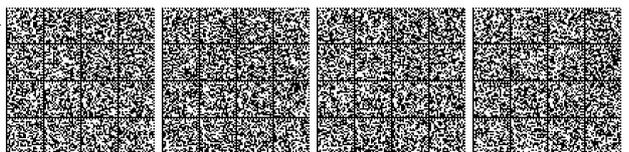
2.2.5. Prova del tempo di determinazione della posizione geografica in seguito all'avviamento a freddo.

2.2.5.1. Preparare e avviare il sistema eCall. Servendosi del software del programmatore, assicurarsi che il modulo GNSS sia configurato per la ricezione di segnali Galileo e GPS.

2.2.5.2. Cancellare dal ricevitore GNSS tutti i dati relativi a posizione, velocità, tempo, almanacco ed effemeridi.



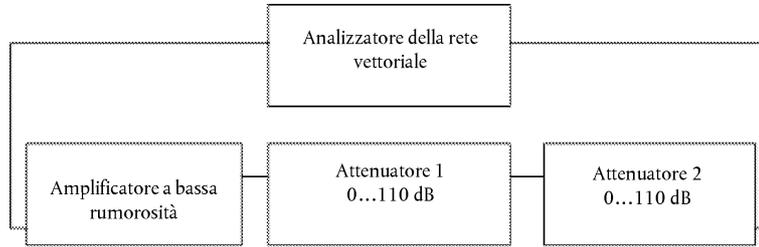
- 2.2.5.3. Configurare il simulatore come descritto nel rispettivo manuale per l'utente. Avviare lo script del simulatore con i parametri di cui alla tabella 2 per i segnali Galileo e GPS con segnale di livello — 130 dBm.
- 2.2.5.4. Servendosi di un cronometro, misurare l'intervallo di tempo compreso tra l'avvio della simulazione del segnale e il primo risultato di soluzione di navigazione.
- 2.2.5.5. Svolgere almeno 10 volte la procedura di prova conformemente ai punti da 2.2.5.2 a 2.2.5.4.
- 2.2.5.6. Calcolare il tempo medio per la prima determinazione della posizione geografica in seguito all'avviamento a freddo per tutti i campioni di eCall forniti per la prova.
- 2.2.5.7. Il risultato della prova è considerato positivo se i valori medi di tempo per la determinazione della posizione geografica, calcolati come descritto al punto 2.2.5.6, non superano i 60 secondi per un livello di segnale fino a -130 dBm per tutti i segnali simulati.
- 2.2.5.8. Ripetere la procedura di prova conformemente ai punti da 2.2.5.1 a 2.2.5.5 con segnale di livello — 140 dBm.
- 2.2.5.9. Il risultato della prova svolta conformemente al punto 2.2.5.8 è considerato positivo se i valori medi di tempo per la determinazione della posizione geografica, calcolati come descritto al punto 2.2.5.6, non superano i 300 secondi per un livello di segnale fino a — 140 dBm per tutti i segnali simulati.
- 2.2.6. Prova del tempo di riacquisto del segnale di tracciamento del satellite dopo un blocco 60 secondi.
- 2.2.6.1. Preparare e avviare il sistema eCall come da manuale operativo. Servendosi del software del programmatore, assicurarsi che il ricevitore GNSS sia configurato per la ricezione di segnali Galileo e GPS.
- 2.2.6.2. Configurare il simulatore come descritto nel rispettivo manuale per l'utente. Avviare lo script del simulatore con i parametri di cui alla tabella 2 per i segnali Galileo e GPS con segnale di livello — 130 dBm.
- 2.2.6.3. Attendere 15 minuti e assicurarsi il ricevitore GNSS abbia calcolato la posizione del sistema eCall.
- 2.2.6.4. Disconnettere il cavo dall'antenna GNSS dal sistema eCall e ricollegarlo dopo un intervallo di 60 secondi. Servendosi di un cronometro, determinare la durata dell'intervallo di tempo trascorso tra il collegamento del cavo, il riacquisto del segnale di tracciamento del satellite e il calcolo della soluzione di navigazione.
- 2.2.6.5. Ripetere almeno 10 volte la procedura di prova conformemente al punto 2.2.6.4.
- 2.2.6.6. Calcolare il valore medio del tempo di riacquisto del segnale di tracciamento del satellite da parte del sistema eCall per tutte le misurazioni effettuate e tutti i campioni di eCall forniti per la prova.
- 2.2.6.7. Il risultato della prova è considerato positivo se i valori medi del tempo di riacquisto dopo il blocco di 60 secondi, misurati come indicato al punto 2.2.6.6, non superano i 20 secondi.
- 2.2.7. Prova di sensibilità del ricevitore GNSS in modalità di avviamento a freddo, modalità di tracciamento e con uno scenario di riacquisto del segnale.
- 2.2.7.1. Accendere l'analizzatore della rete vettoriale. Calibrare l'analizzatore della rete vettoriale secondo il rispettivo manuale operativo.



2.2.7.2. Configurare il diagramma secondo la figura 4.

Figura 4

**Diagramma di calibrazione del percorso**

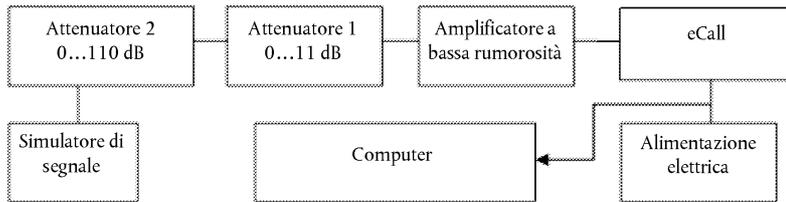


2.2.7.3. Configurare l'attenuazione nel percorso del segnale zero sugli attenuatori. Misurare la risposta in frequenza di un determinato percorso di segnale, rispettivamente nella banda E1 di Galileo e L1 di GPS. Registrare il fattore di trasmissione medio del percorso in [dB] in tale banda di frequenze.

2.2.7.4. Montare il circuito di cui alla figura 5.

Figura 5

**Disposizione per la valutazione della sensibilità del modulo GNSS**



2.2.7.5. Preparare e avviare il sistema eCall come da manuale operativo. Servendosi del software del programmatore assicurarsi che il ricevitore GNSS sia configurato per la ricezione di segnali Galileo e GPS. Svuotare la RAM del ricevitore GNSS in modo da raggiungere la modalità di avviamento «a freddo» del ricevitore GNSS del sistema eCall. Verificare che le informazioni relative a posizione, velocità e tempo siano azzerate.

2.2.7.6. Preparare il simulatore dei segnali GNSS secondo il rispettivo manuale operativo. Avviare lo script di simulazione dei segnali Galileo e GPS con i parametri di cui alla tabella 2. Configurare il livello di potenza in uscita del simulatore a  $-144$  dBm.

2.2.7.7. Servendosi di un cronometro, misurare l'intervallo di tempo compreso tra l'avvio della simulazione del segnale e il primo risultato di soluzione di navigazione.

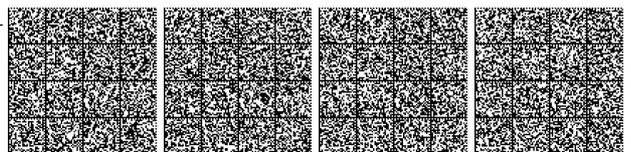
2.2.7.8. Configurare l'attenuazione nel percorso del segnale zero sugli attenuatori, in modo tale che il segnale in ingresso dell'antenna del sistema eCall sia pari a  $-155$  dBm.

2.2.7.9. Servendosi di un cronometro, verificare che il sistema eCall fornisca ancora una soluzione di navigazione per almeno 600 secondi.

2.2.7.10. Configurare l'attenuazione nel percorso del segnale zero sugli attenuatori, in modo tale che il segnale in ingresso dell'antenna del sistema eCall sia pari a  $-150$  dBm.

2.2.7.11. Disconnettere il cavo dell'antenna GNSS dal sistema eCall e ricollegarlo dopo un intervallo di 20 secondi.

2.2.7.12. Servendosi di un cronometro, determinare la durata dell'intervallo di tempo trascorso tra il collegamento del cavo, il riacquisto del segnale di tracciamento del satellite e il calcolo della soluzione di navigazione.



2.2.7.13. L'esito della prova è considerato positivo se:

- il valore del tempo per la prima determinazione della posizione geografica in seguito all'avviamento «a freddo», misurato come descritto al punto 2.2.7.7, non è superiore a 3 600 secondi quando il livello del segnale in ingresso sull'antenna del sistema eCall è di  $-144$  dBm per tutti i campioni di eCall;
- la soluzione di navigazione GNSS è disponibile per almeno 600 secondi quando il livello del segnale in ingresso sull'antenna del sistema eCall è di  $-155$  dBm, misurato come descritto al punto 2.2.7.9 per tutti i campioni di eCall;
- e sono possibili la riacquisizione dei segnali GNSS e il calcolo della soluzione di navigazione quando il livello del segnale in ingresso sull'antenna del sistema eCall è di  $-150$  dBm e l'intervallo di tempo misurato come descritto al punto 2.2.7.12 non supera i 60 secondi per tutti i campioni di eCall.

—



## ALLEGATO VII

**Autotest del sistema di bordo**

1. Prescrizioni
  - 1.1. Le seguenti prescrizioni si applicano ai veicoli con installato un sistema eCall di bordo, alle STU e (facoltativamente) ai componenti.
    - 1.2. Prescrizioni di prestazione
      - 1.2.1. Il sistema eCall effettua un autotest ogni volta che viene acceso.
      - 1.2.2. La funzione di autotest controlla almeno gli aspetti tecnici elencati nella tabella.
      - 1.2.3. Se la funzione di autotest rileva un guasto, deve esserne dato avviso in forma di spia luminosa o di messaggio di avvertenza in uno spazio comune.
        - 1.2.3.1. L'avviso deve rimanere attivo fintantoché perdura il guasto.
        - 1.2.3.2. L'avviso può spegnersi temporaneamente, ma deve riattivarsi ogni volta che viene attivato il dispositivo di accensione o l'interruttore generale del veicolo.
    - 1.3. Prescrizioni di documentazione
      - 1.3.1. Il costruttore deve fornire alle autorità di omologazione la documentazione di cui alla tabella, contenente per ciascun elemento il principio tecnico applicato per monitorarlo.

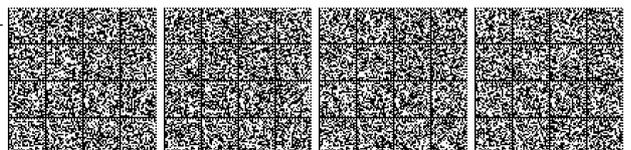
## Tabella

**Modello di informazioni per la funzione di autotest**

Elemento	Principio tecnico applicato per il monitoraggio
L'ECU eCall è in buono stato di funzionamento (ad esempio: nessun guasto dell'hardware interno, la memoria o il processore è pronta/o, la funzione logica si trova nello stato predefinito previsto)	
L'antenna esterna per la rete mobile è collegata	
Il dispositivo per la comunicazione con la rete mobile è in buono stato di funzionamento (nessun guasto dell'hardware interno, reattivo)	
L'antenna esterna GNSS è collegata	
Il ricevitore GNSS è in buono stato di funzionamento (nessun guasto dell'hardware interno, emissione entro l'intervallo previsto)	
L'unità di controllo degli urti è collegata	
Nessun malfunzionamento nelle comunicazioni (errori di connessione bus) di componenti pertinenti in questa tabella	
La scheda SIM è inserita (questo elemento si applica solo se è in uso una SIM rimovibile)	
La sorgente elettrica è collegata	
La sorgente elettrica è caricata a sufficienza (soglia a discrezione del costruttore)	



2. Procedura di prova
  - 2.1. Prova di verifica del funzionamento dell'autotest
    - 2.1.1. La seguente prova deve essere eseguita sul veicolo con un sistema eCall di bordo installato a norma dell'articolo 4 sulla STU, conformemente all'articolo 6, o (opzionale) sul componente, che è parte del sistema completo ai fini della prova, a norma dell'articolo 5.
    - 2.1.2. Simulare un guasto del sistema eCall introducendo una grave avaria di uno o più degli elementi controllati dalla funzione di autotest in base alla documentazione tecnica fornita dal fabbricante. Gli elementi devono essere scelti a discrezione dell'autorità di omologazione.
    - 2.1.3. Accendere il sistema eCall (ad esempio attivando il dispositivo di accensione o l'interruttore generale del veicolo, a seconda dei casi) e verificare che, poco dopo, si accenda la spia di guasto.
    - 2.1.4. Spegnerne il sistema eCall (ad esempio disattivando il dispositivo di accensione o l'interruttore generale del veicolo, a seconda dei casi) e riportarlo al normale funzionamento.
    - 2.1.5. Accendere il sistema eCall e verificare che la spia di guasto non si accenda, ovvero si spenga poco dopo essersi inizialmente accesa.
  3. Modifica del tipo di sistema eCall di bordo basato sul 112 o sulla STU
    - 3.1. Se il fabbricante presenta una domanda di revisione o estensione di un'omologazione esistente al fine di includere elementi alternativi, quali un'antenna GNSS, un'unità elettronica di controllo, un'antenna per la rete mobile e/o componenti della sorgente elettrica, non è necessaria una ripetizione della prova sui componenti del sistema eCall di bordo basato sul 112 al fine di ottemperare alle prescrizioni del presente allegato, purché tali componenti omologati possiedano almeno le stesse caratteristiche funzionali e siano effettivamente contemplati dal presente allegato in conformità all'articolo 5, paragrafo 3.



## ALLEGATO VIII

**Prescrizioni tecniche e procedure di prova legate alla privacy e alla protezione dei dati**

## PARTE I

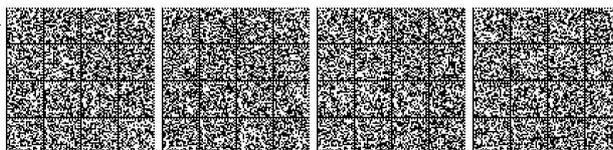
**Procedura per la verifica della mancanza di tracciabilità di un sistema eCall di bordo o della STU**

1. Obiettivo
  - 1.1. Questa procedura di prova ha lo scopo di garantire che un sistema eCall di bordo basato sul 112 o una STU non sia tracciabile e non possa essere sottoposto/a a sorveglianza costante allo stato operativo normale.
2. Prescrizioni
  - 2.1. Il sistema eCall di bordo basato sul 112 o la STU non è disponibile per le comunicazioni con i PSAP se sono i punti di prova PSAP a iniziare la comunicazione.
  - 2.2. L'impossibilità di stabilire un collegamento può essere attribuita al fatto che il sistema eCall di bordo basato sul 112 non è registrato nella rete.
3. Procedura di prova
  - 3.1. Le seguenti prove devono essere eseguite su una configurazione rappresentativa di parti (senza carrozzeria del veicolo).
    - 3.2. Questa prova deve essere eseguita una volta stabilita con successo la connessione dell'IVS del sistema eCall con la rete e la registrazione del dispositivo in modo da facilitare la trasmissione della MSD.
      - 3.2.1. La chiamata di emergenza iniziale deve essere stata annullata e cancellata dal registro della rete prima della prova (ad esempio riattaccando), altrimenti il punto di prova PSAP sarà in grado di connettersi.
      - 3.2.2. Prima di eseguire la prova, assicurarsi che:
        - e) per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
        - f) l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;
        - g) il dispositivo di accensione del veicolo o l'interruttore generale del veicolo sia attivato;
        - h) qualsiasi servizio TPS o altro sistema di servizi a valore aggiunto sia disattivato.
      - 3.2.3. Lasciare acceso l'IVS del servizio eCall basato sul 112.
      - 3.2.4. Tramite il punto di prova PSAP, tentare la connessione all'IVS del sistema eCall basato sul 112.
  4. Valutazione
    - 4.1. La prescrizione si intende ottemperata se il sistema eCall basato sul 112 non è disponibile per la comunicazione con il PSAP quando il punto di prova PSAP tenta di collegarsi.
    - 4.2. Se viene stabilito un collegamento con l'IVS del sistema eCall basato sul 112 quando il punto di prova avvia la comunicazione, la prova si intende non superata.

## PARTE II

**Procedura per la verifica della durata di conservazione di un file di registro eCall nel sistema eCall di bordo o nella STU**

1. Obiettivo
  - 1.1. Questa procedura di prova mira a garantire che i dati personali trattati a norma del regolamento (UE) 2015/758 non siano conservati dal sistema eCall di bordo più a lungo di quanto necessario ai fini del trattamento della situazione di emergenza e siano cancellati in toto non appena non siano più necessari per tale scopo.

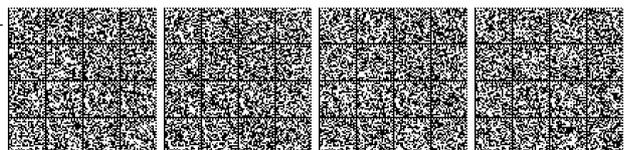


- 1.2. Si tratta di dimostrare la soppressione automatica provando che i file di registro eCall non sono conservati oltre 13 ore dal momento dell'avvio di una chiamata eCall.
2. Prescrizioni
  - 2.1. Quando interrogati, il sistema eCall di bordo o la STU non devono avere in memoria alcuna registrazione relativa a una chiamata eCall oltre tredici ore dal momento dell'avvio di una chiamata eCall.
3. Condizioni di prova
  - 3.1. Al servizio tecnico deve essere facilitato l'accesso alla parte del sistema in cui sono conservati i file di registro eCall nell'IVS.
  - 3.2. La seguente prova deve essere eseguita su una configurazione rappresentativa di parti.
4. Metodo di prova
  - 4.1. Devono essere effettuate le prove di cui all'allegato I, punto 2.7. Le prove richiedono l'effettuazione di una chiamata di prova al fine di permettere i controlli delle funzionalità.
  - 4.2. Tredici ore dopo che è stata effettuata la chiamata, all'addetto del servizio tecnico deve essere facilitato l'accesso al luogo in cui sono conservati i file di registro eCall nell'IVS. Ciò comporta la possibilità di scaricare dall'IVS qualsiasi file di registro affinché l'addetto alla prova possa prenderne visione.
5. Valutazione
  - 5.1. La prescrizione si ritiene rispettata se non è presente alcun file di registro nella memoria del sistema eCall di bordo.
  - 5.2. Se è presente un file di registro relativo a una chiamata eCall effettuata oltre tredici ore prima, la prova si intende non superata

## PARTE III

**Procedura per la verifica della rimozione automatica e continua dei dati nella memoria interna del sistema eCall di bordo o della STU**

1. Obiettivo
  - 1.1. Questa procedura di prova mira a garantire che i dati personali siano utilizzati unicamente ai fini del trattamento della situazione di emergenza e siano cancellati automaticamente e costantemente dalla memoria interna del sistema eCall di bordo o della STU
  - 1.2. Ciò va provato dimostrando che nella memoria interna del sistema eCall di bordo basato sul 112, o della STU, siano conservate al massimo le ultime tre posizioni del veicolo.
2. Prescrizioni
  - 2.1. Quando interrogati, il sistema eCall di bordo o la STU non devono avere in memoria più di tre posizioni recenti del veicolo.
3. Condizioni di prova
  - 3.1. Al servizio tecnico deve essere facilitato l'accesso alla parte del sistema in cui sono conservati i dati di posizione del veicolo nella memoria interna dell'IVS.



- 3.2. La seguente prova deve essere eseguita su una configurazione rappresentativa di parti.
4. Metodo di prova
- 4.1. All'addetto del servizio tecnico deve essere facilitato l'accesso al luogo in cui sono conservati i dati di posizione del veicolo nella memoria interna dell'IVS. Ciò comporta la possibilità di scaricare dall'IVS qualsiasi posizione del veicolo salvata affinché l'addetto alla prova possa prenderne visione.
5. Valutazione
- 5.1. La prescrizione si ritiene rispettata se non è presente alcun file di registro nella memoria del sistema eCall di bordo.
- 5.2. Se sono presenti più di tre punti, la prova si intende non superata.

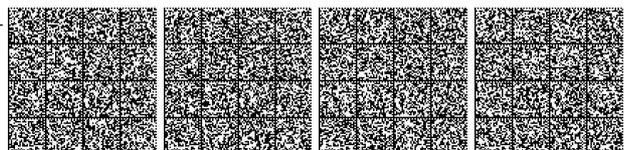
#### PARTE IV

##### **Procedura per la verifica del mancato scambio di dati personali tra il sistema eCall di bordo o la STU e i sistemi di servizi di terzi**

1. Obiettivo
- 1.1. Questa procedura di prova mira a garantire che il sistema eCall di bordo basato sul 112 o la STU e ogni ulteriore funzionalità di sistema che fornisce servizi TPS eCall o un servizio a valore aggiunto siano progettati in modo tale da rendere sempre impossibile uno scambio di dati personali tra di essi.
2. Prescrizioni
- 2.1. Le seguenti prescrizioni si applicano ai sistemi eCall di bordo o alle STU che devono essere utilizzati congiuntamente alla funzionalità di un sistema TPS eCall di bordo.
- 2.2. Prescrizioni di prestazione
- 2.2.1. Non avviene alcun scambio di dati personali tra il sistema eCall di bordo basato sul 112 o la STU e qualsiasi altra ulteriore funzionalità di sistema che fornisce eCall TPS o un servizio a valore aggiunto.
- 2.2.2. In seguito a una chiamata eCall effettuata attraverso il sistema eCall di bordo basato sul 112 o la STU non deve esistere alcun file di registrazione di tale chiamata eCall nella memoria del sistema eCall TPS o di qualsiasi altro sistema di servizio a valore aggiunto.
3. Procedura di prova
- 3.1. Le seguenti prove devono essere eseguite su un veicolo con installato un sistema eCall di bordo oppure su una configurazione rappresentativa di parti.
- 3.2. Il sistema TPS deve essere disattivato per la durata della chiamata di prova.
- 3.2.1. Prima di effettuare la chiamata di prova, assicurarsi che:
- a) per ogni chiamata di prova sarà applicata una delle procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento, come convenuto tra il servizio tecnico e il costruttore;
  - b) l'apposito punto di prova PSAP sia disponibile a ricevere una chiamata emessa dal sistema eCall basato sul 112;
  - c) non sia possibile effettuare una falsa chiamata eCall a un PSAP autentico tramite la rete online; e,
  - d) il dispositivo di accensione del veicolo o l'interruttore generale del veicolo sia attivato.
- 3.2.2. Effettuare una chiamata di prova (modalità push) mediante un comando di attivazione manuale al sistema con il sistema TPS disattivato.
- 3.2.3. Verificare sia stato stabilito un collegamento con il punto di prova PSAP; la verifica deve essere effettuata mediante una registrazione al punto di prova PSAP da cui risulti evidente che questo ha ricevuto un segnale di avvio chiamata oppure tramite un collegamento vocale con il punto di prova PSAP andato a buon fine.



