



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Strasburgo, 13 giugno 2012
(OR. en)

2011/0243 (COD)
LEX 1277

PE-CONS 18/1/12
REV 1

MAR 36
ENV 246
CODEC 843

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
SULL'INTRODUZIONE ACCELERATA DELLE NORME
IN MATERIA DI DOPPIO SCAFO DI TECNOLOGIA EQUIVALENTE
PER LE PETROLIERE MONOSCAFO
(RIFUSIONE)**

**REGOLAMENTO (UE) N. .../2012
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 13 giugno 2012

**sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo
o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo**

(rifusione)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
previa consultazione del Comitato delle regioni,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 43 del 15.2.2012, pag. 98.

² Posizione del Parlamento europeo del 23 maggio 2012 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e Decisione del Consiglio del 7 giugno 2012.

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo¹, ha subito diverse e sostanziali modificazioni². Poiché sono necessarie nuove modificazioni, è opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di detto regolamento.
- (2) Nell'ambito della politica comune dei trasporti dovrebbero essere adottate misure al fine di migliorare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento nei trasporti marittimi.
- (3) L'Unione è seriamente preoccupata per i sinistri marittimi causati da petroliere e per l'inquinamento delle coste dell'Unione che ne consegue, nonché per i danni provocati alla fauna, alla flora e ad altre risorse marine.
- (4) Nella comunicazione per una politica comune sulla sicurezza dei mari la Commissione ha posto l'accento sulla richiesta del Consiglio straordinario "Ambiente e Trasporti" del 25 gennaio 1993 di sostenere le iniziative dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in materia di riduzione del divario tra la sicurezza delle navi di nuova costruzione e delle navi esistenti grazie a migliorie e/o alla progressiva eliminazione delle navi esistenti.

¹ GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1.

² Cfr. allegato I.

- (5) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari¹, il Consiglio ha pienamente condiviso gli obiettivi formulati nella comunicazione della Commissione.
- (6) Nella risoluzione dell'11 marzo 1994 su una politica comune sulla sicurezza dei mari², il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente la comunicazione della Commissione ed ha sollecitato in particolare azioni volte a migliorare le norme di sicurezza delle navi cisterna.
- (7) Nella risoluzione del 20 gennaio 2000 sulla marea nera causata dal naufragio dell'Erika³, il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente le iniziative della Commissione volte ad anticipare la data di introduzione dell'obbligo del doppio scafo per le petroliere.
- (8) Nella risoluzione del 21 novembre 2002 sul naufragio della petroliera "Prestige" al largo delle coste della Galizia⁴, il Parlamento europeo ha auspicato l'emanazione di misure più severe che possano entrare in vigore quanto prima, affermando che la nuova catastrofe ha evidenziato nuovamente la necessità di un'azione efficace a livello internazionale e unionale per migliorare in modo significativo la sicurezza marittima.
- (9) L'IMO ha stabilito, nell'ambito della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e del relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), norme definite a livello internazionale per la prevenzione dell'inquinamento che riguardano la progettazione e l'esercizio delle petroliere. Gli Stati membri sono parti della convenzione MARPOL 73/78.

¹ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

² GU C 91 del 28.3.1994, pag. 301.

³ GU C 304 del 24.10.2000, pag. 198.

⁴ GU C 25 E del 29.1.2004, pag. 415.

- (10) A norma dell'articolo 3.3 della convenzione MARPOL 73/78, la convenzione non si applica alle navi da guerra o ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali.
- (11) Il raffronto tra i dati statistici relativi all'età e ai sinistri delle navi cisterna rivela un aumento del tasso di sinistri per le navi più vetuste. È riconosciuto a livello internazionale che l'applicazione delle modifiche apportate nel 1992 alla convenzione MARPOL 73/78, che prevedono l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo esistenti quando raggiungono una certa età, garantirà un maggior livello di protezione contro l'inquinamento accidentale da idrocarburi in caso di collisione o incaglio.
- (12) È nell'interesse dell'Unione adottare misure per garantire che le petroliere che accedono ai porti o ai terminali in mare aperto o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione degli Stati membri e le petroliere che battono la bandiera degli Stati membri siano conformi alla regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, rivista nel 2004 mediante la risoluzione MEPC 117(52), adottata dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ("MEPC"), al fine di ridurre i rischi di inquinamento accidentale da idrocarburi nelle acque europee.

