**Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni**

# ►B REGOLAMENTO (CE) N. 785/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**del 21 aprile 2004**

**relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili**

(GU L 138 del 30.4.2004, pag. 1)

Modificato da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n. | pag. | data |
| ►M1 | Regolamento (CE) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2008 | L 311 | 1 | 21.11.2008 |

▼B

# REGOLAMENTO (CE) N. 785/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**del 21 aprile 2004**

**relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ([1]),

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

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([3]),

considerando quanto segue:

(1) Nel quadro della politica comune dei trasporti, e per tutelare più efficacemente i consumatori, è importante garantire un livello assicurativo minimo adeguato per coprire la responsabilità dei vettori aerei in relazione ai passeggeri, al bagaglio, alle merci e ai terzi.

(2) Nel mercato interno dell'aviazione è stata soppressa la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale ed è quindi opportuno stabilire all'interno della Comunità requisiti assicurativi minimi per i vettori aerei comunitari.

(3) È necessaria un'azione comune per garantire che detti requisiti si applichino anche ai vettori aerei di paesi terzi in modo da instaurare parità di condizioni tra essi ed i vettori aerei comunitari.

(4) Nella sua comunicazione del 10 ottobre 2001 relativa alle ripercussioni degli attentati negli Stati Uniti sull'industria dei trasporti aerei, la Commissione ha comunicato l'intenzione di esaminare gli importi e le condizioni di assicurazione prescritti ai fini della concessione delle licenze di esercizio da parte degli Stati membri, con l'obbiettivo di garantire un approccio armonizzato. Inoltre nella successiva comunicazione del 2 luglio 2002 relativa alle assicurazioni nel settore del trasporto aereo a seguito degli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, la Commissione ha affermato che avrebbe continuato a seguire gli sviluppi nel mercato dell'assicurazione del trasporto aereo nella prospettiva di una revisione degli importi assicurati e dei requisiti assicurativi prescritti per la concessione delle licenze di esercizio da parte degli Stati membri.

(5) Con la decisione 2001/539/CE del Consiglio ([4]) la Comunità ha concluso la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa il 28 maggio 1999 a Montreal («Convenzione di Montreal»), la quale stabilisce

([1]) GU C 20 E del 28.1.2003, pag. 193..
([2]) GU C 95 del 23.4.2003, pag. 16.
([3]) Parere del Parlamento europeo del 13 maggio 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 5 dicembre 2003 (GU C 54 E del 2.3.2004, pag. 40), posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2004 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 30 marzo 2004.
([4]) GU L 194 del 18.7.2001, pag. 38.

▼B

nuove norme in materia di responsabilità nel trasporto aereo internazionale di persone, bagagli e merci. Tali norme dovranno infine sostituire quelle della Convenzione di Varsavia del 1929 e delle sue successive modificazioni.

(6) L'articolo 50 della convenzione di Montreal dispone che le parti provvedano affinché i vettori aerei stipulino contratti di assicurazione idonei a coprire la loro responsabilità derivante dalla convenzione. La convenzione di Varsavia del 1929 e le sue successive modificazioni continueranno ad esistere accanto alla convenzione di Montreal per un periodo indeterminato. Entrambe le convenzioni prevedono la possibilità di una responsabilità illimitata.

(7) L'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei [1], prescrive che i vettori aerei siano assicurati in materia di responsabilità in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci, la posta e i terzi, senza peraltro specificare gli importi minimi da assicurare e le condizioni di assicurazione.

(8) Occorre tenere conto del fatto che la Conferenza europea dell'aviazione civile ha adottato, in data 13 dicembre 2000, la risoluzione ECAC/25-1 sui livelli minimi di copertura assicurativa per la responsabilità verso i passeggeri e i terzi, modificata il 27 novembre 2002.

(9) È necessario definire requisiti minimi in materia di copertura assicurativa per i passeggeri, i bagagli, le merci e i terzi applicabili sia ai vettori aerei che agli esercenti di aeromobili che effettuano voli all'interno del territorio di uno Stato membro, incluse le acque territoriali o a destinazione o in provenienza dallo stesso, o che lo sorvolano.