- 3.2.4. Annullare la chiamata di prova utilizzando l'apposito comando del punto di prova PSAP (ad esempio riagganciare).
- 3.2.5. Se il tentativo di chiamata del sistema basato sul 112 non ha avuto buon esito durante la prova, la procedura di prova può essere ripetuta.
- 3.3. La mancanza di un file di registro nel sistema TPS deve essere verificata tramite l'accesso alla parte del sistema eCall in cui sono conservati i file di registro.
- 3.3.1. All'addetto del servizio tecnico deve essere facilitato l'accesso al luogo in cui sono conservati i file di registro eCall nell'IVS. Ciò comporta la possibilità di scaricare dall'IVS qualsiasi file di registro affinché l'addetto alla prova possa prenderne visione.
- 3.3.2. La prescrizione si ritiene rispettata se non è presente alcun file di registro nella memoria del sistema TPS di bordo.
- 3.3.3. Se è presente nel sistema TPS un file di registro relativo a una chiamata eCall effettuata tramite il sistema basato sul 112, la prova si intende non superata.
- 3.4. Procedure di connessione
- Si applicano le procedure di connessione di cui all'allegato I, punto 2.7, del presente regolamento.
- 



## ALLEGATO IX

**Classi di veicoli di cui all'articolo 2**

Veicoli blindati della categoria M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, come definiti all'allegato II, parte A, punto 5.2, della direttiva 2007/46/CE, muniti di vetrate di sicurezza blindate classe BR 7 secondo la classificazione della norma europea EN 1063:2000 (Vetrate di sicurezza, test e classificazione di resistenza antiproiettile) e con parti di carrozzeria conformi alla norma europea EN 1522:1999 (Finestre, porte, chiusure oscuranti — Resistenza antiproiettile), qualora i veicoli, a causa del loro specifico scopo, non siano in grado di soddisfare le prescrizioni del regolamento (UE) 2015/758 e del presente regolamento.

**17CE0634**

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/80 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2017****che modifica il regolamento (CE) n. 329/2007 del Consiglio relativo a misure restrittive nei confronti della Repubblica democratica popolare di Corea**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 329/2007 del Consiglio, del 27 marzo 2007, relativo a misure restrittive nei confronti della Repubblica democratica popolare di Corea <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 1, lettera d),

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato IV del regolamento (CE) n. 329/2007 elenca le persone, le entità e gli organismi che, essendo stati designati dal comitato per le sanzioni o dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite (CSNU), sono interessati dal congelamento dei fondi e delle risorse economiche ai sensi di tale regolamento.
- (2) Il 17 dicembre 2016 il comitato del Consiglio di sicurezza istituito a norma della risoluzione 1718 (2006) ha deciso che cinque navi specificate nell'allegato III della risoluzione 2270 (2016) a norma del paragrafo 23 della stessa non sono risorse economiche controllate o gestite dalla Ocean Maritime Management e pertanto non sono soggette al congelamento dei beni imposto dal paragrafo 8, lettera d), della risoluzione 1718 (2006),
- (3) L'allegato IV del regolamento (CE) n. 329/2007 dovrebbe pertanto essere opportunamente modificato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

L'allegato IV del regolamento (CE) n. 329/2007 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente**Capo facente funzioni del Servizio degli strumenti di politica  
estera*

---

<sup>(1)</sup> GUL 88 del 29.3.2007, pag. 1.

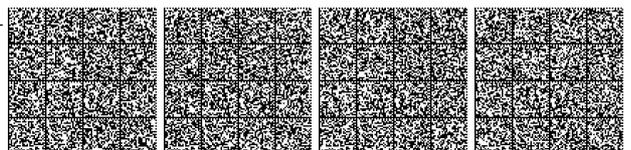


## ALLEGATO

Nell'allegato IV del regolamento (CE) n. 329/2007 la voce seguente dell'elenco «Persone giuridiche, gruppi ed entità»: la voce «Ocean Maritime Management Company, Limited (OMM) (alias OMM). Indirizzo: (a) Donghung Dong, Central District, PO Box 120, Pyongyang, RDPC; (b) Dongheung-dong Changgwang Street, Chung-Ku, PO Box 125, Pyongyang, RDPC. Altre informazioni: (a) n. dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO): 1790183; (b) la Ocean Maritime Management Company, Limited ha svolto un ruolo chiave nell'organizzazione della spedizione di un carico nascosto di armi e materiale correlato da Cuba alla RDPC nel luglio 2013. In quanto tale, la Ocean Maritime Management Company, Limited ha contribuito ad attività vietate dalle risoluzioni, in particolare l'embargo sulle armi imposto dalla risoluzione 1718 (2006), modificata dalla risoluzione 1874 (2009), e all'aggiornamento delle misure previste da dette risoluzioni; (c) la Ocean Maritime Management Company, Limited è l'operatore/gestore delle seguenti navi con numero IMO: (a) Chol Ryong (Ryong Gun Bong) 8606173, (b) Chong Bong (Greenlight) (Blue Nouvelle) 8909575, (c) Chong Rim 2 8916293, (d) Dawnlight 9110236, (e) Ever Bright 88 (J Star) 8914934, (f) Gold Star 3 (benevolence 2) 8405402, (g) Hoe Ryong 9041552, (h) Hu Chang (O Un Chong Nyon) 8330815, (i) Hui Chon (Hwang Gum San 2) 8405270, (j) Ji Hye San (Hyok Sin 2) 8018900, (k) Kang Gye (Pi Ryu Gang) 8829593, (l) Mi Rim 8713471, (m) Mi Rim 2 9361407, (n) Rang (Po Thong Gang) 8829555, (o) Orion Star (Ricocean) 9333589, (p) Ra Nam 2 8625545, (q) Ra Nam 3 9314650, (r) Ryo Myong 8987333, (s) Ryong Rim (Jon Jin 2) 8018912, (t) Se Pho (Rak Won 2) 8819017, (u) Songjin (Jang Ja San Chong Nyon Ho) 8133530, (v) South Hill 2 8412467, (w) South Hill 5 9138680, (x) Tan Chon (Ryon Gang 2) 7640378, (y) Thae Pyong San (Petrel 1) 9009085, (z) Tong Hung San (Chong Chon Gang) 7937317, (aa) Tong Hung 8661575. Data di designazione: 28.7.2014» è sostituita da quanto segue:

«Ocean Maritime Management Company, Limited (OMM) (alias OMM). Indirizzo: (a) Donghung Dong, Central District, PO Box 120, Pyongyang, RDPC; (b) Dongheung-dong Changgwang Street, Chung-Ku, PO Box 125, Pyongyang, RDPC. Altre informazioni: (a) n. dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO): 1790183; (b) la Ocean Maritime Management Company, Limited ha svolto un ruolo chiave nell'organizzazione della spedizione di un carico nascosto di armi e materiale correlato da Cuba alla RDPC nel luglio 2013. In quanto tale, la Ocean Maritime Management Company, Limited ha contribuito ad attività vietate dalle risoluzioni, in particolare l'embargo sulle armi imposto dalla risoluzione 1718 (2006), modificata dalla risoluzione 1874 (2009), e all'aggiornamento delle misure previste da dette risoluzioni; (c) la Ocean Maritime Management Company, Limited è l'operatore/gestore delle seguenti navi con numero IMO: (a) Chol Ryong (Ryong Gun Bong) 8606173, (b) Chong Bong (Greenlight) (Blue Nouvelle) 8909575, (c) Chong Rim 2 8916293, (d) Hoe Ryong 9041552, (e) Hu Chang (O Un Chong Nyon) 8330815, (f) Hui Chon (Hwang Gum San 2) 8405270, (g) Ji Hye San (Hyok Sin 2) 8018900, (h) Kang Gye (Pi Ryu Gang) 8829593, (i) Mi Rim 8713471, (j) Mi Rim 2 9361407, (k) Rang (Po Thong Gang) 8829555, (l) Ra Nam 2 8625545, (m) Ra Nam 3 9314650, (n) Ryo Myong 8987333, (o) Ryong Rim (Jon Jin 2) 8018912, (p) Se Pho (Rak Won 2) 8819017, (q) Songjin (Jang Ja San Chong Nyon Ho) 8133530, (r) South Hill 2 8412467, (s) Tan Chon (Ryon Gang 2) 7640378, (t) Thae Pyong San (Petrel 1) 9009085, (u) Tong Hung San (Chong Chon Gang) 7937317, (v) Tong Hung 8661575. Data di designazione: 28.7.2014».

17CE0635



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/81 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2017****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Jerzy PLEWA*

*Direttore generale  
Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

<sup>(2)</sup> GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.



## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	162,4
	MA	132,4
	SN	190,2
	TR	122,3
	ZZ	151,8
0707 00 05	MA	79,2
	TR	186,2
	ZZ	132,7
0709 93 10	MA	280,6
	TR	257,1
	ZZ	268,9
0805 10 20	EG	47,7
	IL	126,4
	MA	57,3
	TR	76,5
0805 20 10	ZZ	77,0
	IL	155,4
	MA	72,5
	ZZ	114,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	EG	97,9
	IL	112,5
	JM	99,3
	MA	93,5
	TR	75,6
	ZZ	95,8
	ZZ	95,8
0805 50 10	TR	73,1
	ZZ	73,1
0808 10 80	CN	119,1
	US	137,0
	ZZ	128,1
0808 30 90	CL	307,7
	CN	79,6
	TR	133,1
	ZZ	173,5

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».



**DECISIONE DI ESECUZIONE (PESC) 2017/82 DEL CONSIGLIO**  
**del 16 gennaio 2017**  
**che modifica la decisione (PESC) 2016/849 relativa a misure restrittive nei confronti della**  
**Repubblica popolare democratica di Corea**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 31, paragrafo 2,

vista la decisione (PESC) 2016/849 del Consiglio, del 27 maggio, relativa a misure restrittive nei confronti della Repubblica popolare democratica di Corea e che abroga la decisione 2013/183/PESC <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 33,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il 27 maggio 2016 il Consiglio ha adottato la decisione (PESC) 2016/849.
- (2) Il 17 dicembre 2016 il comitato del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, istituito a norma della risoluzione 1718 (2006) del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, ha espunto i nomi di cinque navi dall'elenco delle persone ed entità soggette a misure restrittive.
- (3) È opportuno pertanto modificare di conseguenza l'allegato I della decisione (PESC) 2016/849,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'allegato I della decisione (PESC) 2016/849 è modificato come indicato nell'allegato della presente decisione.

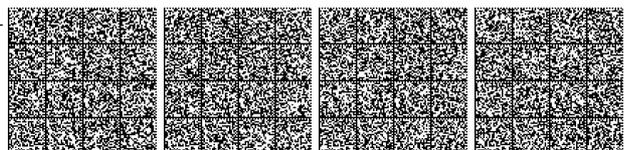
*Articolo 2*

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2017

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
F. MOGHERINI

<sup>(1)</sup> GUL 141 del 28.5.2016, pag. 79.

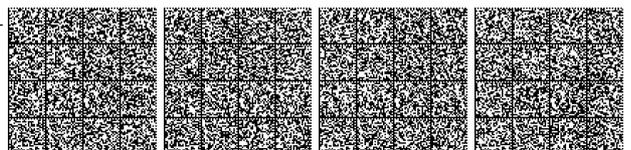


## ALLEGATO

Le navi con i numeri IMO di seguito elencate sono cancellate dall'elenco che figura nell'allegato I, parte B (Entità), voce 20, della decisione (PESC) 2016/849:

- d) Dawnlight 9110236
- e) Ever Bright 88 (J Star) 8914934
- f) Gold Star 3 (benevolence) 8405402
- o) Orion Star (Richocean) 9333589
- w) South Hill 5 9138680

**17CE0637**



## DECISIONE (PESC) 2017/83 DEL CONSIGLIO

del 16 gennaio 2017

che modifica la decisione 2010/413/PESC concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la decisione 2010/413/PESC del Consiglio, del 26 luglio 2010, concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran e che abroga la posizione comune 2007/140/PESC <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 23, paragrafo 2,

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

considerando quanto segue:

- (1) Il 26 luglio 2010 il Consiglio ha adottato la decisione 2010/413/PESC.
- (2) A norma dell'articolo 26, paragrafo 3, della decisione 2010/413/PESC, il Consiglio ha riesaminato l'elenco delle persone e delle entità designate di cui all'allegato II di tale decisione.
- (3) Varie entità dovrebbero essere rimosse dall'elenco delle persone e delle entità soggette a misure restrittive di cui all'allegato II della decisione 2010/413/PESC.
- (4) A seguito delle sentenze del Tribunale nelle cause T-182/13 <sup>(2)</sup>, T-433/13 <sup>(3)</sup>, T-158/13 <sup>(4)</sup>, T-5/13 <sup>(5)</sup>, T-45/14 <sup>(6)</sup>, T-539/14 <sup>(7)</sup> e nelle cause riunite T-423/13 e T-64/14 <sup>(8)</sup>, Moallem Insurance Company, Petropars Operation & Management Company, Petropars Resources Engineering Ltd, Iran Aluminium Company, Iran Liquefied Natural Gas Co., Hanseatic Trade Trust & Shipping (HTTS) GmbH, Naser Bateni, North Drilling Company e Good Luck Shipping Company LLC non sono inclusi nell'elenco delle persone e delle entità soggette a misure restrittive di cui all'allegato II della decisione 2010/413/PESC.
- (5) A seguito delle sentenze della Corte di giustizia nella cause C-176/13 P <sup>(9)</sup> e C-200/13 P <sup>(10)</sup>, Bank Mellat e Bank Saderat Iran non sono incluse nell'elenco delle persone e delle entità soggette a misure restrittive di cui all'allegato II della decisione 2010/413/PESC. Di conseguenza, e per certezza giuridica, la voce relativa alla Bank Saderat PLC (Londra) riportata in tale allegato dovrebbe essere soppressa.
- (6) È opportuno modificare di conseguenza la decisione 2010/413/PESC,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

## Articolo 1

L'allegato II della decisione 2010/413/PESC è modificato come indicato nell'allegato della presente decisione.

<sup>(1)</sup> GUL 195 del 27.7.2010, pag. 39.

<sup>(2)</sup> Sentenza del Tribunale del 10 luglio 2014, *Moallem Insurance Co./Consiglio dell'Unione europea*, T-182/13, ECLI:EU:T:2014:624.

<sup>(3)</sup> Sentenza del Tribunale del 5 maggio 2015 *Petropars Iran Co. e altri/Consiglio dell'Unione europea*, T-433/13, ECLI:EU:T:2015:255.

<sup>(4)</sup> Sentenza del Tribunale del 15 settembre 2015, *Iranian Aluminium Co. (Iralco)/Consiglio dell'Unione europea*, T-158/13, ECLI:EU:T:2015:634.

<sup>(5)</sup> Sentenza del Tribunale del 18 settembre 2015, *Iran Liquefied Natural Gas Co./Consiglio dell'Unione europea*, T-5/13, ECLI:EU:T:2015:644.

<sup>(6)</sup> Sentenza del Tribunale del 18 settembre 2015, *Hanseatic Trade Trust & Shipping GmbH e Naser Bateni/Consiglio dell'Unione europea*, T-45/14, ECLI:EU:T:2015:650.

<sup>(7)</sup> Sentenza del Tribunale del 19 novembre 2015, *North Drilling Co./Consiglio dell'Unione europea*, T-539/14, ECLI:EU:T:2015:871.

<sup>(8)</sup> Sentenza del Tribunale del 24 maggio 2016, *Good Luck Shipping LLC/Consiglio dell'Unione europea*, T-423/13 and T-64/14, ECLI:EU:T:2016:308.

<sup>(9)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 18 febbraio 2016, *Consiglio dell'Unione europea/Bank Mellat*, C-176/13 P, ECLI:EU:C:2016:96.

<sup>(10)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 21 aprile 2016, *Consiglio dell'Unione europea/Bank Saderat Iran*, C-200/13 P, ECLI:EU:C:2016:284.

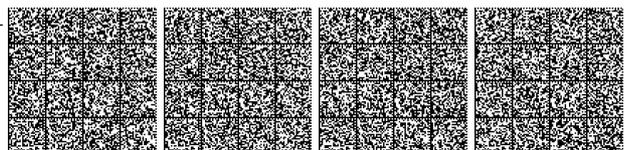


*Articolo 2*

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2017

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
F. MOGHERINI



## ALLEGATO

Le voci relative alle entità di seguito elencate sono rimosse dall'elenco di cui all'allegato II, parte I.B, della decisione 2010/413/PESC:

I. **Persone ed entità coinvolte in attività nucleari o relative a missili balistici e persone ed entità che forniscono sostegno al governo dell'Iran.**

B. **Entità**

- «7. (a) Bank Saderat PLC (Londra)
- 48. Neka Novin (alias Niksa Nirou)
- 65. West Sun Trade GmbH
- 159. Oil Industry Pension Fund Investment Company (OPIC).

17CE0638



**RACCOMANDAZIONE (UE) 2017/84 DELLA COMMISSIONE****del 16 gennaio 2017****sul monitoraggio degli idrocarburi di oli minerali nei prodotti alimentari e nei materiali e negli oggetti destinati a venire a contatto con prodotti alimentari****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

- (1) Gli idrocarburi di oli minerali (Mineral oil hydrocarbons — MOH) sono composti chimici derivati principalmente da petrolio greggio, ma anche sintetizzati da carbone, gas naturale e biomassa. La presenza di MOH nei prodotti alimentari può derivare da contaminazione ambientale, lubrificanti usati nelle macchine per la mietitura e la produzione alimentare, coadiuvanti tecnologici, additivi alimentari e materiali a contatto con i prodotti alimentari. I prodotti contenenti MOH di qualità alimentare sono trattati in modo che il tenore di idrocarburi aromatici degli oli minerali (mineral oil aromatic hydrocarbons — MOAH) sia ridotto al minimo.
- (2) Nel 2012 il gruppo di esperti scientifici sui contaminanti nella catena alimentare (gruppo CONTAM) dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) ha concluso <sup>(1)</sup> che il potenziale di impatto di alcuni gruppi di sostanze tra i MOH sulla salute umana varia sensibilmente. I MOAH possono agire da cancerogeni genotossici, mentre alcuni idrocarburi saturi degli oli minerali (mineral oil saturated hydrocarbons — MOSH) possono accumularsi nei tessuti umani e provocare effetti avversi sul fegato. Dal momento che alcuni MOAH sono considerati mutageni e cancerogeni è importante organizzare il monitoraggio dei MOH al fine di comprendere meglio la presenza relativa di MOSH e MOAH nei prodotti alimentari che contribuiscono in misura prevalente all'esposizione alimentare.
- (3) Poiché si sospetta che la migrazione dai materiali a contatto con i prodotti alimentari, come gli imballaggi di carta e cartone, contribuisca in modo significativo all'esposizione totale, il monitoraggio dovrebbe includere gli alimenti preconfezionati, il materiale di imballaggio e la presenza di barriere funzionali, nonché le apparecchiature usate per la lavorazione e la conservazione. Alcuni parametri possono aumentare la migrazione dei MOH dall'imballaggio agli alimenti, ad es. il tempo e le condizioni di conservazione. Dato che è più facile rilevare la presenza di MOH quando questi occorrono in grandi quantità, la strategia di campionamento dovrebbe tenere conto di questi parametri nel momento in cui si registrano i valori massimi di migrazione.
- (4) Per assicurare l'attendibilità dei dati analitici ottenuti, gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di apparecchiature di analisi adeguate e acquisire esperienza sufficiente nell'analisi della presenza di MOH sia nei prodotti alimentari, sia nei materiali a contatto con essi, prima di elaborare i risultati delle analisi.
- (5) Al fine di garantire l'applicazione uniforme della presente raccomandazione, il laboratorio di riferimento dell'Unione europea (EU-RL) per i materiali a contatto con gli alimenti dovrebbe fornire ulteriori istruzioni alle autorità competenti degli Stati membri e alle altre parti interessate; queste istruzioni dovrebbero riguardare, fra l'altro, le informazioni che potrebbero essere rilevate durante le indagini e i metodi di campionamento e di analisi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

1. Con il coinvolgimento attivo degli operatori del settore alimentare e degli addetti alla produzione, alla lavorazione e alla distribuzione di materiali a contatto con gli alimenti, nonché di altre parti interessate, gli Stati membri dovrebbero svolgere un'attività di monitoraggio della presenza di MOH negli alimenti nel periodo 2017-2018. L'attività di monitoraggio dovrebbe riguardare: grassi animali, pane e panini, prodotti da forno fini, cereali da colazione, prodotti di confetteria (compreso il cioccolato) e cacao, pesce, prodotti a base di pesce (pesce inscatolato), cereali destinati al consumo umano, gelati e dolci, semi oleosi, pasta, prodotti derivati dai cereali, legumi secchi, insaccati, frutta a guscio, oli vegetali, nonché i materiali a contatto con gli alimenti utilizzati per questi prodotti.

<sup>(1)</sup> EFSA Panel on Contaminants in the Food Chain (CONTAM); Scientific Opinion on Mineral Oil Hydrocarbons in Food. *EFSA Journal* 2012;10(6):2704. p. 185 pp., doi:10.2903/j.efsa.2012.2704.