- (13) La risoluzione MEPC 114(50), adottata il 4 dicembre 2003, ha introdotto una nuova regola 21 nell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 sulla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi di petroliere quando trasportano prodotti petroliferi pesanti (HGO), che vieta il trasporto di HGO in petroliere a scafo singolo. I paragrafi 5, 6 e 7 della regola 21 prevedono la possibilità di deroghe all'applicazione di talune disposizioni di tale regola. La dichiarazione della presidenza italiana del Consiglio europeo per conto dell'Unione europea, che figura nella relazione ufficiale adottata dal MEPC nella sua 50^a sessione (MEPC 50/3), esprime un impegno politico a non invocare tali deroghe.
- (14) Il 6 marzo 1992 l'IMO ha adottato modifiche della convenzione MARPOL 73/78 che sono entrate in vigore il 6 luglio 1993. Tali misure prevedono, per le petroliere consegnate a partire dal 6 luglio 1996, l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente al fine di prevenire un inquinamento da idrocarburi in caso di collisione o incaglio. Tali modifiche prevedono inoltre, per le petroliere monoscafo consegnate prima di tale data, un programma di eliminazione avente effetto a decorrere dal 6 luglio 1995, in base al quale le petroliere consegnate prima del 1° giugno 1982 dovranno conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente entro venticinque o, in certi casi, trenta anni dopo la data di consegna. Le petroliere monoscafo esistenti non potrebbero più operare a partire dal 2005 e, in taluni casi, dal 2012, a meno che soddisfino le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente previste dalla regola 19 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78. Per quanto riguarda le petroliere monoscafo esistenti consegnate dopo il 1° giugno 1982 o quelle consegnate anteriormente al 1° giugno 1982, ma che sono state modificate in modo da soddisfare le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata e delle relative sistemazioni protettive, il termine ultimo sarà raggiunto entro il 2026.

- (15) Il 27 aprile 2001 durante la 46^a sessione del MEPC sono state adottate rilevanti modifiche alla regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 mediante la risoluzione MEPC 95(46) e il 4 dicembre 2003 mediante la risoluzione MEPC 111(50), che ha introdotto un nuovo calendario accelerato di progressiva eliminazione delle petroliere monoscafo. I termini rispettivi entro i quali le petroliere devono conformarsi alla regola 19 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 dipendono dalle dimensioni e dall'età della nave. In detto calendario le petroliere sono pertanto divise in tre categorie a seconda della loro stazza, costruzione ed età. Tutte queste categorie, compresa quella inferiore, ossia la categoria 3, sono importanti per gli scambi all'interno dell'Unione.
- (16) Il termine ultimo entro il quale le petroliere monoscafo devono essere eliminate è la data anniversario del giorno di consegna della nave, secondo un calendario a partire dal 2003 fino al 2005 per le petroliere di categoria 1 e fino al 2010 per le petroliere delle categorie 2 e 3.
- (17) La regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 introduce un requisito secondo cui tutte le petroliere a scafo unico possono continuare ad operare soltanto a condizione che siano conformi ad un regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS), adottato il 27 aprile 2001 mediante la risoluzione MEPC 94(46) dall'IMO, come modificata mediante la risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002, e mediante la risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003. Il CAS obbliga l'amministrazione dello Stato di bandiera a rilasciare una dichiarazione di conformità, nonché a partecipare alle procedure di ispezione nell'ambito del regime di valutazione delle condizioni. Il CAS mira a rilevare le debolezze strutturali nelle petroliere di una certa età e dovrebbe quindi applicarsi a tutte le petroliere di età pari o superiore a quindici anni.