(10) Dovrebbero avere l'obbligo dell'assicurazione i vettori aerei muniti di una valida licenza di esercizio e, nel caso dei vettori aerei comunitari, di una valida licenza di esercizio rilasciata conformemente al regolamento (CEE) n. 2407/92. L'assenza o la scadenza di siffatta licenza non esime l'impresa dal rispetto di tale obbligo.

(11) La convenzione di Montreal specificamente disciplina la responsabilità in relazione ai passeggeri, ai bagagli e alle merci, mentre la responsabilità per la posta è soggetta, conformemente all'articolo 2 di tale convenzione, alle norme applicabili alla relazione tra i vettori e le amministrazioni postali. Nella Comunità l'assicurazione per siffatta responsabilità è sufficientemente disciplinata dall'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92.

(12) L'assicurazione obbligatoria non dovrebbe essere prevista per gli aeromobili di Stato e per determinati altri tipi di aeromobile.

(13) Occorrerebbe prevedere una copertura assicurativa minima nei casi in cui un vettore aereo o un esercente di aeromobili è responsabile nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi conformemente alle norme delle convenzioni internazionali, del diritto comunitario o del diritto nazionale, senza interferenze in tali norme.

(14) L'assicurazione dovrebbe coprire la responsabilità specifica in materia di trasporto aereo per passeggeri, bagagli, merci e terzi. Per quanto concerne i passeggeri, i bagagli e le merci, l'assicurazione dovrebbe comprendere una copertura per la morte e le lesioni personali provocate da incidenti e per la perdita, la distruzione o il danneggiamento di bagagli e merci. Per quanto concerne i terzi, l'assicurazione dovrebbe comprendere una copertura

[1] GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

▼B

per la morte, le lesioni personali e i danni ai beni provocati da incidenti.

(15) Il presente regolamento non dovrebbe essere interpretato nel senso che richieda una doppia assicurazione. Per quanto il vettore contraente e il vettore effettivo ai sensi dell'articolo 39 della convenzione di Montreal possano essere tenuti responsabili per il medesimo danno, gli Stati membri possono stabilire specifiche misure al fine di evitare la doppia assicurazione.

(16) Nonostante gli aggregati costituiscano una pratica di mercato che può consentire l'assicurabilità, in particolare per i rischi di guerra e terrorismo, in quanto permette agli assicuratori un maggior controllo delle loro responsabilità, tale pratica non esime i vettori aerei o gli esercenti di aeromobili dall'obbligo di rispettare i requisiti assicurativi minimi se si raggiunge l'aggregato stabilito dal contratto di assicurazione.

(17) È necessario prescrivere che i vettori aerei dimostrino il costante rispetto dei requisiti minimi previsti dal presente regolamento in materia di copertura assicurativa. Per quanto concerne i vettori aerei comunitari e gli esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati nella Comunità, la presentazione della prova della copertura assicurativa in uno Stato membro dovrebbe essere valida per tutti gli Stati membri, poiché tale assicurazione è stipulata con un'impresa autorizzata al riguardo ai sensi del diritto applicabile.

(18) Per quanto concerne i sorvoli del territorio di uno Stato membro effettuati da vettori aerei non comunitari o da aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità, che non comportano un atterraggio o un decollo da alcuno Stato membro, ciascuno Stato membro sorvolato ha la facoltà, conformemente al diritto internazionale, di chiedere la prova della conformità con i requisiti assicurativi stabiliti dal presente regolamento, ad esempio effettuando controlli a campione.

(19) Decorso un determinato periodo di tempo, è opportuno procedere alla revisione dei requisiti assicurativi minimi.

(20) È opportuno che le procedure per il monitoraggio dell'applicazione dei requisiti assicurativi minimi siano trasparenti e non discriminatorie e che non pregiudichino in alcun modo la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali.

(21) Le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([1]).

(22) Qualora siano necessarie ulteriori disposizioni volte a stabilire un'assicurazione adeguata che copra la responsabilità specifica dei trasporti aerei su aspetti che non sono contemplati nel presente regolamento, gli Stati membri hanno la facoltà di adottare siffatti provvedimenti.

(23) Il 2 dicembre 1987, a Londra, il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno convenuto, con una dichiarazione comune dei ministri degli Affari esteri dei due paesi, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gibilterra. Tali accordi devono ancora iniziare ad esercitare i loro effetti.