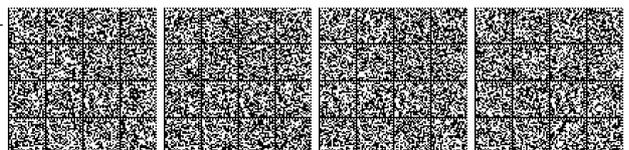
2. Al fine di assicurare l'applicazione uniforme della presente raccomandazione e generare risultati del monitoraggio affidabili e comparabili si dovrebbero seguire gli orientamenti specifici elaborati dall'EU-RL nel contesto della presente raccomandazione («gli orientamenti»). Poiché tali orientamenti non sono ancora stati elaborati, gli Stati membri dovrebbero collaborare con l'EU-RL alla loro redazione secondo le proprie necessità legate allo sviluppo di competenze nell'analisi.
3. Gli Stati membri dovrebbero eseguire il campionamento dei prodotti alimentari conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n. 333/2007 della Commissione <sup>(1)</sup>. Il campionamento dovrebbe includere un numero proporzionato di alimenti preconfezionati. Il campionamento di materiali a contatto con gli alimenti dovrebbe essere eseguito secondo le migliori pratiche, adeguate per i materiali o gli oggetti specifici, come indicato negli orientamenti. Ulteriori possibili fonti di MOH legate all'uso di altri materiali a contatto con gli alimenti nella catena di fornitura, ad esempio durante la conservazione o la lavorazione, dovrebbero essere esaminate qualora sussista una chiara indicazione del loro contributo alla presenza di MOH. Il campionamento dei prodotti alimentari preconfezionati dovrebbe concentrarsi su prodotti alimentari prossimi alla scadenza del termine minimo di conservazione e che sono lavorati o conservati a temperature relativamente elevate.
4. I campioni dovrebbero essere analizzati così come commercializzati. Per quanto riguarda gli alimenti preconfezionati, il livello di MOH dovrebbe essere determinato sia negli alimenti, sia nei materiali a contatto con gli alimenti qualora essi siano sospettati di essere la fonte dei MOH rilevati. Andrebbe prestata particolare attenzione alle differenze esistenti tra MOSH e MOAH e all'interpretazione dei risultati dell'analisi al fine di garantire che i dati generati siano affidabili e comparabili. Gli Stati membri che intendono analizzare la presenza di MOSH e MOAH negli alimenti e nei materiali a contatto con gli alimenti possono richiedere l'assistenza tecnica dell'EU-RL.
5. Qualora siano rilevati MOH negli alimenti, gli Stati membri dovrebbero svolgere ulteriori indagini negli stabilimenti alimentari per determinarne l'eventuale fonte o le eventuali fonti. Per quanto possibile, le indagini dovrebbero riguardare i sistemi impiegati dagli operatori del settore alimentare che potrebbero avere un effetto sulla contaminazione o limitarla (ad es. metodi di produzione e lavorazione, analisi dei pericoli e punti critici di controllo — HACCP — oppure sistemi e misure simili attuati allo scopo di prevenire tale contaminazione).
6. Qualora i MOH siano rilevati o abbiano origine nei materiali a contatto con gli alimenti, gli Stati membri dovrebbero raccogliere dati su tali materiali (ad es. tipo e composizione dell'imballaggio, presenza di barriere funzionali, durata di conservazione dell'alimento confezionato) e svolgere ulteriori indagini presso gli stabilimenti degli addetti alla produzione, alla lavorazione e alla distribuzione di materiali a contatto con gli alimenti per determinare quali siano i sistemi in atto nelle imprese interessate (ad es. metodi di produzione e lavorazione dei materiali a contatto con gli alimenti e documentazione richiesta a norma del regolamento (CE) n. 2023/2006 della Commissione <sup>(2)</sup> sulle buone pratiche di fabbricazione), come indicato negli orientamenti.
7. Gli Stati membri, gli operatori del settore alimentare, gli addetti alla produzione, alla lavorazione e alla distribuzione di materiali a contatto con gli alimenti e le altre parti interessate dovrebbero trasmettere all'EFSA i dati delle attività di monitoraggio (espressi sulla base della massa complessiva), con le informazioni e nel formato elettronico previsti dall'EFSA ai fini del loro inserimento in una banca dati unica; i dati dovrebbero essere trasmessi preferibilmente entro il 1° ottobre 2017 e successivamente entro il 1° ottobre 2018. Gli ultimi risultati dovrebbero essere presentati entro il 28 febbraio 2019. I dati di occorrenza eventualmente disponibili per il 2016 che non siano ancora stati trasmessi dovrebbero essere comunicati al più presto con le stesse modalità.

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2017

*Per la Commissione*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 333/2007 della Commissione, del 28 marzo 2007, relativo ai metodi di campionamento e di analisi per il controllo ufficiale dei tenori di piombo, cadmio, mercurio, stagno inorganico, 3-MCPD e benzo(a)pirene nei prodotti alimentari (GU L 88 del 29.3.2007, pag. 29).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 2023/2006 della Commissione, del 22 dicembre 2006, sulle buone pratiche di fabbricazione dei materiali e degli oggetti destinati a venire a contatto con prodotti alimentari (GU L 384 del 29.12.2006, pag. 75).



## DECISIONE (UE) 2017/85 DEL CONSIGLIO

del 16 gennaio 2017

**relativa alla conclusione del protocollo dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra, riguardante un accordo quadro tra l'Unione europea e la Repubblica algerina democratica e popolare sui principi generali della partecipazione della Repubblica algerina democratica e popolare ai programmi dell'Unione**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 212, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, secondo comma, lettera a), e l'articolo 218, paragrafo 7,

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo <sup>(1)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente alla decisione .../2014/UE del Consiglio <sup>(2)</sup>, il protocollo dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra, riguardante un accordo quadro tra l'Unione europea e la Repubblica algerina democratica e popolare sui principi generali della partecipazione della Repubblica algerina democratica e popolare ai programmi dell'Unione <sup>(3)</sup> («protocollo»), è stato firmato a nome dell'Unione il 4 giugno 2015.
- (2) L'obiettivo del protocollo è stabilire le norme finanziarie e tecniche che consentano alla Repubblica algerina democratica e popolare di partecipare a taluni programmi dell'Unione. Il quadro orizzontale istituito dal protocollo costituisce una misura di cooperazione economica, finanziaria e tecnica che consente l'accesso all'assistenza, soprattutto finanziaria, che l'Unione deve prestare a norma dei suoi programmi. Tale quadro si applica unicamente ai programmi dell'Unione i cui atti giuridici istitutivi consentono la partecipazione della Repubblica algerina democratica e popolare. La conclusione del protocollo non comporta pertanto l'esercizio, nell'ambito delle varie politiche settoriali perseguite dai programmi, dei poteri che sono esercitati all'atto d'istituire i programmi.
- (3) È opportuno approvare il protocollo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

È approvato, a nome dell'Unione, il protocollo dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra, riguardante un accordo quadro tra l'Unione europea e la Repubblica algerina democratica e popolare sui principi generali della partecipazione della Repubblica algerina democratica e popolare ai programmi dell'Unione <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Approvazione del 13 dicembre (Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.)

<sup>(2)</sup> Decisione (UE) 2015/904 del Consiglio, del 17 dicembre 2014, relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria del protocollo dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra, riguardante un accordo quadro tra l'Unione europea e la Repubblica algerina democratica e popolare sui principi generali della partecipazione della Repubblica algerina democratica e popolare ai programmi dell'Unione (GUL 148 del 13.6.2015, pag. 1).

<sup>(3)</sup> GUL 148 del 13.6.2015, pag. 3.

<sup>(4)</sup> Il protocollo è stato pubblicato nella GUL 148 del 13.6.2015, pag. 3, unitamente alla decisione relativa alla sua firma.



*Articolo 2*

Il presidente del Consiglio procede, a nome dell'Unione, alla notifica di cui all'articolo 10 del protocollo <sup>(1)</sup>.

*Articolo 3*

La Commissione è autorizzata a stabilire, a nome dell'Unione, le modalità e le condizioni specifiche applicabili alla partecipazione della Repubblica algerina democratica e popolare a ciascun programma dell'Unione, in particolare il contributo finanziario da versare. La Commissione informa al riguardo il gruppo di lavoro competente del Consiglio.

*Articolo 4*

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

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 2017

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

F. MOGHERINI

---

<sup>(1)</sup> La data di entrata in vigore del protocollo sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* a cura del segretariato generale del Consiglio.



## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2017/86 DELLA COMMISSIONE

del 20 ottobre 2016

che istituisce un piano in materia di rigetti per alcune attività di pesca demersale nel Mar Mediterraneo

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 15, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1380/2013 mira alla progressiva eliminazione dei rigetti in tutte le attività di pesca dell'Unione mediante l'introduzione di un obbligo di sbarco.
- (2) L'articolo 15, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 1380/2013 conferisce alla Commissione il potere di adottare piani sui rigetti mediante atti delegati, per un periodo non superiore a tre anni, sulla base di raccomandazioni comuni elaborate dagli Stati membri in consultazione con i consigli consultivi competenti.
- (3) La Grecia, la Spagna, la Francia, la Croazia, l'Italia, Cipro, Malta e la Slovenia hanno un interesse diretto alla gestione della pesca nel Mediterraneo. Il 4 e 7 luglio 2016 i suddetti Stati membri hanno presentato alla Commissione tre raccomandazioni comuni relative ai piani sui rigetti per la pesca demersale nel Mare Adriatico, nel Mediterraneo sudorientale e nel Mediterraneo occidentale, rispettivamente <sup>(2)</sup>, previa consultazione del consiglio consultivo per il Mediterraneo. Organismi scientifici competenti hanno fornito la loro consulenza. In base all'articolo 18, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1380/2013, è opportuno che nel presente regolamento siano incluse unicamente le misure delle raccomandazioni comuni che sono conformi all'articolo 15, paragrafo 6, del medesimo regolamento.
- (4) Per il Mediterraneo l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 1380/2013 istituisce un obbligo di sbarco per tutte le catture di specie soggette a limiti di cattura nonché per le catture di specie soggette a taglie minime di cui all'allegato III del regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio <sup>(3)</sup>. A norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (UE) n. 1380/2013, è opportuno che l'obbligo di sbarco si applichi alle specie che definiscono le attività di pesca al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2017.
- (5) Le raccomandazioni comuni hanno proposto di applicare un'esenzione dall'obbligo di sbarco alla sogliola (*Solea solea*) nel Mare Adriatico e ai molluschi bivalvi cappasanta (*Pecten jacobaeus*) e vongole (*Venerupis spp.* e *Venus spp.*) nel Mediterraneo occidentale, che presentano tassi di sopravvivenza potenzialmente elevati, tenendo conto delle caratteristiche degli attrezzi, delle pratiche di pesca e dell'ecosistema.

<sup>(1)</sup> GUL 354 del 28.12.2013, pag. 22.

<sup>(2)</sup> i) Piano sui rigetti per la pesca demersale nel Mare Adriatico (sottozona geografiche 17 e 18) — Raccomandazione comune del gruppo ad alto livello ADRIATICA (Croazia, Italia e Slovenia), ii) Piano sui rigetti per la pesca demersale nel Mediterraneo sudorientale (sottozona geografiche 15, 16, 19, 20, 22, 23 e 25) — Raccomandazione comune del gruppo ad alto livello SUDESTMED (Cipro, Grecia, Italia e Malta), iii) Piano sui rigetti per la pesca demersale nel Mediterraneo occidentale (sottozona geografiche 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11) — Raccomandazione comune del gruppo ad alto livello PESCAMED (Francia, Italia e Spagna).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo e recante modifica del regolamento (CEE) n. 2847/93 e che abroga il regolamento (CE) n. 1626/94 (GUL 409 del 30.12.2006, pag. 11).



- (6) Il comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) ha concluso nella sua valutazione <sup>(1)</sup> che sono necessari ulteriori studi per confermare i risultati esistenti relativi all'elevato tasso di sopravvivenza della sogliola, della cappasanta e delle vongole. Poiché non esistono elementi di prova conclusivi sui tassi di sopravvivenza delle specie in questione, la Commissione ritiene che l'esenzione legata al tasso di sopravvivenza autorizzata a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (UE) n. 1380/2013 dovrebbe essere inclusa nel presente regolamento solo per un anno. È opportuno che gli Stati membri interessati presentino alla Commissione dati pertinenti che consentano allo CSTEP di valutare pienamente le informazioni che giustificano l'esenzione e alla Commissione di esaminare le pertinenti esenzioni.
- (7) Sulla base delle prove scientifiche fornite nella raccomandazione comune e della revisione dallo CSTEP e tenendo conto delle caratteristiche degli attrezzi, dell'elevato numero di specie per ogni attività di pesca, dei modelli di pesca e delle peculiarità del Mediterraneo (ad esempio predominanza della pesca su piccola scala), la Commissione ritiene che, per evitare i costi sproporzionati legati al trattamento delle catture indesiderate e in conformità dell'articolo 15, paragrafo 5, lettera c), punto ii), del regolamento (UE) n. 1380/2013, è opportuno stabilire un'esenzione *de minimis* in base alla percentuale proposta nelle raccomandazioni comuni, entro i limiti fissati a norma dell'articolo 15, paragrafo 5, lettera c), del regolamento (UE) n. 1380/2013.
- (8) Per garantire un controllo adeguato, è opportuno stabilire requisiti specifici che impongano agli Stati membri di stilare elenchi di pescherecci cui si applica il presente regolamento.
- (9) Poiché le misure previste dal presente regolamento hanno ripercussioni dirette sulle attività economiche connesse alla campagna di pesca delle navi dell'Unione e sulla sua programmazione, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore immediatamente dopo la sua pubblicazione. In conformità delle raccomandazioni comuni e tenuto conto del calendario fissato all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013, è opportuno che il presente regolamento si applichi a decorrere dal 1° gennaio 2017,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Attuazione dell'obbligo di sbarco

L'obbligo di sbarco di cui all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013 si applica nel Mare Mediterraneo per le attività di pesca di cui all'allegato del presente regolamento.

L'obbligo di sbarco si applica alle specie di cui al suddetto allegato se catturate nel corso di attività di pesca nelle acque dell'Unione o da pescherecci dell'Unione al di fuori delle acque dell'Unione in acque non soggette alla sovranità o giurisdizione di paesi terzi.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- a) «Mar Mediterraneo»: le acque marittime del Mediterraneo ad est del meridiano 5°36' di longitudine ovest;
- b) «sottozona geografiche della CGPM»: le sottozone geografiche della Commissione generale per la pesca nel Mediterraneo (CGPM) quali definite nell'allegato I del regolamento (UE) n. 1343/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>;

<sup>(1)</sup> Relazioni del comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) — Raccomandazioni comuni sulla valutazione dell'obbligo di sbarco (CSTEP-16-10). 2016. Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, EUR 27758 EN, JRC Scientific and Policy Report, 104 pp. Disponibile al sito <https://bookshop.europa.eu/en/reports-of-the-scientific-technical-and-economic-committee-for-fisheries-stecf-pbLBAX16010?CatalogCategoryID=0A4KABsty0gAAAejqJEY4e5L>

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1343/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, relativo a talune disposizioni per la pesca nella zona di applicazione dall'accordo CGPM (Commissione generale per la pesca nel Mediterraneo) e che modifica il regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo (GUL 347 del 30.12.2011, pag. 44).



- c) «Mar Mediterraneo occidentale»: le sottozone geografiche 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11 della CGPM;
- d) «Mare Adriatico»: le sottozone geografiche 17 e 18 della CGPM;
- e) «Mar Mediterraneo sudorientale»: le sottozone geografiche 15, 16, 19, 20, 22, 23 e 25 della CGPM.

### Articolo 3

#### Esenzione legata al tasso di sopravvivenza

1. L'esenzione dall'obbligo di sbarco di cui all'articolo 15, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (UE) n. 1380/2013 per le specie per le quali prove scientifiche dimostrano alti tassi di sopravvivenza si applica nel 2017:
  - a) alla sogliola (*Solea solea*) catturata con rapidi (sfogliare) (TBB) <sup>(1)</sup> nelle sottozone geografiche 17 e 18;
  - b) alla cappasanta (*Pecten jacobaeus*) catturata con draghe automatiche (HMD) nelle sottozone geografiche 1, 2, 5 e 6;
  - c) alle vongole (*Venerupis spp.*) catturate con draghe automatiche (HMD) nelle sottozone geografiche 1, 2, 5 e 6;
  - d) alle vongole (*Venus spp.*) catturate con draghe automatiche (HMD) nelle sottozone geografiche 1, 2, 5 e 6.
2. Le sogliole (*Solea solea*), le cappellette (*Pecten jacobaeus*) e le vongole (*Venerupis spp.* e *Venus spp.*) catturate nelle condizioni di cui al paragrafo 1 sono rilasciate immediatamente nella zona in cui sono state catturate.
3. Entro il 1° maggio 2017, gli Stati membri aventi un interesse di gestione diretto nella pesca nel Mar Mediterraneo presentano alla Commissione dati supplementari relativi ai rigetti rispetto a quelli previsti dalle raccomandazioni comuni del 4 e 7 luglio 2016 e ogni altra informazione scientifica pertinente a sostegno dell'esenzione di cui al paragrafo 1. Il comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) valuta tali dati e tali informazioni al massimo entro luglio 2017.

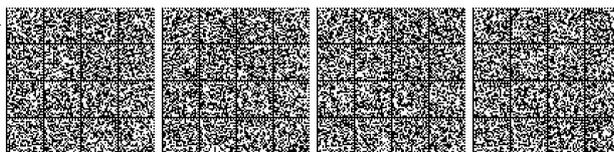
### Articolo 4

#### Esenzione *de minimis*

In deroga all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013, i seguenti quantitativi di specie che definiscono le attività di pesca di cui all'allegato del presente regolamento possono essere rigettati in mare a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, lettera c), del regolamento (UE) n. 1380/2013:

- a) nel Mediterraneo occidentale (punto 1 dell'allegato):
  - i) per il nasello (*Merluccius merluccius*) e la triglia (*Mullus spp.*), fino a un massimo del 7 % nel 2017 e nel 2018 e fino a un massimo del 6 % nel 2019 del totale di catture annue di queste specie per peschereccio che utilizza reti da traino; e
  - ii) per il nasello (*Merluccius merluccius*) e la triglia (*Mullus spp.*), fino a un massimo dell'1 % del totale di catture annue di queste specie per peschereccio che utilizza reti da imbroglio;
- b) nel Mare Adriatico (punto 2 dell'allegato):
  - i) per il nasello (*Merluccius merluccius*) e la triglia (*Mullus spp.*), fino a un massimo del 7 % nel 2017 e nel 2018 e fino a un massimo del 6 % nel 2019 del totale di catture annue di queste specie per peschereccio che utilizza reti da traino;
  - ii) per il nasello (*Merluccius merluccius*) e la triglia (*Mullus spp.*), fino a un massimo dell'1 % del totale di catture annue di queste specie per peschereccio che utilizza reti da imbroglio;

<sup>(1)</sup> I codici degli attrezzi utilizzati nel presente regolamento fanno riferimento a quelli figuranti nell'allegato XI del regolamento di esecuzione (UE) n. 404/2011 della Commissione, dell'8 aprile 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca (GU L 112 del 30.4.2011, pag. 1). Per i pescherecci di lunghezza fuori tutto inferiore a 10 metri, i codici degli attrezzi utilizzati nella tabella fanno riferimento ai codici della classificazione degli attrezzi da pesca della FAO.



- ii) per il nasello (*Merluccius merluccius*) e la triglia (*Mullus spp.*), fino a un massimo dell'1 % del totale di catture annue di queste specie per peschereccio che utilizza rapidi (sfogliare);
  - iv) per la sogliola (*Solea solea*), fino a un massimo del 3 % nel 2017 e nel 2018 e fino a un massimo del 2 % nel 2019 del totale di catture annue di questa specie per peschereccio che utilizza reti da traino; e
  - v) per la sogliola (*Solea solea*), 0 % del totale annuo delle catture di questa specie effettuate da pescherecci che utilizzano reti da imbrocco;
- c) nel Mediterraneo sudorientale (punto 3 dell'allegato):
- i) per il nasello (*Merluccius merluccius*) e la triglia (*Mullus spp.*), fino a un massimo del 7 % nel 2017 e nel 2018 e fino a un massimo del 6 % nel 2019 del totale di catture annue di queste specie per peschereccio che utilizza reti da traino;
  - ii) per il nasello (*Merluccius merluccius*) e la triglia (*Mullus spp.*), fino a un massimo dell'1 % del totale di catture annue di queste specie per peschereccio che utilizza reti da imbrocco; e
  - iii) per il gambero rosa mediterraneo (*Parapenaeus longirostris*), fino a un massimo del 7 % nel 2017 e nel 2018 e fino a un massimo del 6 % nel 2019 del totale di catture annue di queste specie di questa specie per peschereccio che utilizza reti da traino.

#### Articolo 5

##### Elenco dei pescherecci

1. Gli Stati membri interessati stabiliscono, conformemente ai criteri di cui all'allegato, i pescherecci soggetti all'obbligo di sbarco per ciascuna attività di pesca.
2. Entro il 31 dicembre 2016, gli Stati membri interessati trasmettono alla Commissione e agli altri Stati membri, tramite il sito web sicuro dell'Unione per il controllo, gli elenchi di tutti i pescherecci adibiti alla cattura del nasello, della triglia, del gambero rosa mediterraneo e della sogliola. Essi tengono aggiornati tali elenchi.

#### Articolo 6

##### Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2019.

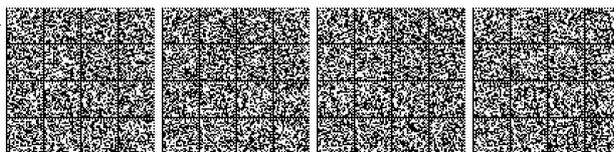
Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 20 ottobre 2016

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER



## ALLEGATO

## 1. Mediterraneo occidentale

Tipo di pesca	Attrezzo da pesca	Obbligo di sbarco
Nasello ( <i>Merluccius merluccius</i> )	Tutte le reti a strascico (OTB, OTT, PTB, TBN, TBS, TB, OT, PT, TX)	Se il totale degli sbarchi di tutte le specie per peschereccio nel 2014 e 2015 comprende oltre il 25 % di nasello, l'obbligo di sbarco si applica al nasello.
	Tutti i palangari (LL, LLS, LLD, LX, LTL, LHP, LHM)	
	Tutte le reti da imbrotto e i tramagli (GNS, GN, GND, GNC, GTN, GTR, GEN)	
Triglia ( <i>Mullus barbatus</i> )	Tutte le reti a strascico (OTB, OTT, PTB, TBN, TBS, TB, OT, PT, TX)	Se il totale degli sbarchi di tutte le specie per peschereccio nel 2014 e 2015 comprende oltre il 25 % di triglia, l'obbligo di sbarco si applica alla triglia.
	Tutti i palangari (LL, LLS, LLD, LX, LTL, LHP, LHM)	
	Tutte le reti da imbrotto e i tramagli (GNS, GN, GND, GNC, GTN, GTR, GEN)	
Cappasanta ( <i>Pecten jacobaeus</i> ) e vongole ( <i>Venerupis spp.</i> e <i>Venus spp.</i> ) nelle sottosezioni geografiche 1, 2, 5 e 6	HMD	Tutte le draghe automatiche.