- (18) La regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 prevede una deroga per le petroliere delle categorie 2 e 3 secondo cui, in determinate circostanze, esse possono operare oltre la data limite per la loro eliminazione. La regola 20.8.2 dello stesso allegato riconosce il diritto, per le parti della convenzione MARPOL 73/78, di negare l'accesso a porti o terminali in mare aperto sotto la loro giurisdizione a petroliere cui è stato consentito di operare in virtù di tale deroga. Gli Stati membri hanno dichiarato la loro intenzione di avvalersi di tale diritto. Qualsiasi decisione di ricorrere a tale diritto dovrebbe essere comunicata all'IMO.
- (19) È importante garantire che le disposizioni del presente regolamento non compromettano la sicurezza degli equipaggi o delle petroliere in cerca di un'area sicura o di un luogo di rifugio.
- (20) Al fine di consentire ai cantieri navali degli Stati membri di procedere alla riparazione di petroliere monoscafo, gli Stati membri possono prevedere deroghe per autorizzare l'ingresso nei loro porti di tali navi, a condizione che non trasportino nessun carico.

- (21) È alquanto improbabile che l'IMO modifichi il contenuto delle pertinenti regole della convenzione MARPOL 73/78 e delle risoluzioni MEPC 111(50) e 94(46) adottate dal MEPC di cui al presente regolamento. In tali testi potrebbero, tuttavia, essere introdotte modifiche non sostanziali, quali una rinumerazione. Al fine di mantenere il presente regolamento aggiornato in relazione alle più recenti evoluzioni del pertinente diritto internazionale, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea solo riguardo alle modifiche che non amplino l'ambito d'applicazione del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Scopo

Il presente regolamento ha lo scopo di prevedere l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78, come definito all'articolo 3 del presente regolamento, applicabili alle petroliere monoscafo, e di vietare il trasporto verso o da porti degli Stati membri di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate:
 - a) che battono la bandiera di uno Stato membro;
 - b) che, indipendentemente dalla loro bandiera, accedono a un porto o ad un terminale in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salpano da essi o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Ai fini dell'articolo 4, paragrafo 3, il presente regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate.

2. Il presente regolamento non si applica a navi da guerra o ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali. Gli Stati membri si impegnano, per quanto ragionevole e praticabile, a rispettare il presente regolamento per le navi di cui al presente paragrafo.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) "convenzione MARPOL 73/78": la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, come modificata dal protocollo del 1978, nella sua versione aggiornata;
- 2) "petroliera": una nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
- 3) "portata lorda": la portata lorda quale definita nella regola 1.23 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;

- 4) "petroliera di categoria 1": una petroliera di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate il cui carico sia costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante, nonché petroliera di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate il cui carico sia costituito da idrocarburi diversi da quelli sopra specificati, che non soddisfino i requisiti prescritti dalle regole da 18.1 a 18.9, da 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
- 5) "petroliera di categoria 2": una petroliera di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate il cui carico sia costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante, nonché petroliera di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate il cui carico sia costituito da idrocarburi diversi da quelli sopra specificati, che soddisfino i requisiti prescritti dalle regole da 18.1 a 18.9, da 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78; ogni petroliera di Categoria 2 è provvista di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini di protezione (SBT/ PL);
- 6) "petroliera di categoria 3": una petroliera di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate, ma inferiore alla portata lorda specificata ai punti 4 e 5;
- 7) "petroliera monoscafo": una petroliera che non soddisfa i requisiti in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alle regole 19 e 28.6 dell'allegato I della convenzione MARPOL73/78;

- 8) "petroliera a doppio scafo":
- a) una petroliera di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate, che soddisfa i requisiti in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alle regole 19 e 28.6 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 ovvero i requisiti prescritti dalla regola 20.1.3 del medesimo allegato; o
 - b) una petroliera di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 5 000 tonnellate, provvista di cisterne o di spazi a doppio fondo rispondenti ai requisiti di cui alla regola 19.6.1 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, nonché di cisterne o di spazi laterali sistemati conformemente alla regola 19.3.1 e rispondenti al requisito in materia di distanza w di cui alla regola 19.6.2;
- 9) "età": l'età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;
- 10) "combustibili pesanti per motori diesel": i combustibili per motori diesel quali definiti dalla regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
- 11) "oli combustibili": i distillati pesanti o i residui del petrolio greggio o le miscele di tali prodotti, quali definiti dalla regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;

- 12) "prodotti petroliferi pesanti":
- a) il petrolio greggio con una densità, alla temperatura di 15 °C, superiore a 900 kg/m³ (che corrisponde a un grado API inferiore a 25,7);
 - b) i prodotti petroliferi diversi dal petrolio greggio, con una densità, alla temperatura di 15 °C, superiore a 900 kg/m³ o con una viscosità cinematica, alla temperatura di 50°C, superiore a 180 mm²/s (che corrisponde a una viscosità cinematica superiore a 180 cSt);
 - c) bitume e catrame e relative emulsioni.