(24) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'istituzione di requisiti assicurativi minimi che può contribuire al conseguimento degli obiettivi del mercato interno del trasporto aereo riducendo le distorsioni di concorrenza, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Scopo**

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti assicurativi minimi per i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili in relazione all'assicurazione dei passeggeri, dei bagagli, delle merci e dei terzi.

2. In relazione al trasporto della posta i requisiti assicurativi sono quelli fissati nel regolamento (CEE) n. 2407/92 e nel diritto nazionale degli Stati membri.

*Articolo 2*

**Ambito d'applicazione**

1. Il presente regolamento si applica a tutti i vettori aerei e a tutti gli esercenti di aeromobili che effettuino voli all'interno del territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato, a destinazione o in provenienza dallo stesso, o che lo sorvolano.

2. Il presente regolamento non si applica:

a) agli aeromobili di Stato di cui all'articolo 3, lettera b), della convenzione internazionale per l'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;

b) agli aeromobili con un MTOM inferiore a 20 kg;

c) alle macchine volanti con decollo mediante rincorsa (inclusi parapendii e deltaplani entrambi a motore);

d) ai palloni frenati (ancorati al suolo);

e) ai cervi volanti;

f) ai paracadute (compresi i paracadute ascensionali);

g) agli aeromobili inclusi gli alianti, con un MTON inferiore a 500 kg, e agli ultraleggeri che:

— sono utilizzati per scopi non commerciali, oppure

— sono utilizzati per corsi di pilotaggio a livello locale senza attraversamento delle frontiere internazionali,

nella misura in cui ciò riguarda gli obblighi assicurativi previsti dal presente regolamento relativamente ai rischi di guerra e terrorismo.

3. Resta inteso che l'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale è situato detto aeroporto.

4. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi previsti dalla dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.

▼B

*Articolo 3*

**Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «vettore aereo», un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza d'esercizio;

b) «vettore aereo comunitario», un vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92;

c) «esercente di aeromobili», una persona o organismo che pur non essendo un vettore aereo ha la reale continuativa disponibilità dell'utilizzo o dell'esercizio dell'aeromobile; la persona fisica o giuridica a nome della quale è immatricolato l'aeromobile si presume sia l'esercente, a meno che tale persona non possa dimostrare che l'utilizzatore è un'altra persona;

d) «volo»,
   — per quanto riguarda i passeggeri e i bagagli non registrati, il periodo di trasporto dei passeggeri mediante aeromobile, inclusi imbarco e sbarco,
   — per quanto riguarda le merci e i bagagli registrati, il periodo di trasporto dei bagagli e delle merci dal momento in cui i bagagli o le merci sono affidati al vettore aereo fino al momento della consegna al destinatario designato,
   — per quanto riguarda i terzi, l'utilizzo di un aeromobile dal momento in cui i motori sono accesi ai fini del rullaggio o dell'effettivo decollo fino al momento in cui esso è al suolo e i suoi motori sono completamente fermi; inoltre la movimentazione di aeromobili per mezzo di veicoli da traino o spinta o per mezzo di forze che sono appositamente utilizzate per lo spostamento e il sollevamento di aeromobili, particolarmente mediante correnti d'aria,

e) «DSP», i diritti speciali di prelievo così come definiti dal Fondo monetario internazionale;

f) «MTOM», la massa massima al decollo, che corrisponde a un totale certificato, specifico per ogni tipo di aeromobile quale figura nel certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile;

g) «passeggero», ogni persona che è su un volo con il consenso del vettore aereo o dell'esercente dell'aeromobile, esclusi i membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio;

h) «terzo», ogni persona fisica o giuridica, esclusi i passeggeri e i membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio;

i) «operazione commerciale», operazione eseguita a fronte di un corrispettivo e/o un nolo.

*Articolo 4*

**Norme fondamentali in materia di assicurazione**

1. I vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 sono assicurati ai sensi del presente regolamento in materia di responsabilità specifica nei trasporti aerei per quanto concerne i passeggeri, i bagagli, le merci e i terzi. I rischi assicurati includono atti di guerra, terrorismo, pirateria aerea, atti di sabotaggio, sequestro illegale di aeromobile e tumulti popolari.