## 2. Mare Adriatico

Tipo di pesca	Attrezzo da pesca	Obbligo di sbarco
Nasello ( <i>Merluccius merluccius</i> ), triglia ( <i>Mullus barbatus</i> ), sogliola ( <i>Solea solea</i> )	Tutte le reti a strascico (OTB, OTT, PTB, TBN, TBS, TB, OT, PT, TX, TBB)	Se il totale degli sbarchi di tutte le specie per peschereccio nel 2014 e 2015 comprende oltre il 25 % di nasello o di triglia o di sogliola, l'obbligo di sbarco si applica al nasello o alla triglia o alla sogliola o a tutte e tre le specie.
	Tutte le reti da imbrotto e i tramagli (GNS, GN, GND, GNC, GTN, GTR, GEN)	

## 3. Mediterraneo sudorientale

Tipo di pesca	Attrezzo da pesca	Obbligo di sbarco
Nasello ( <i>Merluccius merluccius</i> ), triglia ( <i>Mullus barbatus</i> ), sogliola ( <i>Solea solea</i> )	Tutte le reti a strascico (OTB, OTT, PTB, TBN, TBS, TB, OT, PT, TX, TBB)	Se il totale degli sbarchi di tutte le specie per peschereccio nel 2014 e 2015 comprende oltre il 25 % di nasello o di triglia o di sogliola, l'obbligo di sbarco si applica al nasello o alla triglia o alla sogliola o a tutte e tre le specie.
	Tutte le reti da imbrotto e i tramagli (GNS, GN, GND, GNC, GTN, GTR, GEN)	

17CE0641



**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2017/87 DELLA COMMISSIONE**  
**del 20 ottobre 2016**  
**che istituisce un piano in materia di rigetti per la pesca del rombo chiodato nel Mar Nero**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 15, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1380/2013 mira alla progressiva eliminazione dei rigetti in tutte le attività di pesca dell'Unione mediante l'introduzione di un obbligo di sbarco.
- (2) L'articolo 15, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 1380/2013 conferisce alla Commissione il potere di adottare piani in materia di rigetti mediante atti delegati, per un periodo non superiore a tre anni, sulla base di raccomandazioni comuni elaborate dagli Stati membri in consultazione con i consigli consultivi competenti.
- (3) La Bulgaria e la Romania hanno un interesse diretto nella gestione della pesca del rombo chiodato nel Mar Nero. Il 30 giugno 2016 questi Stati membri hanno presentato alla Commissione una raccomandazione comune relativa a un piano in materia di rigetti per la pesca del rombo chiodato nel Mar Nero, tenendo conto del parere del settore. Organismi scientifici competenti hanno fornito la loro consulenza. In base all'articolo 18, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1380/2013, è opportuno che nel presente regolamento siano incluse unicamente le misure della raccomandazione comune che sono conformi all'articolo 15, paragrafo 6, del medesimo regolamento.
- (4) Per quanto riguarda il Mar Nero, l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 1380/2013 istituisce un obbligo di sbarco per tutte le catture di specie soggette a limiti di cattura. A norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (UE) n. 1380/2013, l'obbligo di sbarco si applica alle specie che definiscono le attività di pesca al più tardi a decorrere dal 1° gennaio 2017. Il rombo chiodato è una di queste specie.
- (5) La raccomandazione comune ha proposto di applicare un'esenzione dall'obbligo di sbarco per il rombo chiodato nel Mar Nero, poiché le prove scientifiche indicano tassi di sopravvivenza elevati. Sulla base delle prove scientifiche fornite nella raccomandazione comune ed esaminate dal comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) <sup>(2)</sup>, è opportuno che l'esenzione legata al tasso di sopravvivenza autorizzata a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (UE) n. 1380/2013 venga inclusa nel presente regolamento per un periodo di un anno. Gli Stati membri interessati dovrebbero presentare alla Commissione i dati pertinenti che consentano allo CSTEP di valutare pienamente le motivazioni che giustificano l'esenzione per il rombo chiodato catturato con reti da posta fisse a imbrocco e alla Commissione di esaminare la suddetta esenzione.
- (6) Per garantire un controllo adeguato, è opportuno stabilire requisiti specifici che impongano agli Stati membri di stilare un elenco di pescherecci cui si applica il presente regolamento.
- (7) Poiché le misure previste dal presente regolamento hanno ripercussioni dirette sulle attività economiche connesse alla campagna di pesca delle navi dell'Unione e sulla sua programmazione, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore immediatamente dopo la sua pubblicazione. In conformità della raccomandazione comune e tenuto conto del calendario fissato all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013, è opportuno che il presente regolamento si applichi a decorrere dal 1° gennaio 2017,

<sup>(1)</sup> GUL 354 del 28.12.2013, pag. 22.

<sup>(2)</sup> Relazioni del comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) — Valutazione delle raccomandazioni comuni sull'obbligo di sbarco (CSTEP-16-10) 2016. Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, EUR 27758 EN, JRC Scientific and Policy Report, 104 pagg. Disponibile qui: <https://bookshop.europa.eu/en/reports-of-the-scientific-technical-and-economic-committee-for-fisheries-stecf-pbLBAX16010/?CatalogCategoryID=0A4KABsty0gAAAEjY4e5L>.



HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

### Applicazione dell'obbligo di sbarco

L'obbligo di sbarco di cui all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1380/2013 si applica nel Mar Nero alla pesca del rombo chiodato (*Psetta maxima*) catturato con reti da posta fisse a imbrocco (codice dell'attrezzo <sup>(1)</sup>): GNS).

#### Articolo 2

### Definizione

Ai fini del presente regolamento, per «Mar Nero» si intendono le acque marittime della sottozona geografica 29 della Commissione generale per la pesca nel Mediterraneo (CGPM), quale definita nell'allegato I del regolamento (UE) n. 1343/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.

#### Articolo 3

### Esenzione legata al tasso di sopravvivenza

1. L'esenzione dall'obbligo di sbarco a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (UE) n. 1380/2013 per le specie per le quali prove scientifiche dimostrano alti tassi di sopravvivenza si applica nel 2017 al rombo chiodato (*Psetta maxima*) catturato nel Mar Nero con reti da posta fisse a imbrocco (GNS).
2. Il rombo chiodato (*Psetta maxima*) catturato nelle circostanze indicate al paragrafo 1 è rilasciato immediatamente nella zona dove è stato catturato.
3. Entro il 1° maggio 2017, gli Stati membri che hanno un interesse di gestione diretto nella pesca del rombo chiodato nel Mar Nero presentano alla Commissione dati supplementari sui rigetti in aggiunta a quelli forniti nella raccomandazione comune del 4 luglio 2016 e ogni altra informazione scientifica pertinente a sostegno dell'esenzione di cui al paragrafo 1. Il comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) valuta i dati di cui al paragrafo 3 al massimo entro luglio 2017.

#### Articolo 4

### Elenco dei pescherecci

1. Gli Stati membri interessati determinano i pescherecci soggetti all'obbligo di sbarco nell'ambito della pesca del rombo chiodato (*Psetta maxima*) con reti da posta fisse a imbrocco (GNS).
2. Entro il 31 dicembre 2016, gli Stati membri interessati trasmettono alla Commissione e agli altri Stati membri, tramite il sito web sicuro dell'Unione per il controllo, l'elenco di tutti i pescherecci che praticano la pesca del rombo chiodato. Essi tengono aggiornati tali elenchi.

#### Articolo 5

### Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2019.

<sup>(1)</sup> I codici degli attrezzi utilizzati nel presente regolamento fanno riferimento a quelli figuranti nell'allegato XI del regolamento di esecuzione (CE) n. 404/2011 della Commissione, dell'8 aprile 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca. (GU L 112 del 30.4.2011, pag. 1). Per i pescherecci di lunghezza fuori tutto inferiore a 10 metri, i codici degli attrezzi utilizzati nel presente regolamento fanno riferimento ai codici della classificazione degli attrezzi da pesca della FAO.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1343/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, relativo a talune disposizioni per la pesca nella zona di applicazione dall'accordo CGPM (Commissione generale per la pesca nel Mediterraneo) e che modifica il regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo (GUL 347 del 30.12.2011, pag. 44).



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

Fatto a Bruxelles, il 20 ottobre 2016

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

17CE0642



**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/88 DELLA COMMISSIONE****del 17 gennaio 2017****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 17 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Jerzy PLEWA*

*Direttore generale**Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.<sup>(2)</sup> GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.

## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	162,4
	MA	135,7
	SN	190,2
	TR	157,5
	ZZ	161,5
0707 00 05	EG	258,6
	MA	79,2
	TR	201,9
0709 91 00	ZZ	179,9
	EG	153,4
0709 93 10	ZZ	153,4
	MA	325,1
0805 10 20	TR	254,8
	ZZ	290,0
	EG	47,1
0805 20 10	MA	55,0
	TR	76,7
	ZZ	59,6
	IL	155,4
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	MA	75,8
	ZZ	115,6
	EG	97,9
	IL	113,9
	JM	116,5
	MA	111,6
	TR	75,2
	ZZ	103,0
0805 50 10	TR	85,8
	ZZ	85,8
0808 10 80	CN	119,1
	US	105,5
	ZZ	112,3
0808 30 90	CL	307,7
	CN	77,9
	TR	133,1
	ZZ	172,9

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».



## DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/89 DELLA COMMISSIONE

del 17 gennaio 2017

sulla costituzione degli elenchi di priorità annuali per il 2017 per l'elaborazione di codici di rete e orientamenti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 714/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativo alle condizioni di accesso alla rete per gli scambi transfrontalieri di energia elettrica e che abroga il regolamento (CE) n. 1228/2003 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,

visto il regolamento (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale e che abroga il regolamento (CE) n. 1775/2005 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,

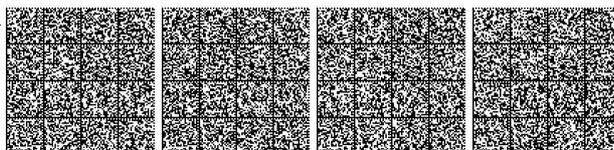
considerando quanto segue:

- (1) L'elaborazione e l'attuazione di codici di rete e orientamenti sono fondamentali ai fini di una completa integrazione del mercato interno dell'energia. Il terzo pacchetto Energia <sup>(3)</sup> ha creato un assetto istituzionale per l'elaborazione di codici di rete intesi ad armonizzare, se necessario, le norme tecniche e operative e le regole del mercato applicabili alle reti elettriche e del gas. A tal fine, l'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (ACER), la rete europea dei gestori dei sistemi di trasmissione (ENTSO) e la Commissione europea collaborano fattivamente con tutte le parti interessate.
- (2) I settori per i quali è possibile definire codici di rete sono elencati all'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 714/2009 e del regolamento (CE) n. 715/2009. Oltre ad elaborare codici di rete, la Commissione può decidere di elaborare orientamenti nei settori di cui all'articolo 18, paragrafi 1, 2 e 3 del regolamento (CE) n. 714/2009 e all'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2009. In conformità all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 714/2009 e del regolamento (CE) n. 715/2009, la Commissione dovrebbe innanzi tutto stabilire un elenco di priorità annuali in cui siano individuati i settori da includere nell'elaborazione dei codici di rete.
- (3) Per quanto riguarda il gas, negli ultimi tre anni sono già state adottate e pubblicate norme armonizzate in materia di procedure di gestione della congestione, allocazione della capacità, bilanciamento e interoperabilità e scambio dei dati.
- (4) Sono già state adottate e pubblicate norme armonizzate in materia di allocazione della capacità, gestione della congestione, connessione dei generatori, connessione della domanda, corrente continua ad alta tensione e allocazione di capacità a termine.

<sup>(1)</sup> GUL 211 del 14.8.2009, pag. 15.

<sup>(2)</sup> GUL 211 del 14.8.2009, pag. 36.

<sup>(3)</sup> Il terzo pacchetto Energia è costituito dalla direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55), dalla direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 2003/55/CE (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 94), dalla direttiva 2003/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 98/30/CE (GU L 176 del 15.7.2003, pag. 57), dal regolamento (CE) n. 714/2009, dal regolamento (CE) n. 715/2009 e dal regolamento (CE) n. 713/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, che istituisce un'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 1).



- (5) La maggioranza delle parti interessate che ha partecipato alla consultazione pubblica <sup>(1)</sup> si è dichiarata favorevole a dare la priorità al lavoro già avviato e ha sottolineato l'importanza di un'attuazione corretta e ben coordinata dei codici di rete e degli orientamenti adottati, in modo da garantire una partecipazione strutturata delle parti interessate. Per quanto riguarda l'energia elettrica, diverse parti interessate hanno sostenuto l'elaborazione di norme riguardanti strutture tariffarie armonizzate per la trasmissione, flessibilità distribuita e formazione operativa.
- (6) Tenuto conto delle risposte delle parti interessate e delle iniziative legislative future nell'ambito dell'assetto del mercato dell'energia, dei vari interventi necessari per garantire la piena integrazione del mercato interno dell'energia e del fatto che l'attuazione dei codici di rete e degli orientamenti richiederà un considerevole dispiegamento di risorse da parte di tutti i soggetti coinvolti, compresi la Commissione, l'ACER, gli ENTSO e le parti interessate, non sono stati aggiunti nuovi settori all'elenco di priorità annuali.
- (7) Tenendo conto delle conclusioni del forum per la regolamentazione del gas del 2016, la modifica del codice di rete del gas in materia di norme sull'interoperabilità e di scambio dei dati, che integra la norma CEN adottata sulla qualità del gas H (EN 16726:2015), non sarà effettuata nel 2017,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

La presente decisione costituisce gli elenchi di priorità annuali per il 2017 per l'elaborazione di codici di rete e orientamenti per l'energia elettrica e il gas.

#### Articolo 2

L'elenco di priorità annuali per il 2017 per la definizione di norme armonizzate sull'energia elettrica è il seguente:

- norme in materia di funzionamento del sistema (finalizzazione della fase di adozione da parte della Commissione dopo la votazione del comitato nel 2016),
- norme in materia di requisiti e procedure di emergenza e ripristino (finalizzazione della fase di adozione da parte della Commissione dopo la votazione del comitato nel 2016),
- norme sul bilanciamento (finalizzazione della fase di adozione da parte della Commissione dopo la votazione del comitato nel 2017),

#### Articolo 3

L'elenco di priorità annuali per il 2017 per la definizione di norme armonizzate sul gas è il seguente:

- norme in materia di strutture tariffarie armonizzate per la trasmissione per il gas (finalizzazione della fase di adozione da parte della Commissione dopo la votazione del comitato nel 2016),
- norme relative a un approccio basato sul mercato a livello dell'UE per l'allocazione della capacità di trasporto del gas di nuova realizzazione (finalizzazione della fase di adozione da parte della Commissione dopo la votazione del comitato nel 2016),

<sup>(1)</sup> Le risposte sono pubblicate sul sito: <https://ec.europa.eu/energy/en/consultations/consultation-establishment-annual-priority-lists-development-network-codes-and-0>



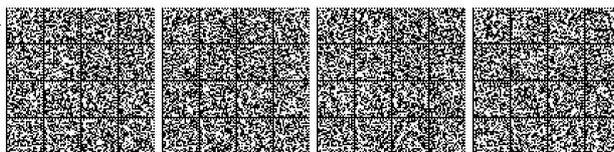
*Articolo 4*

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

Fatto a Bruxelles, il 17 gennaio 2017

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

**17CE0644**



**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2017/90 DELLA COMMISSIONE****del 31 ottobre 2016**

**recante modifica del regolamento delegato (UE) 2015/2195 che integra il regolamento (UE) n. 1304/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo sociale europeo, per quanto riguarda la definizione di tabelle standard di costi unitari e di importi forfettari per il rimborso da parte della Commissione agli Stati membri delle spese sostenute**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1304/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, relativo al Fondo sociale europeo e che abroga il regolamento (CE) n. 1081/2006 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 14, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Le tabelle standard di costi unitari e gli importi forfettari da usare per i rimborsi agli Stati membri dovrebbero essere stabiliti in base a metodi proposti dagli Stati membri e valutati dalla Commissione, compresi i metodi di cui all'articolo 67, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> e all'articolo 14, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) n. 1304/2013.
- (2) In considerazione delle notevoli differenze tra gli Stati membri per quanto riguarda il livello dei costi per tipo di operazione, la definizione e la quantificazione delle tabelle standard di costi unitari e degli importi forfettari possono differire in base al tipo di operazione e allo Stato membro per rifletterne le specificità.
- (3) L'Italia, la Slovacchia, i Paesi Bassi, Malta e la Germania hanno proposto metodi per la definizione di tabelle standard di costi unitari per il rimborso delle spese da parte della Commissione. La Commissione ritiene che tali metodi siano appropriati per il rimborso delle spese sostenute da questi Stati membri.
- (4) A seguito delle osservazioni presentate dalla Repubblica ceca in relazione a tipi di operazioni non ancora contemplati dal regolamento delegato (UE) 2015/2195 della Commissione <sup>(3)</sup>, dovrebbero essere definite ulteriori tabelle standard di costi unitari per il rimborso delle spese sostenute dalla Repubblica ceca per tali tipi di operazioni.
- (5) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento delegato (UE) 2015/2195,

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 470.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio (GUL 347 del 20.12.2013, pag. 320).

<sup>(3)</sup> Regolamento delegato (UE) 2015/2195 della Commissione, del 9 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 1304/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo sociale europeo, per quanto riguarda la definizione di tabelle standard di costi unitari e di importi forfettari per il rimborso da parte della Commissione agli Stati membri delle spese sostenute (GU L 313 del 28.11.2015, pag. 22).



HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

L'allegato III del regolamento delegato (UE) 2015/2195 è sostituito dall'allegato I del presente regolamento.

*Articolo 2*

Il testo di cui all'allegato II del presente regolamento è aggiunto al regolamento delegato (UE) 2015/2195 sotto forma di allegati da V a IX.

*Articolo 3*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 31 ottobre 2016

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER



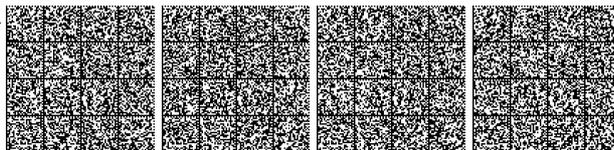
## ALLEGATO I

## «ALLEGATO III

## Condizioni relative al rimborso alla Repubblica ceca delle spese in base a tabelle standard di costi unitari

## 1. Definizione delle tabelle standard di costi unitari

Tipo di operazioni	Denominazione dell'indicatore	Categoria di costo (1)	Unità di misura dell'indicatore	Valori (in moneta nazionale CZK)
1. Apertura di una nuova struttura per l'infanzia nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovní síly) del programma operativo per l'occupazione (2014CZ05M9OP001) e dell'asse prioritario 4 «Istruzione e formazione e sostegno per l'occupazione» del programma operativo «Praga: polo di crescita» (2014CZ16M2OP001)	Nuovo posto creato in una nuova struttura per l'infanzia	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Acquisto di attrezzature per una struttura per l'infanzia</li> <li>— Acquisto di attrezzature necessarie per l'educazione e l'istruzione dei bambini (giochi e strumenti educativi)</li> <li>— Gestione della fase del progetto relativa alla creazione della struttura</li> </ul>	Numero di nuovi posti creati in una nuova struttura per l'infanzia (2)	20 053 IVA inclusa, o 16 992 IVA esclusa
2. Trasformazione di una struttura esistente in un «gruppo di bambini» nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovní síly) del programma operativo per l'occupazione (2014CZ05M9OP001) e dell'asse prioritario 4 «Istruzione e formazione e sostegno per l'occupazione» del programma operativo «Praga: polo di crescita» (2014CZ16M2OP001)	Posto trasformato in un «gruppo di bambini» (3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Acquisto di attrezzature per una struttura trasformata</li> <li>— Acquisto di materiale didattico</li> <li>— Gestione della fase del progetto relativa alla trasformazione della struttura</li> </ul>	Numero di posti trasformati in un «gruppo di bambini» (4)	9 518 IVA inclusa, o 8 279 IVA esclusa
3. Esercizio di una struttura per l'infanzia nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovní síly) del programma operativo per l'occupazione (2014CZ05M9OP001) e dell'asse prioritario 4 «Istruzione e formazione e sostegno per l'occupazione» del programma operativo «Praga: polo di crescita» (2014CZ16M2OP001)	Occupazione per posto in una struttura per l'infanzia	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Remunerazione del personale docente e non docente</li> <li>— Esercizio della struttura per l'infanzia</li> <li>— Gestione dell'operazione</li> </ul>	Tasso di occupazione (5)	628 (6)