Articolo 4

*Conformità delle petroliere monoscafo alle norme
in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente*

1. Nessuna petroliera è autorizzata ad operare battendo la bandiera di uno Stato membro o ad accedere, indipendentemente dalla sua bandiera, ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.

2. In deroga al paragrafo 1, le petroliere della categoria 2 o 3 che dispongano unicamente di un doppio fondo o di un rivestimento doppio non utilizzato per il trasporto di petrolio e percorrente l'intera lunghezza della cisterna di carico, o che dispongano di spazi a doppio scafo non utilizzati per il trasporto di petrolio e percorrenti l'intera lunghezza della cisterna di carico, ma che non soddisfino le condizioni per l'esenzione dalle disposizioni della regola 20.1.3 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, possono continuare ad operare, fino alla data anniversario del varo della nave nel 2015 o fino alla data in cui la nave raggiunge l'età di venticinque anni dalla consegna, a seconda di quale data sia anteriore.

3. Nessuna petroliera che trasporti prodotti petroliferi pesanti è autorizzata a battere la bandiera di uno Stato membro a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.

Nessuna petroliera che trasporti prodotti petroliferi pesanti è autorizzata, indipendentemente dalla sua bandiera, ad accedere a o uscire da porti o terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro o a gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro, a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.

4. Le petroliere che operano esclusivamente nei porti e nella navigazione interna possono essere esonerate dal paragrafo 3 a condizione che siano debitamente autorizzate a norma della legislazione in materia di navigazione interna.

Articolo 5

Conformità al regime di valutazione delle condizioni delle navi

Una petroliera monoscafo di età superiore a quindici anni non è autorizzata, indipendentemente dalla sua bandiera, ad accedere a porti o terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, a salpare da essi o a gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro a meno che tale petroliera non sia conforme al regime di valutazione delle condizioni delle navi di cui all'articolo 6.

Articolo 6

Regime di valutazione delle condizioni delle navi

Ai fini dell'articolo 5, si applica il regime di valutazione delle condizioni delle navi, adottato dalla risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, come modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003.

Articolo 7
Termine ultimo

Dopo la data anniversario del giorno di consegna nel 2015 non è più consentito:

- a) continuare a navigare alle petroliere di categoria 2 e di categoria 3 battenti la bandiera di uno Stato membro a norma della regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
- b) accedere ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro alle altre petroliere di categoria 2 e di categoria 3, indipendentemente dal fatto che continuino a operare battendo bandiera di un paese terzo a norma della regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78.

Articolo 8

Deroghe per navi in difficoltà e per navi da riparare

In deroga agli articoli 4, 5 e 7, la competente autorità di uno Stato membro può permettere, fatte salve le disposizioni nazionali e in circostanze eccezionali, ad una nave specifica di accedere ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione di detto Stato membro, di salpare da essi o di gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di detto Stato membro allorché si tratta di:

- a) una petroliera in difficoltà in cerca di un luogo di rifugio;
- b) una petroliera vuota in procinto di raggiungere un porto per essere riparata.

Articolo 9

Notifica all'IMO

1. A norma dell'articolo 7 del presente regolamento, gli Stati membri informano l'IMO della loro decisione di negare l'ingresso a petroliere che, conformemente alla regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, operano nei porti o nei terminali in mare aperto sotto la loro giurisdizione, sulla base della regola 20.8.2 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78.
2. Gli Stati membri notificano all'IMO le decisioni di autorizzazione, sospensione, revoca o diniego della navigazione per le petroliere di categoria 1 o di categoria 2 abilitate a battere la loro bandiera conformemente all'articolo 5 del presente regolamento, sulla base della regola 20.8.1 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78.

Articolo 10
Procedura di modifica

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 11 riguardo all'allineamento dei rinvii del presente regolamento alle modifiche non sostanziali, quali la rinumerazione, adottate dall'IMO per le regole dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, nonché alle risoluzioni MEPC 111(50) e MEPC 94(46), nella versione modificata dalle risoluzioni MEPC 99(48) e MEPC 112(50), purché tali modifiche non amplino l'ambito di applicazione del presente regolamento.
2. Le modifiche della convenzione MARPOL 73/78 possono essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi¹.

Articolo 11
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

¹ GU L 324 del 29.11.2002, pag.1.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da ...* . La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

* GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 12
Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 417/2002 è abrogato.

I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

Articolo 13
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 Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I

Regolamento abrogato con elenco delle modificazioni successive
(di cui all'articolo 12)

Regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e
del Consiglio

(GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1)

Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento
europeo e del Consiglio
(GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1)

Unicamente per quanto
riguarda i riferimenti
all'articolo 11

Regolamento (CE) n. 1726/2003 del Parlamento
europeo e del Consiglio
(GU L 249 dell'1.10.2003, pag. 1)

Regolamento (CE) n. 2172/2004 della Commissione
(GU L 371 del 18.12.2004, pag. 26)

Regolamento (CE) n. 457/2007 del Parlamento
europeo e del Consiglio
(GU L 113 del 30.4.2007, pag. 1)

Regolamento (CE) n. 219/2009 del Parlamento
europeo e del Consiglio
(GU L 87 del 31.3.2009, pag. 109)

Unicamente per quanto
riguarda i riferimenti al
punto 7.4 dell'allegato

Regolamento (CE) n. 1163/2009 della Commissione
(GU L 314 dell'1.12.2009, pag. 13)

ALLEGATO II

Tavola di concordanza

| Regolamento (CE) N. 417/2002 | Presente regolamento |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Articolo 1 | Articolo 1 |
| Articolo 2, paragrafo 1, alinea | Articolo 2, paragrafo 1, alinea |
| Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, primo trattino | Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, lettera b) |
| Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, secondo trattino | Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, lettera a) |
| Articolo 2, paragrafo 1, secondo comma | Articolo 2, paragrafo 1, secondo comma |
| Articolo 2, paragrafo 2 | Articolo 2, paragrafo 2 |
| Articolo 3 | Articolo 3 |
| Articolo 4, paragrafo 1, alinea | Articolo 4, paragrafo 1 |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera a) | - |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera b) | - |
| Articolo 4, paragrafo 2 | Articolo 4, paragrafo 2 |
| Articolo 4, paragrafo 3 | Articolo 4, paragrafo 3 |
| Articolo 4, paragrafo 4 | Articolo 4, paragrafo 4 |
| Articolo 4, paragrafo 5 | - |
| Articolo 4, paragrafo 6 | - |
| Articolo 5 | Articolo 5 |
| Articolo 6 | Articolo 6 |
| Articolo 7, alinea | Articolo 7, alinea |
| Articolo 7, primo trattino | Articolo 7, lettera a) |

| Regolamento (CE) N. 417/2002 | Presente regolamento |
|-------------------------------------------|----------------------------|
| Articolo 7, secondo trattino | Articolo 7, lettera b) |
| Articolo 7, parole finali | Articolo 7, alinea |
| Articolo 8, paragrafo 1, alinea | Articolo 8, alinea |
| Articolo 8, paragrafo 1, primo trattino | Articolo 8, lettera a) |
| Articolo 8, paragrafo 1, secondo trattino | Articolo 8, lettera b) |
| Articolo 8, paragrafo 2 | - |
| Articolo 9, paragrafo 1 | - |
| Articolo 9, paragrafo 2 | Articolo 9, paragrafo 1 |
| Articolo 9, paragrafo 3 | Articolo 9, paragrafo 2 |
| Articolo 10 | - |
| Articolo 11 | Articolo 10 |
| - | Articolo 11 |
| - | |
| - | |
| Articolo 12 | Articolo 12, primo comma |
| - | Articolo 12, secondo comma |
| Articolo 13 | Articolo 13 |
| - | Allegato I |
| - | Allegato II |