Tipo di operazioni	Denominazione dell'indicatore	Categoria di costo (1)	Unità di misura dell'indicatore	Valori (in moneta nazionale CZK)
4. Miglioramento del livello delle competenze degli assistenti nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione (2014CZ05M9OP001) e dell'asse prioritario 4 «Strutturazione e formazione e sostegno per l'occupazione» del programma operativo «Praga: polo di crescita» (2014CZ16M2OP001)	Ottinimento della qualifica di assistente in una struttura per l'infanzia	Formazione ed esame per la qualifica professionale	Numero di persone che ottengono un certificato di qualifica professionale di assistente in una struttura per l'infanzia	14 178
5. Locazione di immobili per strutture per l'infanzia nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione (2014CZ05M9OP001) e del programma operativo «Praga: polo di crescita» (2014CZ16M2OP001)	Occupazione per posto in una struttura per l'infanzia	Affitto di immobili per una struttura per l'infanzia	Tasso di occupazione (%)	56 (8)
6. Ulteriore formazione professionale esterna del personale nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione, obiettivi specifici 1.3.1 e 1.3.2 (2014CZ05M9OP001)	Un'ora (60 minuti) di partecipazione di un dipendente a un corso di formazione esterna generale sulle tecnologie dell'informazione	Tutti i costi ammissibili, tra cui: — costi diretti di formazione; — costi indiretti; — retribuzione dei partecipanti.	Numero di ore completate per dipendente	324
7. Ulteriore formazione professionale esterna del personale nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione, obiettivi specifici 1.3.1 e 1.3.2 (2014CZ05M9OP001)	Un'ora (60 minuti) di partecipazione di un dipendente a un corso di formazione esterna su competenze trasversali e manageriali	Tutti i costi ammissibili, tra cui: — costi diretti di formazione; — costi indiretti; — retribuzione dei partecipanti.	Numero di ore completate per dipendente	593
8. Ulteriore formazione professionale esterna del personale nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione, obiettivi specifici 1.3.1 e 1.3.2 (2014CZ05M9OP001)	Un periodo (45 minuti) di partecipazione di un dipendente a corsi di lingue esterne	Tutti i costi ammissibili, tra cui: — costi diretti di formazione; — costi indiretti; — retribuzione dei partecipanti.	Numero di periodi completati per dipendente	173



Tipo di operazioni	Denominazione dell'indicatore	Categoria di costo (€)	Unità di misura dell'indicatore	Valori (in moneta nazionale CZK)
9. Ulteriore formazione professionale esterna del personale nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione, obiettivi specifici 1.3.1 e 1.3.2 (2014CZ05M9OP001)	Un'ora (60 minuti) di partecipazione di un dipendente a un corso di formazione su strumenti informatici specializzati	Tutti i costi ammissibili, tra cui: — costi diretti di formazione; — costi indiretti; — retribuzione dei partecipanti.	Numero di ore completate per dipendente	609
10. Ulteriore formazione professionale esterna del personale nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione, obiettivi specifici 1.3.1 e 1.3.2 (2014CZ05M9OP001)	Un'ora (60 minuti) di partecipazione di un dipendente a un corso di formazione esterna su contabilità, economia e diritto	Tutti i costi ammissibili, tra cui: — costi diretti di formazione; — costi indiretti; — retribuzione dei partecipanti.	Numero di ore completate per dipendente	436
11. Ulteriore formazione professionale esterna del personale nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione, obiettivi specifici 1.3.1 e 1.3.2 (2014CZ05M9OP001)	Un'ora (60 minuti) di partecipazione di un dipendente a un corso di formazione esterna tecnica o professionale di altro tipo	Tutti i costi ammissibili, tra cui: — costi diretti di formazione; — costi indiretti; — retribuzione dei partecipanti.	Numero di ore completate per dipendente	252
12. Ulteriore formazione professionale interna (°) del personale nell'ambito dell'asse prioritario 1 «Sostegno all'occupazione e all'adattabilità della forza lavoro» (Prioritní osa 1 Podpora zaměstnanosti a adaptability pracovníků) del programma operativo per l'occupazione, obiettivi specifici 1.3.1 e 1.3.2 (2014CZ05M9OP001)	Un'ora (60 minuti) di partecipazione di un dipendente a un corso di formazione impartito da un formatore interno in uno dei seguenti settori: — tecnologie dell'informazione generali — competenze trasversali e manageriali — lingue — strumenti informatici specializzati — contabilità, economia e diritto — tecnico o professionale di altro tipo.	Tutti i costi ammissibili, tra cui: — costi diretti del personale; — costi indiretti; — retribuzione dei partecipanti.	Numero di ore completate per dipendente	144



Tipo di operazioni	Denominazione dell'indicatore	Categoria di costo (1)	Unità di misura dell'indicatore	Valori (in moneta nazionale CZK)
13. Sostegno fornito da personale non permanente a una scuola/struttura scolastica nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	0,1 equivalenti tempo pieno (ETP) di lavoro al mese di uno psicologo scolastico e/o pedagogo scolastico specializzato	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di 0,1 ETP di lavoro al mese	5 607
14. Sostegno fornito da personale non permanente a una scuola/struttura scolastica nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	0,1 ETP di lavoro al mese di un assistente scolastico e/o di un sociopedagogo	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di 0,1 ETP di lavoro al mese	Assistente scolastico: 3 502 Sociopedagogo: 4 695
15. Sostegno fornito da personale non permanente a una scuola/struttura scolastica nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	0,1 ETP di lavoro al mese di una bambinaia	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di 0,1 ETP di lavoro al mese	3 227
16. Attività extracurricolari per bambini/alunni a rischio di insuccesso scolastico nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Erogazione di un modulo di 16 lezioni di attività extracurricolari di durata minima di 90 minuti per lezione impartito a un gruppo di almeno sei bambini/alunni, due dei quali a rischio di insuccesso scolastico	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di moduli completati di 16 lezioni di attività extracurricolari di durata minima di 90 minuti per lezione impartiti a un gruppo di almeno sei bambini/alunni, due dei quali a rischio di insuccesso scolastico	17 277
17. Sostegno fornito mediante tutoraggio ad alunni a rischio di insuccesso scolastico nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Erogazione di un modulo di 16 ore di tutoraggio a un gruppo di almeno tre alunni iscritti a rischio di insuccesso scolastico	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di moduli completati di 16 ore di tutoraggio impartiti a un gruppo di almeno tre alunni iscritti a rischio di insuccesso scolastico	8 523
18. Sviluppo professionale di pedagoghi mediante corsi di formazione strutturati nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Ore di formazione professionale impartite a pedagoghi	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti di formazione	Numero di ore di formazione completate per pedagogo	422



Tipo di operazioni	Denominazione dell'indicatore	Categoria di costo (1)	Unità di misura dell'indicatore	Valori (in moneta nazionale CZK)
19. Fornitura di informazioni ai genitori mediante riunioni nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Riunione tematica della durata minima di due ore (120 minuti) con un minimo di otto genitori	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di riunioni tematiche della durata minima di due ore (120 minuti) con un minimo di otto genitori	3 676
20. Sviluppo professionale di pedagoghi mediante mentoring/coaching professionale presso scuole e strutture scolastiche nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Modulo di 30 ore di mentoring/coaching esterno per un gruppo comprendente da tre a otto pedagoghi	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di moduli di 30 ore di mentoring/coaching esterno per un gruppo comprendente da tre a otto pedagoghi	29 698
21. Rafforzamento della competenza professionale dei pedagoghi della struttura scolastica/educativa mediante la condivisione di esperienze, il sostegno reciproco e il trasferimento di buone pratiche nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Ciclo di formazione di 15 ore di osservazione in situazione di lavoro (job-shadowing) strutturata da parte di un pedagogo	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di cicli di formazione completati di 15 ore per pedagogo che effettua una visita strutturata presso un altro pedagogo in un'altro scuola	4 246
22. Sostegno allo sviluppo dei pedagoghi della struttura scolastica/educativa mediante la pianificazione e la valutazione congiunte dell'insegnamento, con la possibilità di visite reciproche nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Ciclo di 10 ore di formazione mediante collaborazione reciproca in gruppo di almeno 3 pedagoghi	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di cicli di formazione completati di 10 ore per gruppo di almeno 3 pedagoghi	8 068
23. Rafforzamento della competenza professionale del personale docente della struttura scolastica/educativa mediante la programmazione, la realizzazione e la valutazione congiunte dell'insegnamento (insegnamento in tandem) nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Lezione in tandem (10) di 2,75 ore	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di lezioni in tandem completate	778



Tipo di operazioni	Denominazione dell'indicatore	Categoria di costo (1)	Unità di misura dell'indicatore	Valori (in moneta nazionale CZK)
24. Rafforzamento della competenza professionale dei pedagoghi della struttura scolastica/educativa mediante l'apprendimento di nuovi metodi di insegnamento nell'ambito del programma operativo per la ricerca, lo sviluppo e l'istruzione, asse prioritario 3 (2014CZ05M2OP001)	Ciclo di 19 ore di collaborazione reciproca e apprendimento con la partecipazione di un esperto e due pedagoghi.	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di cicli completati di 19 ore per gruppo formato da un esperto e altri due pedagoghi	5 377

(1) In tutti i casi sottoelencati le categorie di costi indicate comprendono tutti i costi connessi all'operazione, ad eccezione dei tipi di operazioni 1 e 2, che possono includere anche altre categorie di costi.  
(2) Ossia i nuovi posti contabilizzati nella capacità della nuova struttura per l'infanzia, così come registrata dalla normativa nazionale, per ognuno dei quali è disponibile un giustificativo relativo alle attrezzature distinte.

(3) Il «gruppo di bambini» si intende registrato come tale a norma della legislazione nazionale sull'erogazione dei servizi per l'infanzia in un «gruppo di bambini».

(4) Ossia i posti in una struttura esistente ri-registrata come «gruppo di bambini» in conformità alla legislazione nazionale compresi nella capacità ufficiale di tale gruppo, per ognuno dei quali è disponibile un giustificativo relativo alle attrezzature distinte.

(5) Il tasso di occupazione è definito come il numero di bambini che frequentano la struttura per l'infanzia per mezza giornata durante 6 mesi, moltiplicato per 100.

(6) L'importo è versato per ogni punto percentuale di occupazione per posto fino a un massimo del 75 % per un periodo di 6 mesi. Se il tasso di occupazione è inferiore al 20 % non è erogato alcun rimborso.

(7) Il tasso di occupazione è definito come il numero di bambini che frequentano la struttura per mezza giornata durante 6 mesi, moltiplicato per 100.

(8) L'importo è versato per ogni punto percentuale di occupazione per posto fino a un massimo del 75 % per un periodo di 6 mesi. Se il tasso di occupazione è inferiore al 20 % non è erogato alcun rimborso.

(9) Vale a dire tenuta da un formatore interno.

(10) Per lezione in tandem si intende la collaborazione tra due pedagoghi per rafforzare reciprocamente lo sviluppo professionale programmando, attuando e riflettendo insieme sui metodi di insegnamento in classe.

## 2. Adeguamento degli importi

a) I costi unitari da 6 a 11 possono essere adeguati modificando il salario minimo iniziale nel metodo di calcolo, che tiene presenti il salario minimo, il costo per la somministrazione della formazione e i costi indiretti.

Il costo unitario 12 può essere adeguato modificando i costi diretti iniziali del personale, compresi i contributi sanitari e previdenziali, e/o le retribuzioni dei partecipanti, compresi i contributi sanitari e previdenziali, nel metodo di calcolo, che tiene presenti i costi diretti del personale, compresi i contributi sanitari e previdenziali, e/o le retribuzioni dei partecipanti, compresi i contributi sanitari e previdenziali.

Gli adeguamenti sono basati sui dati aggiornati nel modo seguente:

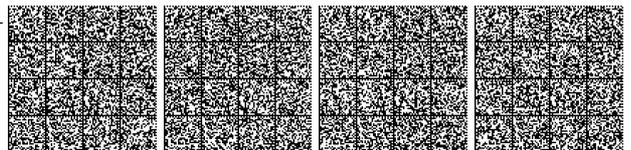
per il salario minimo, valgono le modifiche del salario minimo stabilite dal decreto governativo n. 567/2006 Coll.,

per i contributi previdenziali, valgono le modifiche dei contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro stabilite nella legge n. 589/1992 Coll. sulla sicurezza sociale, e

per i contributi sanitari, valgono le modifiche dei contributi sanitari a carico dei datori di lavoro stabilite nella legge n. 592/1992 Coll. sui premi per l'assicurazione sanitaria.

b) I costi unitari da 13 a 17 e da 19 a 24 possono essere adeguati modificando i costi diretti iniziali del personale, compresi i contributi sanitari e previdenziali, nel metodo di calcolo, che tiene presenti i costi diretti del personale, inclusi i contributi sanitari e previdenziali, più i costi indiretti.

Il costo unitario 18 può essere adeguato modificando le retribuzioni dei partecipanti, compresi i contributi sanitari e previdenziali, nel metodo di calcolo, che tiene presente il costo dell'erogazione della formazione più le retribuzioni dei partecipanti, inclusi i contributi sanitari e previdenziali, più i costi indiretti.



Gli adeguamenti sono basati sui dati aggiornati nel modo seguente:

- 1) per i salari medi usati per determinare le retribuzioni/i costi del personale, valgono le modifiche dei dati annuali più recenti pubblicati per le categorie pertinenti, ricavate dal sistema informativo sulle retribuzioni medie ([www.ISPV.cz](http://www.ISPV.cz))
- 2) per i contributi previdenziali, le modifiche dei contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro stabilite nella legge n. 589/1992 Coll. sulla sicurezza sociale, e
- 3) per i contributi sanitari, le modifiche dei contributi sanitari a carico dei datori di lavoro stabilite nella legge n. 592/1992 Coll. sui premi per l'assicurazione sanitaria.»



## ALLEGATO II

## «ALLEGATO V

## Condizioni relative al rimborso a Malta delle spese in base a tabelle standard di costi unitari

## 1. Definizione delle tabelle standard di costi unitari

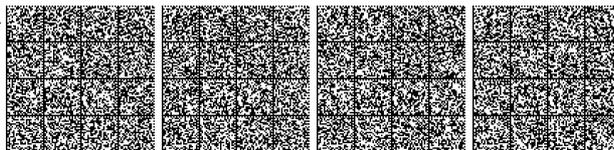
Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
1. Aiuti all'occupazione (regime A2E) nell'ambito dell'asse prioritario 1 del programma operativo FSE II «Investire nell'occupazione e adattabilità del capitale umano» (2014MT05SFOP001)	Aiuti all'occupazione versati per settimana ai lavoratori svantaggiati, molto svantaggiati o con disabilità (*)	Tutti i costi relativi al sussidio per l'occupazione	Numero di settimane di impiego per lavoratore	1. Lavoratore svantaggiato: 85 EUR/settimana, fino ad un massimo di 52 settimane 2. Lavoratore molto svantaggiato: 85 EUR/settimana, fino ad un massimo di 104 settimane 3. Lavoratore con disabilità: 125 EUR/settimana, fino ad un massimo di 156 settimane
(*) Come definiti nel regolamento (CE) n. 651/2014.				

## 2. Adeguamento degli importi

Il costo unitario può essere adeguato modificando il salario minimo iniziale e/o il bonus governativo e/o i contributi previdenziali nel metodo di calcolo, che tiene presenti l'importo settimanale più basso del salario minimo nazionale, il bonus governativo e i contributi previdenziali, dividendo poi per due.

Il salario minimo nazionale è specificato nella legislazione secondaria nazionale 452.71 (Regolamento sul salario minimo nazionale).

Il bonus governativo e i contributi previdenziali sono disciplinati dal capitolo 452 della legislazione maltese, legge sull'occupazione e le relazioni industriali.



## ALLEGATO VI

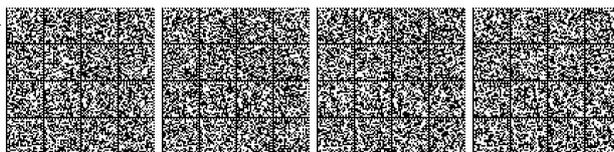
## Condizioni relative al rimborso all'Italia delle spese in base a tabelle standard di costi unitari

## 1. Definizione delle tabelle standard di costi unitari

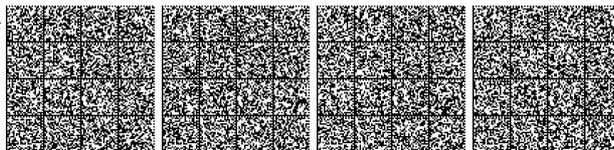
Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)	Tariffa oraria per studente	
1. Misura 1.B del PON IOG 2014IT05M9OP001	Tariffa oraria per sostegno orientativo di I livello	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di ore di sostegno orientativo di I livello	34,00		
2. Misura 1.C del PON IOG 2014IT05M9OP001	Tariffa oraria per orientamento specialistico o di II livello	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di ore di sostegno orientativo specialistico o di II livello	35,50		
3. Misure 2.A, 2.B, 4.A, 4.C e 7.1 del PON IOG 2014IT05M9OP001	<p>A. tariffa oraria per le seguenti iniziative di formazione:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. formazione mirata all'inserimento lavorativo</li> <li>2. reinserimento di giovani 15-18enni in percorsi formativi</li> <li>3. apprendistato per la qualifica e il diploma professionale</li> <li>4. apprendistato per l'alta formazione e la ricerca</li> <li>5. sostegno all'autoimpiego e all'autoimprenditorialità (1)</li> </ol> <p>Questa tariffa oraria dipende dal tipo di fascia (A, B o C (2))</p> <p>B. Tariffa oraria per studente che partecipa alla formazione</p>	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale ed escluse le indennità versate ai partecipanti	Numero di ore per corso di formazione secondo il tipo di fascia e numero di ore per studente	Fascia	Tariffa oraria per corso	
				C	73,13	0,80
				B	117,00	
				A	146,25	



Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)				
				Categoria del profilo	Bassa	Media	Alta	Molto alta
4. Misura 3 del PON IOG 2014IT05M9OP001	Nuovi contratti di lavoro risultanti dall'accompagnamento al lavoro	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale	Numero di nuovi contratti di lavoro, distinti in base al tipo di contratto e alla categoria del profilo (da bassa a molto alta) (3)	Contratto a tempo indeterminato e contratto di apprendistato di I e III livello	1 500	2 000	2 500	3 000
				apprendistato di II livello e contratto a tempo determinato $\geq$ 12 mesi	1 000	1 300	1 600	2 000
				contratto a tempo determinato 6-12 mesi	600	800	1 000	1 200
5. Misura 5 del PON IOG 2014IT05M9OP001	Nuovi tirocini regionali/interregionali/transnazionali.	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale per offrire il tirocinio	Numero di tirocini, distinti in base alla categoria del profilo		Bassa	Media	Alta	Molto alta
				Regionale/Interregionale/Transnazionale	200	300	400	500
6. Misura 5 del PON IOG 2014IT05M9OP001	Tirocini nell'ambito della mobilità interregionale	Per la mobilità interregionale: tutti i costi ammissibili, comprese le spese per viaggio, vitto e alloggio, ma escluse le indennità dei partecipanti	Numero di tirocini, distinti in base all'ubicazione e, in caso di mobilità interregionale, alla durata del tirocinio	Mobilità interregionale secondo le tariffe di cui al punto 3.4				
				Mobilità transnazionale secondo le tariffe di cui al punto 3.5				
	Tirocini nell'ambito della mobilità transnazionale	Per la mobilità transnazionale: tutti i costi ammissibili						



Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
7. PON IOG 2014IT05-M9OP001	Modulo di 30 ore per formazione propedeutica generale per l'accesso al Servizio Civile	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale, escluse indennità e assicurazione	Numero di partecipanti che hanno completato il modulo di formazione di 30 ore	90
8. Misura 7.1 del PON IOG 2014IT05M9OP001	Tariffa oraria del sostegno all'autoimpiego e all'autoimprenditorialità (*)	Tutti i costi ammissibili, compresi i costi diretti del personale, escluse le indennità	Numero di ore di sostegno fornite ai partecipanti	40
9. Misura 8 del PON IOG 2014IT05M9OP001	<p>A. Contratti di lavoro in seguito a mobilità professionale regionale o mobilità professionale transnazionale</p> <p>B. colloquio di lavoro nell'ambito della mobilità professionale transnazionale</p>	<p>Tutti i costi ammissibili (sovvenzione una tantum per spese per viaggio, vitto e alloggio, e indennità per sostenere un colloquio), escluse eventuali indennità supplementari per le persone svantaggiate e le indennità per spese di viaggio, vitto e alloggio nell'ambito della mobilità interregionale riconosciute dal datore di lavoro</p>	Numero di contratti di lavoro o colloqui di lavoro, distinti per località	<p>— Mobilità professionale interregionale secondo gli importi per oltre 600 ore di cui alla tabella al punto 3.4 (*)</p> <p>— Mobilità professionale transnazionale a fini di colloquio secondo gli importi di cui al punto 3.6</p> <p>— Mobilità professionale transnazionale secondo gli importi di cui al punto 3.7</p>



Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
10. Interventi che aumentano il numero di posti di dottorato di ricerca industriale nell'ambito dei seguenti programmi operativi: — PON Ricerca 2014 IT16M20P005 — POR Basilicata FSE 2014IT05SFOP016 — POR Campania FSE 2014IT05SFOP020 — POR Puglia FESR FSE 2014IT16M20P002 — POR Calabria FESR FSE 2014IT16M20P006 — POR Abruzzo FSE 2014IT05SFOP009 — POR Sardegna FSE 2014IT05SFOP021 — POR Molise FESR FSE 2014IT16M20P001 — POR Friuli Venezia Giulia FSE 2014IT05SFOP004 — POR Liguria FSE 2014IT05SFOP006 — POR Lombardia FSE 2014IT05SFOP007 — POR Valle d'Aosta FSE 2014IT05SFOP011 — POR Toscana FSE 2014IT05SFOP015	Mesi di lavoro prestato su posti di dottorato	Tutti i costi ammissibili per partecipante (retribuzione e contributi previdenziali associati) e l'istituzione che conferisce il dottorato di ricerca (costi diretti e indiretti).	Numero di mesi di lavoro prestato su posti di dottorato, in funzione dell'ubicazione sul territorio nazionale o all'estero.	Senza periodo trascorso all'estero: 1 927,63/mese Con periodo trascorso all'estero: 2 891,45/mese



Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
— PA Bolzano FSE 2014IT05SFOPO17 — POR Sicilia FSE 2014IT05SFOPO14 — POR Umbria FSE 2014IT05SFOPO10				

(1) Per il costo unitario numero 3 in materia di formazione per l'autoimpiego e l'autoimprenditorialità, l'importo sarà rimborsato solo in caso di partecipazione di un gruppo formato da almeno quattro studenti.

(2) La definizione delle fasce è conforme alle disposizioni della circolare ministeriale n. 2 del 2 febbraio 2009. La circolare definisce le fasce in base al tipo di insegnante che impartisce la formazione.

(3) I giovani saranno classificati secondo quattro categorie (bassa, media, alta, molto alta) definite sulla base delle seguenti variabili:

- età
- sesso
- istruzione
- stato occupazionale un anno prima
- regione e provincia in cui è ubicato l'organismo competente che ha preso in carico il giovane
- conoscenze linguistiche (soltanto per gli stranieri che non hanno ottenuto il titolo di studio in Italia), per la valutazione delle quali sarà utilizzato il metodo già elaborato per il rilascio del permesso di soggiorno CE per soggiornanti di lungo periodo.

(4) In base alle variabili specificate per i giovani, è calcolato un «coefficiente di svantaggio» con un valore compreso tra 0 e 1.

(5) Per il costo unitario numero 8 in materia di sostegno all'autoimpiego e all'autoimprenditorialità, l'importo sarà rimborsato solo in caso di formazione individuale o individualizzata (vale a dire massimo tre studenti)

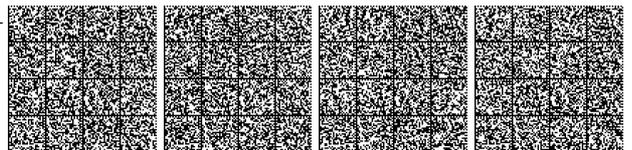
(6) Gli importi figuranti nella tabella 3.4 rappresentano l'indennità massima pagabile. Quando il datore di lavoro eroga un'indennità per coprire le spese di viaggio, vitto e alloggio, l'indennità di cui al punto 3.4 è ridotta:

- dell'importo di cui al punto 3.1 per il viaggio (a seconda dell'ubicazione)
- dell'importo di cui al punto 3.2 per l'alloggio (a seconda dell'ubicazione)
- dell'importo di cui al punto 3.3 per il vitto (a seconda dell'ubicazione)

Gli importi indicati nelle tabelle 3.1, 3.2 e 3.3 saranno erogati anche qualora il beneficiario paghi solo le categorie di indennità indicate in tali tabelle.

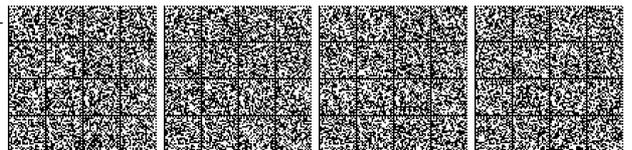
## 2. Adeguamento degli importi

- a) Per le tabelle standard di costi unitari da 1 a 9, gli importi possono essere adeguati qualora l'indice FOI (indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, senza tabacchi) mostri una rivalutazione monetaria pari o superiore al 5 %. In particolare, considerato un determinato anno *y*, si applica un adeguamento qualora in un periodo *y + t* la differenza tra i coefficienti di riferimento indicati dall'indice FOI per tali anni sia pari o superiore al 5 %. L'anno di riferimento preso in considerazione — in base al quale sono stati adeguati gli importi — è il 2014. Quando il tasso è pari o superiore al 5 %, ciascun costo unitario può essere adeguato di conseguenza.
- b) Per la tabella standard di costi unitari 10, l'importo può essere adeguato modificando la borsa di studio e/o i contributi previdenziali mensili nel metodo di calcolo, che tiene presente la borsa di studio mensile e i contributi previdenziali, più un importo per tutti gli altri costi. I dati aggiornati sono reperibili nelle modifiche al decreto ministeriale del 18 giugno 2008 (che definisce l'importo annuo lordo complessivo delle borse di dottorato) e nell'adeguamento semestrale delle aliquote dei contributi previdenziali (circolare n. 13 del 29 gennaio 2016 del Direttore generale dell'INPS — Istituto nazionale della previdenza sociale).



## 3.1 Spese di viaggio interregionali

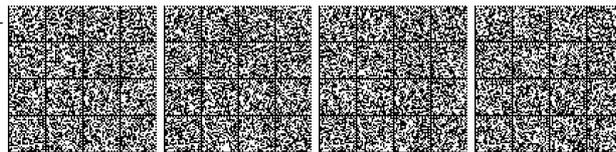
Regione di origine	Spese di viaggio																				
	Regione di destinazione																				
	Valle d'Aosta	PA Bolzano	PA Trento	Liguria	Piemonte	Lombardia	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Marche	Abruzzo	Umbria	Lazio	Campania	Molise	Basilicata	Puglia	Calabria	Sicilia	Sardegna
Abruzzo	269,30	211,17	198,50	148,63	231,83	232,74	201,95	226,34	167,99	68,60	58,98	0,00	23,32	25,81	125,43	45,79	83,99	93,05	164,82	165,16	182,46
Basilicata	271,11	236,02	227,31	236,81	294,55	239,98	259,23	264,89	201,50	176,59	97,35	83,99	142,75	67,92	33,96	31,24	0,00	55,47	71,43	114,33	224,18
Calabria	369,32	285,04	273,72	242,02	351,32	340,51	304,28	304,39	270,32	238,63	243,15	164,82	178,18	139,01	90,33	85,58	71,43	69,05	0,00	75,62	280,55
Campania	253,00	271,68	259,06	113,20	246,78	221,87	165,84	302,24	178,86	160,74	169,86	125,43	151,01	99,62	0,00	21,28	33,96	89,20	90,33	113,20	190,22
Emilia-Romagna	146,48	81,50	74,71	38,26	129,05	92,82	63,39	55,47	0,00	54,34	62,26	167,99	52,07	131,31	178,86	160,52	201,50	140,37	270,32	292,06	188,94
Friuli Venezia Giulia	129,05	103,24	82,30	120,22	175,52	99,62	37,36	0,00	55,47	70,18	163,01	226,34	162,50	113,20	302,24	218,87	264,89	241,12	304,39	325,00	279,13
Lazio	230,31	172,06	160,74	129,05	210,55	201,50	165,27	113,20	131,31	99,62	70,18	25,81	54,34	0,00	99,62	29,21	67,92	113,20	139,01	138,10	156,65
Liguria	53,66	113,94	105,11	0,00	36,22	49,81	106,41	120,22	38,26	67,47	118,07	148,63	75,50	129,05	113,20	152,03	236,81	250,17	242,02	231,61	224,15
Lombardia	59,37	97,35	76,47	49,81	67,92	0,00	69,05	99,62	92,82	113,20	108,67	232,74	84,90	201,50	221,87	223,91	239,98	179,99	340,51	335,07	179,51
Marche	200,25	84,90	76,98	118,07	119,99	108,67	70,18	163,01	62,26	108,11	0,00	58,98	43,92	70,18	169,86	75,96	97,35	107,54	243,15	216,21	251,20
Molise	259,51	196,06	194,31	152,03	232,97	223,91	194,48	218,87	160,52	126,56	75,96	45,79	106,75	29,21	21,28	0,00	31,24	70,30	85,58	140,48	185,85
PA Bolzano	118,58	0,00	36,22	113,94	151,35	97,35	96,22	103,24	81,50	110,94	84,90	67,92	127,01	172,06	271,68	196,06	236,02	138,10	285,04	310,17	273,47
PA Trento	112,24	36,22	0,00	105,11	147,22	76,47	19,02	82,30	74,71	99,62	76,98	198,50	120,44	160,74	259,06	194,31	227,31	132,44	273,72	308,24	247,26
Piemonte	17,43	151,35	147,22	36,22	0,00	67,92	103,01	175,52	129,05	147,16	119,99	231,83	181,74	210,55	246,78	232,97	294,55	191,31	351,32	273,60	187,92
Puglia	275,59	138,10	132,44	250,17	191,31	179,99	164,71	241,12	140,37	212,82	107,54	93,05	156,78	113,20	89,20	70,30	55,47	0,00	69,05	147,61	279,42
Sardegna	205,36	273,47	247,26	224,15	187,92	179,51	248,56	279,13	188,94	189,41	251,20	182,46	210,98	156,65	190,22	185,85	224,18	279,42	280,55	185,82	0,00
Sicilia	350,35	310,17	308,24	231,61	273,60	335,07	303,38	325,00	292,06	273,94	216,21	165,16	189,50	138,10	113,20	140,48	114,33	147,61	75,62	0,00	185,82
Toscana	169,12	110,94	99,62	67,47	147,16	113,20	95,09	70,18	54,34	0,00	108,11	68,60	36,22	99,62	160,74	126,56	176,59	212,82	238,63	273,94	189,41



Regione di origine	Spese di viaggio																				
	Regione di destinazione																				
	Valle d'Aosta	PA Bolzano	PA Trento	Liguria	Piemonte	Lombardia	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Marche	Abruzzo	Umbria	Lazio	Campania	Molise	Basilicata	Puglia	Calabria	Sicilia	Sardegna
Umbria	199,18	127,01	120,44	75,50	181,74	84,90	125,14	162,50	52,07	36,22	43,92	23,32	0,00	54,34	151,01	106,75	142,75	156,78	178,18	189,50	210,98
Valle d'Aosta	0,00	118,58	112,24	53,66	17,43	59,37	155,03	129,05	146,48	169,12	200,25	269,30	199,18	230,31	253,00	259,51	271,11	275,59	369,32	350,35	205,36
Veneto	155,03	96,22	19,02	106,41	103,01	69,05	0,00	37,36	63,39	95,09	70,18	201,95	125,14	165,27	165,84	194,48	259,23	164,71	304,28	303,38	248,56

3.2 Spese di alloggio interregionali (per più di 600 ore)

Regione di origine	SPESE DI ALLOGGIO																				
	Regione di destinazione																				
	Valle d'Aosta	PA Bolzano	PA Trento	Liguria	Piemonte	Lombardia	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Marche	Abruzzo	Umbria	Lazio	Campania	Molise	Basilicata	Puglia	Calabria	Sicilia	Sardegna
Abruzzo	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Basilicata	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Calabria	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Campania	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Emilia-Romagna	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Friuli Venezia Giulia	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Lazio	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Liguria	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Lombardia	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Marche	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Molise	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62



SPESE DI ALLOGGIO																					
Regione di origine	Regione di destinazione																				
	Valle d'Aosta	PA Bolzano	PA Trento	Liguria	Piemonte	Lombardia	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Marche	Abruzzo	Umbria	Lazio	Campania	Molise	Basilicata	Puglia	Calabria	Sicilia	Sardegna
PA Bolzano	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
PA Trento	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Piemonte	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Puglia	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Sardegna	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Sicilia	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Toscana	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Umbria	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Valle d'Aosta	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62
Veneto	803,84	1 153,94	788,70	741,25	695,62	1 229,98	700,07	703,65	967,41	1 227,68	601,19	578,51	628,23	1 229,68	930,19	519,08	684,62	607,95	575,50	988,35	600,62

## 3.3 Spese di sostentamento interregionali (per più di 600 ore)

SPESE PER IL VITTO																					
Regione di origine	Regione di destinazione																				
	Valle d'Aosta	PA Bolzano	PA Trento	Liguria	Piemonte	Lombardia	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Marche	Abruzzo	Umbria	Lazio	Campania	Molise	Basilicata	Puglia	Calabria	Sicilia	Sardegna
Abruzzo	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27
Basilicata	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27
Calabria	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27



Regione di origine		SPESA PER IL VITTO																				
		Regione di destinazione																				
		Valle d'Aosta	PA Bolzano	PA Trento	Liguria	Piemonte	Lombardia	Veneto	Friuli Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Marche	Abruzzo	Umbria	Lazio	Campania	Molise	Basilicata	Puglia	Calabria	Sicilia	Sardegna
Campania	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Emilia-Romagna	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Friuli Venezia Giulia	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Lazio	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Liguria	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Lombardia	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Marche	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Molise	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
PA Bolzano	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
PA Trento	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Piemonte	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Puglia	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Sardegna	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Sicilia	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Toscana	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Umbria	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Valle d'Aosta	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	
Veneto	482,30	252,45	320,93	407,41	521,52	502,26	416,04	616,19	514,94	200,21	480,95	433,27	641,87	596,60	298,90	638,86	205,47	440,97	487,71	359,11	256,27	



3.4 Indennità per tirocini interregionali

Numero di ore di formazione	Regione in cui si svolge la formazione																				
	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Stiglia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	611,70	613,51	711,72	595,40	488,88	471,45	572,71	396,06	401,77	542,65	601,91	460,98	454,64	359,83	617,99	547,76	692,75	511,52	541,58	—	497,43
161-200	613,84	615,65	713,86	597,54	491,02	473,59	574,85	398,20	403,91	544,79	604,05	463,12	456,78	361,97	620,13	549,90	694,89	513,66	543,72	—	499,57
201-249	699,44	701,25	799,46	683,14	576,62	559,19	660,45	483,80	489,51	630,39	689,65	548,72	542,38	447,57	705,73	635,50	780,49	599,26	629,32	—	585,17
250-300	804,30	806,11	904,32	788,00	681,48	664,05	765,31	588,66	594,37	735,25	794,51	653,58	647,24	552,43	810,59	740,36	885,35	704,12	734,18	—	690,03
301-600	913,44	915,25	1.013,46	897,14	790,62	773,19	874,45	697,80	703,51	844,39	903,65	762,72	756,38	661,57	919,73	849,50	994,49	813,26	843,32	—	799,17
>600	1.555,44	1.557,25	1.655,46	1.539,14	1.432,62	1.415,19	1.516,45	1.339,80	1.345,51	1.486,39	1.545,65	1.404,72	1.398,38	1.303,57	1.561,73	1.491,50	1.636,49	1.455,26	1.485,32	—	1.441,17
160	585,59	610,44	659,45	646,09	455,92	477,65	546,48	488,35	471,77	459,31	570,48	—	410,64	525,76	512,52	647,88	684,58	485,35	501,42	492,99	470,63
161-200	587,93	612,78	661,79	648,43	458,26	479,99	548,82	490,69	474,11	461,65	572,82	—	412,98	528,10	514,86	650,22	686,92	487,69	503,76	495,33	472,97
201-249	681,53	706,38	755,39	742,04	551,86	573,60	642,42	584,29	567,71	555,26	666,42	—	506,58	621,71	608,46	743,83	780,53	581,29	597,37	588,93	566,58
250-300	796,20	821,04	870,06	856,70	666,53	688,26	757,09	698,96	682,37	669,92	781,08	—	621,25	736,37	723,13	858,49	895,19	695,96	712,03	703,60	681,24
301-600	915,54	940,39	989,40	976,05	785,87	807,60	876,43	818,30	801,72	789,27	900,43	—	740,59	855,71	842,47	977,83	1.014,53	815,30	831,38	822,94	800,59
>600	1.617,57	1.642,41	1.691,43	1.678,07	1.487,90	1.509,63	1.578,46	1.520,33	1.503,74	1.491,29	1.602,45	—	1.442,62	1.557,74	1.544,50	1.679,86	1.716,56	1.517,33	1.533,40	1.524,97	1.502,61
160	493,91	522,71	569,13	554,47	370,12	377,71	456,15	400,52	371,88	372,38	489,72	331,63	—	442,63	427,85	542,67	603,65	395,02	415,85	407,65	314,43
161-200	495,75	524,56	570,97	556,31	371,97	379,55	458,00	402,36	373,72	374,23	491,56	333,48	—	444,47	429,70	544,52	605,50	396,87	417,70	409,49	316,27
201-249	569,60	598,41	644,82	630,17	445,82	453,40	531,85	476,21	447,57	448,08	565,42	407,33	—	518,32	503,55	618,37	679,35	470,72	491,55	483,35	390,12
250-300	660,07	688,88	735,29	720,63	536,29	543,87	622,32	566,68	538,04	538,55	655,88	497,80	—	608,79	594,02	708,84	769,82	561,19	582,02	573,81	480,59
301-600	754,23	783,04	829,46	814,80	630,45	638,03	716,48	660,84	632,20	632,71	750,05	591,96	—	702,95	688,18	803,00	863,98	655,35	676,18	667,98	574,76
>600	1.308,13	1.336,93	1.383,35	1.368,69	1.184,34	1.191,93	1.270,37	1.214,74	1.186,10	1.186,61	1.303,94	1.145,85	—	1.256,85	1.242,07	1.356,89	1.417,87	1.209,25	1.230,07	1.221,87	1.128,65



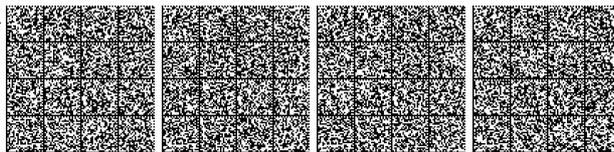
Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	454,43	542,61	547,82	419,00	344,06	426,02	434,85	—	355,61	423,87	457,83	419,74	410,91	342,02	555,97	529,95	537,41	373,27	381,30	359,46	412,21
161-200	456,34	544,52	549,73	420,91	345,97	427,93	436,76	—	357,52	425,78	459,74	421,65	412,82	343,93	557,88	531,86	539,32	375,18	383,21	361,37	414,12
201-249	532,79	620,97	626,18	497,36	422,42	504,38	513,21	—	433,97	502,23	536,19	498,10	489,27	420,38	634,33	608,31	615,77	451,63	459,66	437,82	490,57
250-300	626,44	714,63	719,83	591,01	516,07	598,03	606,86	—	527,62	595,88	629,84	591,75	582,92	514,04	727,98	701,96	709,42	545,28	553,32	531,47	584,22
301-600	723,92	812,10	817,31	688,48	613,55	695,50	704,33	—	623,09	693,35	727,31	689,22	680,39	611,51	825,46	799,43	806,89	642,75	650,79	628,94	681,69
>600	1 297,29	1 385,47	1 390,68	1 261,86	1 186,92	1 268,88	1 277,71	—	1 198,47	1 266,73	1 300,69	1 262,59	1 253,76	1 184,88	1 398,83	1 372,81	1 380,27	1 216,13	1 224,16	1 202,32	1 255,07
160	555,86	618,58	675,35	570,81	453,08	499,55	534,58	360,26	391,95	444,02	557,00	475,38	471,25	—	515,34	511,95	597,64	471,19	505,77	341,46	427,04
161-200	557,89	620,60	677,37	572,83	455,10	501,57	536,61	362,28	393,98	446,05	559,02	477,40	473,27	—	517,36	513,98	599,66	473,22	507,80	343,49	429,07
201-249	638,90	701,61	758,38	653,84	536,11	582,58	617,62	443,29	474,98	527,06	640,03	558,41	554,28	—	598,37	594,99	680,67	554,22	588,81	424,50	510,08
250-300	738,13	800,85	857,61	753,07	635,35	681,82	716,85	542,52	574,22	626,29	739,26	657,65	653,52	—	697,61	694,22	779,90	653,46	688,04	523,73	609,31
301-600	841,42	904,13	960,90	856,36	738,63	785,10	820,14	645,81	677,50	729,58	842,55	760,93	756,80	—	800,89	797,51	883,19	756,74	791,33	627,02	712,60
>600	1 448,98	1 511,69	1 568,46	1 463,92	1 346,19	1 392,66	1 427,69	1 253,37	1 285,06	1 337,13	1 450,11	1 368,49	1 364,36	—	1 408,45	1 405,07	1 490,75	1 364,30	1 398,88	1 234,57	1 320,15
160	693,90	701,15	801,67	683,03	553,99	560,78	662,66	510,97	—	569,83	685,07	558,51	537,63	529,08	641,15	640,67	796,23	574,36	546,06	520,54	530,21
161-200	696,78	704,03	804,55	685,92	556,87	563,66	665,54	513,85	—	572,72	687,95	561,40	540,51	531,96	644,03	643,56	799,12	577,24	548,94	523,42	533,10
201-249	812,07	819,32	919,84	801,21	672,16	678,95	780,83	629,14	—	688,01	803,24	676,69	655,80	647,26	759,32	758,85	914,41	692,54	664,24	638,71	648,39
250-300	953,31	960,55	1 061,07	942,44	813,39	820,18	922,06	770,37	—	829,24	944,48	817,92	797,03	788,49	900,55	900,08	1 055,64	833,77	805,47	779,94	789,62
301-600	1 100,30	1 107,55	1 208,07	1 089,43	960,39	967,18	1 069,06	917,37	—	976,23	1 091,47	964,91	944,03	935,48	1 047,55	1 047,07	1 202,63	980,76	952,46	926,94	936,61
>600	1 964,98	1 972,23	2 072,75	1 954,11	1 825,07	1 831,86	1 933,74	1 782,05	—	1 840,91	1 956,15	1 829,59	1 808,71	1 800,16	1 912,23	1 911,75	2 067,31	1 845,44	1 817,14	1 791,61	1 801,29



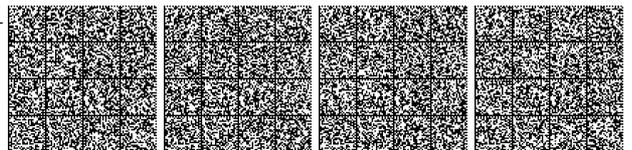
Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	499,08	556,36	601,42	462,97	360,53	334,49	462,41	403,54	366,19	367,32	491,61	393,36	316,15	400,15	461,84	545,70	600,51	392,22	422,28	452,16	—
161-200	500,94	558,22	603,27	464,83	362,38	336,35	464,26	405,40	368,04	369,18	493,47	395,21	318,01	402,00	463,70	547,56	602,37	394,08	424,13	454,02	—
201-249	575,22	632,50	677,56	539,11	436,67	410,63	538,55	479,68	442,33	443,46	567,75	469,50	392,29	476,29	537,98	621,84	676,65	468,36	498,42	528,30	—
250-300	666,22	723,50	768,56	630,11	527,67	501,63	629,55	570,68	533,33	534,46	658,75	560,49	483,29	567,29	628,98	712,84	767,65	559,36	589,42	619,30	—
301-600	760,93	818,21	863,27	724,82	622,38	596,34	724,26	665,39	628,04	629,17	753,46	655,21	578,00	662,00	723,69	807,55	862,36	654,07	684,13	714,01	—
> 600	1 318,06	1 375,34	1 420,39	1 281,95	1 179,51	1 153,47	1 281,39	1 222,52	1 185,17	1 186,30	1 310,59	1 212,33	1 135,13	1 219,13	1 280,82	1 364,68	1 419,49	1 211,20	1 241,26	1 271,14	—
160	577,72	616,26	655,77	653,62	406,84	—	464,57	471,59	450,99	514,38	570,24	454,61	433,67	526,89	592,49	630,50	676,37	421,56	513,87	480,42	388,73
161-200	579,91	618,46	657,96	655,81	409,04	—	466,77	473,79	453,18	516,58	572,44	456,81	433,86	529,08	594,68	632,70	678,57	423,75	516,07	482,62	390,92
201-249	667,75	706,30	745,81	743,66	496,88	—	554,61	561,63	541,03	604,42	660,28	544,65	523,71	616,93	682,53	720,54	766,41	511,60	603,91	570,46	478,77
250-300	775,36	813,91	853,41	851,26	604,49	—	662,22	669,24	648,63	712,03	767,89	652,26	631,32	724,54	790,13	828,15	874,02	619,20	711,52	678,07	586,37
301-600	887,36	925,91	965,41	963,26	716,49	—	774,22	781,24	760,63	824,03	879,89	764,26	743,31	836,54	902,13	940,15	986,02	731,20	823,52	790,07	698,37
> 600	1 546,18	1 584,73	1 624,24	1 622,09	1 375,31	—	1 433,04	1 440,06	1 419,46	1 482,85	1 538,71	1 423,08	1 402,14	1 495,36	1 560,96	1 598,97	1 644,84	1 390,03	1 482,34	1 448,89	1 357,20

Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	562,62	596,13	664,95	573,49	—	450,10	525,95	432,89	487,46	456,89	555,15	476,14	469,35	523,68	535,00	583,58	686,69	448,97	446,71	541,11	458,03
161-200	565,09	598,60	667,42	575,96	—	452,57	528,41	435,36	489,92	459,36	557,62	478,60	471,81	526,15	537,47	586,04	689,16	451,44	449,17	543,58	460,49
201-249	663,75	697,25	766,08	674,61	—	551,23	627,07	534,02	588,58	558,02	656,28	577,26	570,47	624,81	636,13	684,70	787,81	550,09	547,83	642,24	559,15
250-300	784,60	818,11	886,94	795,47	—	672,08	747,93	654,88	709,44	678,87	777,13	698,12	691,33	745,66	756,98	805,56	908,67	670,95	668,69	763,10	680,01
301-600	910,39	943,90	1 012,73	921,26	—	797,87	873,72	780,67	835,23	804,66	902,92	823,91	817,12	871,45	882,77	931,35	1 034,46	796,74	794,48	888,88	805,80
> 600	1 650,33	1 683,84	1 752,66	1 661,20	—	1 537,81	1 613,65	1 520,60	1 575,16	1 544,60	1 642,86	1 563,84	1 557,05	1 611,39	1 622,71	1 671,28	1 774,40	1 536,68	1 534,41	1 628,82	1 545,73

Regione in cui si svolge la formazione



Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	448,73	556,73	618,76	540,88	434,47	450,32	479,75	447,60	493,34	488,24	506,69	491,07	479,75	527,30	592,95	569,54	654,08	—	416,36	549,26	475,22
161-200	451,11	559,10	621,14	543,26	436,85	452,70	482,13	449,98	495,71	490,62	509,07	493,45	482,13	529,67	595,33	571,92	656,46	—	418,74	551,63	477,60
201-249	546,14	654,14	716,17	638,29	531,88	547,73	577,16	545,01	590,75	585,65	604,10	588,48	577,16	624,71	690,36	666,95	751,49	—	513,77	646,67	572,63
250-300	662,56	770,55	832,59	754,71	648,30	664,15	693,58	661,43	707,16	702,07	720,52	704,90	693,58	741,12	806,78	783,37	867,91	—	630,19	763,08	689,05
301-600	783,73	891,72	953,76	875,87	769,47	785,31	814,75	782,60	828,33	823,24	841,69	826,07	814,75	862,29	927,95	904,54	989,07	—	751,35	884,25	810,22
>600	1 496,48	1 604,48	1 666,51	1 588,63	1 482,22	1 498,07	1 527,50	1 495,35	1 541,08	1 535,99	1 554,44	1 538,82	1 527,50	1 575,04	1 640,70	1 617,29	1 701,83	—	1 464,11	1 597,01	1 522,97
160	347,07	385,44	531,24	457,95	350,35	451,10	358,27	406,16	396,76	—	364,05	372,99	365,07	408,08	395,63	539,29	504,30	396,20	332,01	488,34	358,27
161-200	348,87	387,24	533,04	459,75	352,15	452,90	360,07	407,96	398,56	—	365,85	374,79	366,87	409,88	397,43	541,09	506,10	398,00	333,81	490,14	360,07
201-249	420,89	459,27	605,07	531,77	424,17	524,92	432,10	479,98	470,59	—	437,87	446,81	438,89	481,91	469,45	613,12	578,13	470,02	405,83	562,16	432,10
250-300	509,12	547,49	693,29	620,00	512,40	613,15	520,32	568,21	558,81	—	526,10	535,04	527,12	570,13	557,68	701,34	666,35	558,25	494,06	650,39	520,32
301-600	600,95	639,32	785,12	711,83	604,23	704,98	612,15	660,04	650,64	—	617,93	626,87	618,95	661,96	649,51	793,17	758,18	650,08	585,89	742,22	612,15
>600	1 141,12	1 179,49	1 325,29	1 251,99	1 144,40	1 245,15	1 152,32	1 200,21	1 190,81	—	1 158,10	1 167,04	1 159,11	1 202,13	1 189,68	1 333,34	1 298,35	1 190,24	1 126,06	1 282,39	1 152,32
160	—	353,35	434,18	394,78	437,35	495,70	295,17	417,99	502,10	328,34	315,15	337,28	467,86	501,19	362,41	451,81	434,52	337,96	292,68	538,66	471,31
161-200	—	355,04	435,86	396,47	439,03	497,39	296,85	419,67	503,78	330,02	316,83	338,96	469,54	502,88	364,09	453,50	436,20	339,64	294,36	540,35	472,99
201-249	—	422,38	503,20	463,81	506,37	564,73	364,19	487,01	571,12	397,36	384,17	406,30	536,88	570,22	431,43	520,84	503,54	406,98	361,70	607,69	540,33
250-300	—	504,87	585,69	546,30	588,86	647,22	446,68	569,51	653,61	479,85	466,66	488,79	619,37	652,71	513,92	603,33	586,03	489,47	444,19	690,18	622,82
301-600	—	590,73	671,55	632,16	674,72	733,08	532,54	655,36	739,47	565,71	552,52	574,65	705,23	738,57	599,78	689,19	671,89	575,33	530,05	776,03	708,68
>600	—	1 095,77	1 176,60	1 137,21	1 179,77	1 238,12	1 037,59	1 160,41	1 244,52	1 070,76	1 057,57	1 079,70	1 210,28	1 243,61	1 104,83	1 194,24	1 176,94	1 080,38	1 035,10	1 281,08	1 213,73



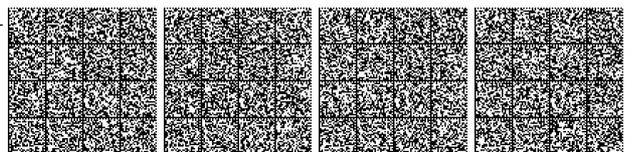
Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	361,45	480,87	516,31	489,14	390,20	500,63	392,46	413,63	423,03	382,05	444,88	465,14	458,57	519,87	494,91	549,11	527,63	374,35	—	537,30	463,27
161-200	363,56	482,99	518,42	491,25	392,31	502,74	394,58	415,75	425,14	384,16	446,99	467,25	460,69	521,98	497,02	551,22	529,74	376,47	—	539,42	465,38
201-249	448,09	567,52	602,95	575,78	476,85	587,27	479,11	500,28	509,67	468,70	531,52	551,78	545,22	606,52	581,56	635,76	614,27	461,00	—	623,95	549,92
250-300	551,65	671,07	706,50	679,34	580,40	690,82	582,66	603,83	613,23	572,25	635,07	655,34	648,77	710,07	685,11	739,31	717,82	564,55	—	727,50	653,47
301-600	659,42	778,85	814,28	787,11	688,18	798,60	690,44	711,61	721,00	680,03	742,85	763,12	756,55	817,85	792,89	847,09	825,60	672,33	—	835,28	761,25
>600	293,42	412,84	448,27	421,11	322,17	432,59	324,43	345,60	355,00	314,02	376,84	397,11	390,54	451,84	426,88	481,08	459,59	306,32	—	469,27	395,24
160	512,01	554,12	625,21	585,81	617,51	599,40	—	615,25	687,69	556,38	515,40	658,26	646,94	696,75	599,40	642,84	624,30	585,81	540,53	716,50	651,47
161-200	515,05	557,16	628,25	588,85	620,55	602,44	—	618,28	690,73	559,42	518,44	661,30	649,98	699,79	602,44	645,88	627,34	588,85	543,57	719,54	654,51
201-249	636,60	678,71	749,80	710,40	742,10	723,99	—	739,83	812,28	680,97	639,99	782,85	771,53	821,34	723,99	767,43	748,89	710,40	665,12	841,09	776,06
250-300	785,49	827,60	898,69	859,30	891,00	872,88	—	888,73	961,18	829,87	788,89	931,75	920,43	970,24	872,88	916,33	897,79	859,30	814,02	989,99	924,96
301-600	940,47	982,58	1 053,67	1 014,27	1 045,97	1 027,86	—	1 043,71	1 116,15	984,84	943,86	1 086,72	1 075,40	1 125,21	1 027,86	1 071,31	1 052,76	1 014,27	968,99	1 144,96	1 079,93
>600	1 852,09	1 894,20	1 965,29	1 925,89	1 957,59	1 939,48	—	1 955,33	2 027,77	1 896,46	1 855,48	1 998,34	1 987,02	2 036,83	1 939,48	1 982,93	1 964,38	1 925,89	1 880,61	2 056,58	1 991,55
160	452,64	361,17	417,55	—	506,07	629,46	426,83	440,41	549,08	497,07	348,49	598,89	586,27	573,99	416,41	517,43	440,41	487,96	478,22	580,21	493,05
161-200	454,68	363,22	419,59	—	508,11	631,50	428,87	442,46	551,13	499,11	350,54	600,94	588,32	576,03	418,46	519,48	442,46	490,00	480,27	582,26	495,10
201-249	536,49	445,02	501,39	—	589,92	713,30	510,68	524,26	632,93	580,92	432,34	682,74	670,12	657,84	500,26	601,28	524,26	571,80	562,07	664,06	576,90
250-300	636,69	545,23	601,60	—	690,13	813,51	610,89	624,47	733,14	681,13	532,55	782,95	770,33	758,05	600,47	701,49	624,47	672,01	662,28	764,27	677,11
301-600	740,99	649,53	705,90	—	794,42	917,81	715,18	728,77	837,44	785,42	636,85	887,25	874,63	862,34	704,77	805,79	728,77	776,31	766,58	868,57	781,41
>600	1 354,52	1 263,05	1 319,43	—	1 407,95	1 531,34	1 328,71	1 342,29	1 450,96	1 398,95	1 250,37	1 500,77	1 488,15	1 475,87	1 318,29	1 419,31	1 342,29	1 389,84	1 380,10	1 482,09	1 394,93



Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	354,06	339,51	393,85	329,55	468,79	527,14	337,48	460,30	532,18	384,23	—	504,33	502,58	541,24	378,57	494,12	448,75	434,83	415,02	567,78	502,75
161-200	355,99	341,44	395,78	331,48	470,71	529,07	339,40	462,22	534,11	386,15	—	506,26	504,50	543,16	380,49	496,05	450,68	436,75	416,94	569,71	504,67
201-249	433,05	418,51	472,84	408,55	547,78	606,14	416,47	539,29	611,17	463,22	—	583,33	581,57	620,23	457,56	573,12	527,75	513,82	494,01	646,78	581,74
250-300	527,46	512,92	567,25	502,95	642,19	700,54	510,88	633,70	705,58	557,63	—	677,73	675,98	714,64	551,97	667,52	622,15	608,23	588,42	741,18	676,15
301-600	625,72	611,18	665,51	601,21	740,45	798,81	609,14	731,96	803,84	655,89	—	776,00	774,24	812,90	650,23	765,78	720,41	706,49	686,68	839,44	774,41
>600	1 203,73	1 189,18	1 243,52	1 179,22	1 318,46	1 376,81	1 187,14	1 309,97	1 381,85	1 233,90	—	1 354,00	1 352,25	1 390,90	1 228,24	1 343,79	1 298,42	1 284,50	1 264,69	1 417,45	1 352,42

Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	320,95	—	308,39	270,92	438,46	501,85	304,88	473,77	476,94	334,31	268,20	472,98	464,27	531,51	292,43	461,14	351,29	413,55	379,71	508,07	496,19
161-200	322,44	—	309,87	272,40	439,94	503,33	306,36	475,26	478,43	335,79	269,68	474,46	465,75	532,99	293,91	462,62	352,77	415,03	381,19	509,56	497,67
201-249	381,68	—	369,11	331,64	499,18	562,57	365,60	534,50	537,67	395,03	328,92	533,70	524,99	592,23	353,15	521,86	412,01	474,27	440,43	568,80	556,91
250-300	454,25	—	441,68	404,21	571,75	635,14	438,17	607,07	610,23	467,60	401,49	606,27	597,56	664,80	425,72	594,43	484,58	546,84	513,00	641,36	629,48
301-600	529,78	—	517,21	479,74	647,28	710,67	513,70	682,60	685,77	543,13	477,02	681,80	673,09	740,33	501,25	669,96	560,11	622,37	588,53	716,90	705,01
>600	974,08	—	961,51	924,04	1 091,58	1 154,97	958,00	1 126,90	1 130,07	987,43	921,33	1 126,10	1 117,39	1 184,63	945,55	1 114,26	1 004,41	1 066,67	1 032,83	1 161,20	1 149,31
160	372,30	334,71	348,30	368,45	419,61	520,36	392,45	529,42	459,23	386,79	349,54	417,35	411,69	470,55	—	558,67	426,86	492,06	436,03	554,83	445,95
161-200	374,04	336,46	350,04	370,19	421,36	522,11	394,19	531,16	460,98	388,53	351,29	419,09	413,43	472,30	—	560,41	428,60	493,81	437,77	556,58	445,70
201-249	443,85	406,27	419,85	440,00	491,17	591,92	464,00	600,97	530,79	458,34	421,10	488,91	483,25	542,11	—	630,22	498,41	563,62	507,58	626,39	515,51
250-300	529,37	491,79	505,37	525,52	576,69	677,44	549,52	686,49	616,31	543,86	506,62	574,42	568,76	627,63	—	715,74	583,93	649,14	593,10	711,91	601,03
301-600	618,38	580,80	594,38	614,53	665,70	766,45	638,53	775,50	705,32	632,87	595,63	663,43	657,77	716,64	—	804,75	672,94	738,15	682,11	800,92	690,04
>600	1 141,97	1 104,38	1 117,97	1 138,12	1 189,28	1 290,03	1 162,11	1 299,09	1 228,90	1 156,45	1 119,21	1 187,02	1 181,36	1 240,22	—	1 328,34	1 196,53	1 261,73	1 205,70	1 324,50	1 213,62

Regione in cui si svolge la formazione



Numero di ore di formazione	Abruzzo	Basilicata	Calabria	Campania	Emilia Romagna	Friuli Venezia Giulia	Lazio	Liguria	Lombardia	Marche	Molise	PA Bolzano	PA Trento	Piemonte	Puglia	Sardegna	Sicilia	Toscana	Umbria	Valle d'Aosta	Veneto
160	447,87	354,48	—	373,38	553,37	587,45	422,06	525,07	623,56	526,20	368,63	568,09	556,77	634,37	352,10	563,61	358,67	521,68	461,23	652,37	587,33
161-200	449,64	356,25	—	375,15	555,14	589,22	423,83	526,84	625,33	527,97	370,40	569,86	558,54	636,14	353,87	565,38	360,44	523,45	463,00	654,14	589,10
201-249	520,40	427,01	—	445,92	625,90	659,98	494,59	597,60	696,09	598,74	441,16	640,62	629,30	706,90	424,64	636,14	431,20	594,21	533,76	724,90	659,86
250-300	607,09	513,70	—	532,60	712,59	746,66	581,28	684,29	782,77	685,42	527,85	727,31	715,99	793,58	511,32	722,82	517,89	680,89	620,44	811,58	746,55
301-600	697,31	603,92	—	622,82	802,81	836,88	671,50	774,51	873,00	775,64	618,07	817,53	806,21	883,81	601,54	813,04	608,11	771,12	710,67	901,81	836,77
>600	1 228,03	1 134,64	—	1 153,54	1 333,53	1 367,61	1 202,22	1 305,23	1 403,72	1 306,36	1 148,79	1 348,25	1 336,93	1 414,53	1 132,26	1 343,77	1 138,83	1 301,84	1 241,39	1 432,53	1 367,49
160	523,88	473,06	434,34	471,93	650,78	683,72	496,83	590,33	693,80	574,94	499,21	668,89	666,97	632,33	506,34	544,54	—	632,67	548,22	709,08	662,10
161-200	526,13	475,30	436,59	474,17	653,02	685,96	499,07	592,57	696,04	577,18	501,45	671,14	669,21	634,57	508,58	546,79	—	634,91	550,46	711,32	664,34
201-249	615,81	564,98	526,27	563,85	742,70	775,65	588,75	682,26	785,72	666,86	591,13	760,82	758,89	724,25	598,26	636,47	—	724,59	640,15	801,00	754,02
250-300	725,67	674,84	636,13	673,71	852,56	885,51	698,61	792,12	895,58	776,72	700,99	870,68	868,75	834,11	708,12	746,33	—	834,45	750,01	910,86	863,88
301-600	840,01	789,18	750,47	788,05	966,91	999,85	812,96	906,46	1 009,92	891,06	815,33	985,02	983,10	948,46	822,46	860,67	—	948,80	864,35	1 025,21	978,23
>600	1 512,62	1 461,79	1 423,08	1 460,66	1 639,52	1 672,46	1 485,57	1 579,07	1 682,53	1 563,67	1 487,94	1 657,63	1 655,71	1 621,07	1 495,08	1 533,28	—	1 621,41	1 536,96	1 697,82	1 650,84
160	410,58	452,31	508,68	418,35	417,07	507,25	384,77	452,27	407,64	479,33	413,98	501,59	475,39	416,05	507,55	—	413,94	417,53	439,11	433,48	476,69
161-200	412,01	453,73	510,10	419,77	418,49	508,68	386,20	453,70	409,06	480,75	415,40	503,02	476,81	417,47	508,97	—	413,37	418,96	440,53	434,91	478,11
201-249	469,04	510,76	567,14	476,80	475,52	565,71	443,23	510,73	466,09	537,78	472,43	560,05	533,84	474,50	566,00	—	472,40	475,99	497,56	491,94	535,15
250-300	538,90	580,63	637,00	546,67	545,39	635,57	513,09	580,59	535,96	607,65	542,30	629,91	603,71	544,37	633,87	—	542,26	545,85	567,43	561,80	605,01
301-600	611,61	653,34	709,71	619,38	618,10	708,29	585,80	653,31	608,67	680,36	615,01	702,63	676,42	617,08	708,58	—	614,98	618,56	640,14	634,51	677,72
>600	1 039,35	1 081,07	1 137,45	1 047,11	1 045,83	1 136,02	1 013,54	1 081,04	1 036,40	1 108,09	1 042,74	1 130,36	1 104,15	1 044,81	1 136,31	—	1 042,71	1 046,30	1 067,87	1 062,25	1 105,46



## 3.5 Indennità per tirocini in mobilità transnazionale

Paese	Mesi						SA (1)	MA (2)	GA (3)
	1	2	3	4	5	6			
Austria	1 617	2 312	3 094	4 082	4 732	5 382	162,5	650,2	22 733
Belgio	1 501	2 183	2 841	3 719	4 305	4 890	151,0	585,3	21 575
Bulgaria	990	1 413	1 831	2 583	2 980	3 377	99,2	396,7	13,97
Cipro	1 342	1 854	2 499	3 316	3 957	4 495	134,5	538,2	18,94
Repubblica ceca	1 365	1 876	2 522	3 369	4 018	4 564	136,5	546,17	19,51
Germania	1 477	2 114	2 751	3 749	4 344	4 939	148,7	594,67	21,24
Danimarca	1 973	2 840	3 707	5 080,5	5 889	6 698	202,1	808,5	28,88
Estonia	1 504	2 226	2 949	3 765	4 366	4 968	150,3	601,33	21,48
Spagna	1 552	2 199	2 860	3 894	4 514	5 133	154,8	619,17	22,11
Finlandia	1 806	2 587	3 351	4 537	5 260	5 982	180,6	722,5	25,80
Francia	1 771	2 533	3 295	4 451	5 162	5 873	177,8	711	25,39
Regno Unito	1 972	2 820	3 668	4 950	5 737	6 525	196,9	787,67	28,13
Ungheria	1 255	1 790	2 324	3 223	3 727	4 231	126,1	504,33	18,01
Grecia	1 402	2 000	2 598	3 674	4 251	4 828	144,2	576,83	20,60
Irlanda	1 788	2 559	3 330	4 493	5 210	5 927	179,3	717,3	25,62
Islanda	1 614	2 312	3 011	4 062	4 710	5 358	162	648	23,14
Liechtenstein	1 978	2 817	3 656	4 968	5 758	6 547	197,4	789,5	28,20
Lituania	1 145	1 639	2 133	2 912	3 420	3 882	115,6	462,3	16,51
Lussemburgo	1 501	2 148	2 794	3 802	4 406	5 010	151	604	21,57
Lettonia	1 204	1 721	2 238	3 104	3 589	4 074	121,2	484,8	17,32



Paese	Mesi						SA (¹)	MA (²)	GA (³)
	1	2	3	4	5	6			
Malta	1 315	1 883	2 452	3 362	3 891	4 420	132,3	529	18,89
Paesi Bassi	1 597	2 350	3 058	4 144	4 805	5 466	165,3	661,2	23,61
Norvegia	2 129	3 035	3 942	5 341	6 189	7 036	211,9	847,7	30,27
Polonia	1 232	1 758	2 284	3 174	3 669	4 165	123,9	495,5	17,70
Portogallo	1 371	1 959	2 548	3 492	4 041	4 591	137,4	549,5	19,63
Romania	1 056	1 507	1 958	2 745	3 170	3 596	106,3	425,3	15,19
Svezia	1 771	2 533	3 288	4 452	5 161	5 871	177,3	709,3	25,33
Slovenia	1 363	1 945	2 526	3 465	4 011	4 556	136,3	545,3	19,48
Slovacchia	1 293	1 850	2 408	3 308	3 827	4 346	129,8	519,2	18,54
Turchia	1 194	1 706	2 218	3 071	3 552	4 033	120,3	481	17,18
Svizzera	1 879	2 579	3 279	4 670	5 370	6 070	175,0	700,0	25,00
Croazia	1 157	1 589	2 021	2 953	3 385	3 817	108	432	15,43

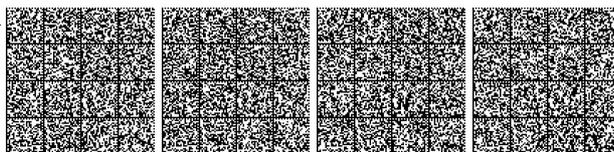
(¹) SA = settimana aggiuntiva

(²) MA = mese aggiuntivo

(³) GA = giorno aggiuntivo

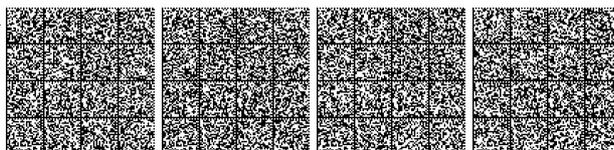
## 3.6 Indennità per colloqui/o

Luogo o paese di destinazione	Distanza (km)	Importo (EUR)	
		Viaggio e alloggio	Indennità giornaliera
Qualsiasi paese dell'UE-28 e dell'EFTA/SEE (Islanda e Norvegia)	0 - 50	0	50/g (> 12 h) 25½/g (> 6 h - 12 h) Max 3 gg
	> 50 - 250	100	
	> 250 - 500	250	
	> 500	350	



## 3.7 Indennità per il trasferimento in un altro stato membro (tirocinio)

Paese di destinazione	Importo (EUR)
Austria	1 025
Belgio	970
Bulgaria	635
Croazia	675
Cipro	835
Repubblica ceca	750
Danimarca	1 270
Estonia	750
Finlandia	1 090
Francia	1 045
Germania	940
Grecia	910
Ungheria	655
Islanda	945
Irlanda	1 015
Italia	995
Lettonia	675
Lituania	675
Lussemburgo	970
Malta	825
Paesi Bassi	950
Norvegia	1 270
Polonia	655
Portogallo	825
Romania	635
Slovacchia	740
Slovenia	825
Spagna	890
Svezia	1 090
Regno Unito	1 060



## ALLEGATO VII

## Condizioni relative al rimborso alla Slovacchia delle spese in base a tabelle standard di costi unitari

## 1. Definizione delle tabelle standard di costi unitari

Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)																										
1. Sostegno allo sviluppo professionale delle competenze linguistiche dei dipendenti nell'ambito del programma operativo «Risorse umane» (2014SK05M0OP001), assi prioritari: 2. Iniziativa a favore dell'occupazione giovanile, 3. Occupazione e 4. Inclusione sociale	Periodo di 45 minuti di corso di lingua straniera per dipendente	— Tutti i costi ammissibili dell'operazione, compresi i costi diretti di formazione	Numero di periodi di 45 minuti completati per dipendente	8,53																										
2. Patente europea del computer — ECDL, certificazione nell'ambito del programma operativo «Risorse umane» (2014SK05M0OP001), asse prioritario 1. Istruzione, 2. Iniziativa a favore dell'occupazione giovanile, 3. Occupazione	Certificazione ECDL	— Tutti i costi ammissibili dell'operazione, compresi i costi diretti di esame e rilascio dei certificati	Numero di certificati ECDL rilasciati, distinti per profilo e modulo (*)	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="639 398 699 792">Nome del certificato</th> <th data-bbox="639 248 699 398">Prezzo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="699 398 758 792">Profilo ECDL — 1 esame Base/Standard</td> <td data-bbox="699 248 758 398">31,50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="758 398 817 792">Profilo ECDL — 2 esami Base/Standard</td> <td data-bbox="758 248 817 398">59,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="817 398 876 792">Profilo ECDL — 3 esami Base/Standard</td> <td data-bbox="817 248 876 398">76,50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="876 398 935 792">Profilo ECDL — 4 esami Base/Standard</td> <td data-bbox="876 248 935 398">92,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="935 398 994 792">Profilo ECDL — 5 esami Base/Standard</td> <td data-bbox="935 248 994 398">111,50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="994 398 1053 792">Profilo ECDL — 6 esami Base/Standard</td> <td data-bbox="994 248 1053 398">127,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1053 398 1112 792">Profilo ECDL — 7 esami Base/Standard</td> <td data-bbox="1053 248 1112 398">142,50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1112 398 1171 792">Profilo ECDL — 8 esami Base/Standard</td> <td data-bbox="1112 248 1171 398">163,00</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1171 398 1230 792">Profilo ECDL — 1 esame Advanced</td> <td data-bbox="1171 248 1230 398">39,10</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1230 398 1289 792">Profilo ECDL — 2 esami Advanced</td> <td data-bbox="1230 248 1289 398">74,30</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1289 398 1348 792">Profilo ECDL — 3 esami Advanced</td> <td data-bbox="1289 248 1348 398">99,40</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1348 398 1359 792">Profilo ECDL — 4 esami Advanced</td> <td data-bbox="1348 248 1359 398">122,50</td> </tr> </tbody> </table>	Nome del certificato	Prezzo	Profilo ECDL — 1 esame Base/Standard	31,50	Profilo ECDL — 2 esami Base/Standard	59,00	Profilo ECDL — 3 esami Base/Standard	76,50	Profilo ECDL — 4 esami Base/Standard	92,00	Profilo ECDL — 5 esami Base/Standard	111,50	Profilo ECDL — 6 esami Base/Standard	127,00	Profilo ECDL — 7 esami Base/Standard	142,50	Profilo ECDL — 8 esami Base/Standard	163,00	Profilo ECDL — 1 esame Advanced	39,10	Profilo ECDL — 2 esami Advanced	74,30	Profilo ECDL — 3 esami Advanced	99,40	Profilo ECDL — 4 esami Advanced	122,50
Nome del certificato	Prezzo																													
Profilo ECDL — 1 esame Base/Standard	31,50																													
Profilo ECDL — 2 esami Base/Standard	59,00																													
Profilo ECDL — 3 esami Base/Standard	76,50																													
Profilo ECDL — 4 esami Base/Standard	92,00																													
Profilo ECDL — 5 esami Base/Standard	111,50																													
Profilo ECDL — 6 esami Base/Standard	127,00																													
Profilo ECDL — 7 esami Base/Standard	142,50																													
Profilo ECDL — 8 esami Base/Standard	163,00																													
Profilo ECDL — 1 esame Advanced	39,10																													
Profilo ECDL — 2 esami Advanced	74,30																													
Profilo ECDL — 3 esami Advanced	99,40																													
Profilo ECDL — 4 esami Advanced	122,50																													



Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
3. Sostegno all'inclusione nelle scuole elementari nell'ambito del programma operativo «Risorse umane» (2014SK05M00P001), asse prioritario Istruzione	Creazione di nuovi posti in squadre inclusive e impiego in essi	— Costi salariali diretti — Costi indiretti	Numero di mesi durante i quali un nuovo posto in una squadra inclusiva è occupato	Psicologo scolastico: 1 235/mese Pedagogo speciale/Sociopedagogista: 1 440/mese
4. Sostegno all'inclusione nelle scuole dell'infanzia ed elementari nell'ambito del programma operativo «Risorse umane» (2014SK05M00P001), asse prioritario Istruzione	Creazione di nuovi posti per assistenti pedagogici e impiego in essi	— Costi salariali diretti — Costi indiretti	Numero di mesi durante i quali un nuovo posto per un assistente pedagogico è occupato	1 005/mese

(1) Sono possibili due moduli: 1) Base/Standard e 2) Advanced.

## 2. Adeguamento degli importi

Non applicabile

## ALLEGATO VIII

### Condizioni relative al rimborso alla Germania delle spese in base a tabelle standard di costi unitari

#### 1. Definizione delle tabelle standard di costi unitari

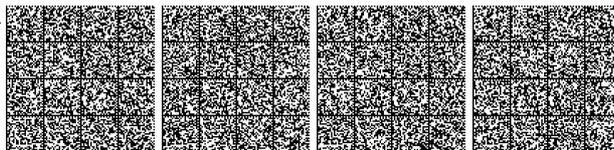
Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
1. Formazione in materia di sviluppo scolastico inclusivo: <b>Perfezionamento professionale per insegnanti con responsabilità di gestione.</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Medemburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti che completano la formazione con profitto	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che: — hanno partecipato ad almeno 51 delle 60 ore programmate (di eventi che richiedono la presenza o fornendo sostegno al processo nelle scuole) e — hanno ricevuto un certificato di partecipazione	4 702,60



Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
2. Formazione in materia di sviluppo scolastico inclusivo: <b>Formazione per il corpo insegnante</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Meclenburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti al seminario sullo sviluppo scolastico inclusivo	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che hanno frequentato il seminario di otto ore e hanno ricevuto un certificato di partecipazione	33,32
3. Formazione in materia di sviluppo scolastico inclusivo: <b>Perfezionamento professionale degli insegnanti in aula</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Meclenburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti che completano la formazione con profitto	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che: — hanno frequentato almeno 153 delle 180 ore programmate e — hanno ricevuto un certificato di partecipazione	11 474,14
4. Formazione in materia di sviluppo scolastico inclusivo: <b>Perfezionamento professionale in tema di apprendimento pratico</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Meclenburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti che completano la formazione con profitto	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che: — hanno frequentato almeno 26 delle 30 ore programmate e — hanno ricevuto un certificato di partecipazione	1 698,24
5. Formazione in materia di sviluppo scolastico inclusivo: <b>Perfezionamento professionale per educatori</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Meclenburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti che completano la formazione con profitto	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che: — hanno frequentato almeno 36 delle 42 ore programmate (a seminari con formatori esterni e sostegno al processo) e — hanno ricevuto un certificato di partecipazione	246,20



Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
6. Formazione degli insegnanti nelle scuole professionali: <b>Formazione didattica tecnica e speciale</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Meclenburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti che completano la formazione con profitto	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che: — hanno preso parte ad almeno 104 delle 120 ore programmate di eventi che richiedono la presenza e — hanno partecipato ad almeno 51 delle 60 ore programmate di lavoro in piccoli gruppi e — hanno completato con profitto tutte le attività previste nel piano di autoapprendimento e — hanno ricevuto un certificato per aver soddisfatto i tre criteri di cui sopra	14 678,40
7. Formazione degli insegnanti nelle scuole professionali: <b>Formazione nel sostegno a giovani immigrati per l'acquisizione della lingua tedesca</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Meclenburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti che completano la formazione con profitto	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che: — hanno preso parte ad almeno 80 delle 96 ore programmate di eventi che richiedono la presenza e — hanno partecipato a sei ore di sessioni di consulenza individuale e — hanno completato con profitto tutte le attività previste nel piano di autoapprendimento e — hanno ricevuto un certificato per aver soddisfatto i tre criteri di cui sopra	7 268,34
8. Formazione degli insegnanti nelle scuole professionali: <b>Formazione per assistenza individuale a giovani in gruppi di apprendimento fortemente eterogenei</b> Asse prioritario B OP 2014DE05SFOP009 (Meclenburgo-Pomerania occidentale)	Partecipanti che completano la formazione con profitto	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di partecipanti che: — hanno preso parte ad almeno 104 delle 120 ore programmate di eventi che richiedono la presenza e — hanno partecipato ad almeno 51 delle 60 ore programmate di lavoro in piccoli gruppi e — hanno completato con profitto tutte le attività previste nel piano di autoapprendimento e — hanno ricevuto un certificato per aver soddisfatto i tre criteri di cui sopra	14 105,51



## 2. Adeguamento degli importi

Non pertinente.

### ALLEGATO IX

#### Condizioni relative al rimborso ai Paesi Bassi delle spese in base a tabelle standard di costi unitari

##### 1. Definizione delle tabelle standard di costi unitari

Tipo di operazioni	Denominazione degli indicatori	Categoria di costo	Unità di misura degli indicatori	Valori (in EUR)
1. Attività di reinserimento dei detenuti nel settore dei servizi penitenziari Asse prioritario 1 OP 2014NL05SFOP001 Priorità di investimento: 91 — Inclusione attiva	Giorni di calendario di partecipazione di un detenuto durante il periodo di intervento <sup>(1)</sup> nel settore dei servizi penitenziari (GW)	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di giorni di calendario di partecipazione di un detenuto nel periodo di intervento	14,50
2. Attività di reinserimento dei detenuti con assistenza psichiatrica (Forzo) Asse prioritario 1 OP 2014NL05SFOP001 Priorità di investimento: 91 — Inclusione attiva	Giorni di calendario di partecipazione di un detenuto durante il periodo di intervento nel settore dell'assistenza psichiatrica (Forzo).	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di giorni di calendario di partecipazione di un detenuto nel periodo di intervento	21,00
3. Attività di reinserimento di delinquenti minorenni e giovani in istituti posti sotto sorveglianza in base a una sentenza giudiziaria di diritto civile Asse prioritario 1 OP 2014NL05SFOP001 Priorità di investimento: 91 — Inclusione attiva	Giorni di calendario di partecipazione di un delinquente minore o di un giovane durante il periodo di intervento nel settore «Delinquenti minorenni e giovani in istituti di custodia in virtù del diritto civile» <sup>(1)</sup>	Tutti i costi ammissibili (costi del personale, altri costi diretti e indiretti)	Numero di giorni di calendario di partecipazione di un delinquente minore o di un giovane nel periodo di intervento	26,50

(1) Ai fini delle operazioni di tipo da 1 a 3 per periodo di intervento si intende il periodo compreso fra la data di ammissione e la data di completamento dall'attività di reinserimento.

##### 2. Adeguamento degli importi

Gli importi delle tabelle standard di costi unitari stabiliti per i tipi di operazioni da 1 a 3 sono adeguati annualmente in linea con l'indice dei prezzi al consumo dei Paesi Bassi: <https://www.cbs.nl/nl-n/conversie/uitgelicht/de-consumentenprijsindex>. Gli indici sono disponibili su CBS Statline.



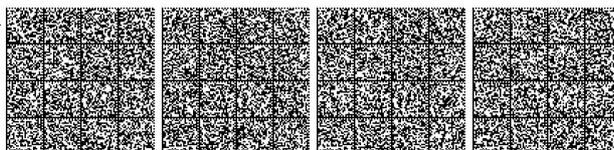
La prima indicizzazione sarà calcolata nel 2017. L'anno di riferimento per gli importi delle tabelle standard di costi unitari di cui al presente allegato è il 2015. (indice dei prezzi al consumo 2015 = 100).

Ogni anno (N), a decorrere dal 2017, gli importi saranno indicizzati applicando l'indice dei prezzi al consumo dell'anno N-1, assumendo l'anno 2015 come base di riferimento. Per calcolare gli importi delle tabelle standard di costi unitari da applicare in un determinato anno verrà usata la seguente formula:

importi delle tabelle standard di costi unitari per l'anno N = importi delle tabelle standard di costi unitari di cui al presente allegato \* indice dei prezzi al consumo nell'anno N-1 (con base di riferimento 2015 = 100)/100.»

\_\_\_\_\_

17CE0645



## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/91 DELLA COMMISSIONE

del 10 gennaio 2017

## recante iscrizione di una denominazione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette [Brillat-Savarin (IGP)]

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 52, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1151/2012, la domanda di registrazione della denominazione «Brillat-Savarin» presentata dalla Francia è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>.
- (2) Poiché alla Commissione non è stata notificata alcuna dichiarazione di opposizione ai sensi dell'articolo 51 del regolamento (UE) n. 1151/2012, la denominazione «Brillat-Savarin» deve essere registrata,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

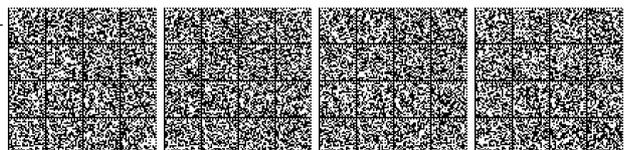
La denominazione «Brillat-Savarin» (IGP) è registrata.

La denominazione di cui al primo comma identifica un prodotto della classe 1.3. Formaggi dell'allegato XI del regolamento di esecuzione (UE) n. 668/2014 della Commissione <sup>(3)</sup>.*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 10 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Phil HOGAN  
Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GUL 343 del 14.12.2012, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU C 330 dell'8.9.2016, pag. 6.<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 668/2014 della Commissione, del 13 giugno 2014, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari (GU L 179 del 19.6.2014, pag. 36).

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/92 DELLA COMMISSIONE****del 18 gennaio 2017****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio <sup>(1)</sup>,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 18 gennaio 2017

*Per la Commissione,  
a nome del presidente  
Jerzy PLEWA*

*Direttore generale  
Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

<sup>(2)</sup> GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.



## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	IL	162,4
	MA	140,5
	SN	190,2
	TR	154,5
	ZZ	161,9
0707 00 05	EG	250,3
	MA	80,2
	TR	197,4
0709 91 00	ZZ	176,0
	EG	153,4
0709 93 10	ZZ	153,4
	MA	318,3
0805 10 20	TR	244,5
	ZZ	281,4
	EG	49,2
	MA	53,0
0805 20 10	TN	57,8
	TR	67,5
	ZZ	56,9
	IL	155,4
	MA	73,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	ZZ	114,5
	EG	97,9
	IL	119,3
	JM	89,1
	MA	114,8
	TR	76,8
	ZZ	99,6
	TR	93,5
0805 50 10	ZZ	93,5
	TR	93,5
0808 10 80	CN	119,1
	US	105,5
	ZZ	112,3
0808 30 90	ZZ	112,3
	CN	81,5
	TR	133,1
	ZZ	107,3

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».



---

# RETTIFICHE

---

**Rettifica della direttiva 2003/127/CE della Commissione, del 23 dicembre 2003, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 10 del 16 gennaio 2004)

Pagina 44, allegato, modifiche dell'allegato II della direttiva 1999/37/CE, titolo:

anziché: «PARTE I DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE <sup>(1)</sup>»

leggasi: «PARTE II DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE <sup>(1)</sup>».

## 17CE0650

**Rettifica della direttiva 2011/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2011, relativa alle fusioni delle società per azioni**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 110 del 29 aprile 2011)

Pagina 2, articolo 1, paragrafo 1:

anziché: «— per l'Ungheria:  
— részvénytársaság.»

leggasi: «— per l'Ungheria:  
— nyilvánosan működő részvénytársaság.»

anziché: «— per Malta:  
— kumpannija pubblika/public limited liability company, kumpannija privata/private limited liability company.»

leggasi: «— per Malta:  
— kumpannija pubblika ta' responsabbiltà limitata/public limited liability company.»

## 17CE0651

---

VITTORIA ORLANDO, *redattore*

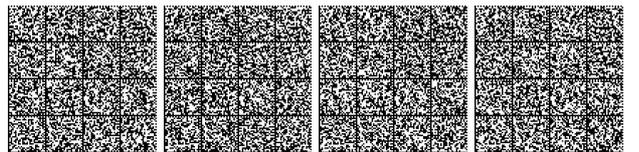
DELIA CHIARA, *vice redattore*

---

(WI-GU-2017-GUE-021) Roma, 2017 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.



*pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca*



## MODALITÀ PER LA VENDITA

**La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:**

- **presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti [www.ipzs.it](http://www.ipzs.it) e [www.gazzettaufficiale.it](http://www.gazzettaufficiale.it).**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.  
Vendita Gazzetta Ufficiale  
Via Salaria, 691  
00138 Roma  
fax: 06-8508-3466  
e-mail: [informazioni@gazzettaufficiale.it](mailto:informazioni@gazzettaufficiale.it)

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.



  
**GAZZETTA UFFICIALE**  
 DELLA REPUBBLICA ITALIANA

**CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)**  
**validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013**

**GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)**

	CANONE DI ABBONAMENTO
<b>Tipo A</b> Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari: <i>(di cui spese di spedizione € 257,04)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 128,52)*</i>	- annuale € <b>438,00</b> - semestrale € <b>239,00</b>
<b>Tipo B</b> Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale: <i>(di cui spese di spedizione € 19,29)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 9,64)*</i>	- annuale € <b>68,00</b> - semestrale € <b>43,00</b>
<b>Tipo C</b> Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE: <i>(di cui spese di spedizione € 41,27)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 20,63)*</i>	- annuale € <b>168,00</b> - semestrale € <b>91,00</b>
<b>Tipo D</b> Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali: <i>(di cui spese di spedizione € 15,31)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 7,65)*</i>	- annuale € <b>65,00</b> - semestrale € <b>40,00</b>
<b>Tipo E</b> Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni: <i>(di cui spese di spedizione € 50,02)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 25,01)*</i>	- annuale € <b>167,00</b> - semestrale € <b>90,00</b>
<b>Tipo F</b> Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali: <i>(di cui spese di spedizione € 383,93)*</i> <i>(di cui spese di spedizione € 191,46)*</i>	- annuale € <b>819,00</b> - semestrale € <b>431,00</b>

**N.B.:** L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

**CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO**

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

**PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI**

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€ 1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo serie speciale, <i>concorsi</i> , prezzo unico	€ 1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

**PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI**

*(di cui spese di spedizione € 129,11)\** - annuale € **302,47**  
*(di cui spese di spedizione € 74,42)\** - semestrale € **166,36**

**GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II**

*(di cui spese di spedizione € 40,05)\** - annuale € **86,72**  
*(di cui spese di spedizione € 20,95)\** - semestrale € **55,46**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

**Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.**

Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

**RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI**

Abbonamento annuo € **190,00**  
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5% € **180,50**  
Volume separato (oltre le spese di spedizione) € 18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

**N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.**

**RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO**

\* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.



\* 4 5 - 4 1 0 6 0 0 1 7 0 3 1 3 \*

**€ 15,00**