2. I vettori aerei e gli esercenti di aeromobili assicurano una copertura assicurativa minima per ciascun volo, sia che essi dispongano dell'aeromobile in quanto di loro proprietà sia che ne dispongano in

▼B

base a qualsiasi tipo di accordo di noleggio, o attraverso operazioni in comune o in franchising, codici condivisi (code sharing) o per qualsiasi altro accordo della stessa natura.

3. Il presente regolamento lascia impregiudicate le norme in materia di responsabilità derivanti da:

— convenzioni internazionali delle quali sono parte gli Stati membri e/o la Comunità,

— il diritto comunitario, e

— il diritto nazionale degli Stati membri.

*Articolo 5*

**Rispetto degli obblighi**

1. I vettori aerei e, quando richiesto, gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 dimostrano di rispettare i requisiti assicurativi minimi stabiliti dal presente regolamento depositando presso le autorità competenti dello Stato membro interessato un certificato di assicurazione o fornendo un'altra prova di un'assicurazione valida.

2. Ai fini del presente articolo per Stato membro interessato si intende lo Stato membro che ha rilasciato la licenza d'esercizio al vettore aereo comunitario o lo Stato membro in cui è immatricolato l'aeromobile dell'esercente di aeromobili. Per i vettori aerei non comunitari e gli esercenti di aeromobili che utilizzano un aeromobile immatricolato al di fuori della Comunità, per Stato membro interessato si intende lo Stato membro verso il quale o dal quale sono effettuati i voli.

3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri il cui territorio è sorvolato possono esigere che i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 forniscano la prova di una valida copertura assicurativa ai sensi del presente regolamento.

4. Per quanto riguarda i vettori aerei comunitari e gli esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati nella Comunità, la presentazione della prova della copertura assicurativa nello Stato membro di cui al paragrafo 2 è sufficiente per tutti gli Stati membri, fatta salva l'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 6.

5. In casi eccezionali di carenze del mercato delle assicurazioni la Commissione può determinare conformemente alla procedura stabilita all'articolo 9, paragrafo 2, le misure appropriate per l'applicazione del paragrafo 1.

*Articolo 6*

**Assicurazione della responsabilità per i passeggeri, i bagagli e le merci**

1. Per la responsabilità riguardo ai passeggeri, la copertura assicurativa minima ammonta a 250 000 DSP per passeggero. Tuttavia, per le operazioni non commerciali con aeromobili di MTOM pari o inferiore a 2 700 kg gli Stati membri possono stabilire un livello di copertura assicurativa minima inferiore, purché tale copertura sia almeno pari a 100 000 DSP per passeggero.

2. Per la responsabilità riguardo ai bagagli, la copertura assicurativa minima ammonta a 1 000 DSP per passeggero nelle operazioni commerciali.

3. Per la responsabilità riguardo alle merci, la copertura assicurativa minima ammonta a 17 DSP per chilogrammo nelle operazioni commerciali.

▼B

4. I paragrafi 1, 2 e 3 non si applicano per quanto riguarda i voli sopra il territorio degli Stati membri effettuati da vettori aerei non comunitari e da esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità, che non implichino un atterraggio in tale territorio o un decollo dallo stesso.

▼M1

5. Se opportuno, i valori di cui al presente articolo possono essere adeguati nel caso in cui modificazioni delle pertinenti convenzioni internazionali lo rendano necessario. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 9, paragrafo 3.

▼B

*Articolo 7*

**Assicurazione concernente la responsabilità verso i terzi**

1. Per quanto riguarda la responsabilità verso i terzi, la copertura assicurativa minima per incidente per ciascun aeromobile ammonta a:

| Categoria | MTOM (kg) | Copertura minima (in milioni di DSP) |
|---|---|---|
| 1 | < 500 | 0,75 |
| 2 | < 1000 | 1,5 |
| 3 | < 2700 | 3 |
| 4 | < 6000 | 7 |
| 5 | < 12000 | 18 |
| 6 | < 25000 | 80 |
| 7 | < 50000 | 150 |
| 8 | < 200000 | 300 |
| 9 | < 500000 | 500 |
| 10 | ≥ 500000 | 700 |

Se, in qualsiasi momento, la copertura assicurativa per danni a terzi derivanti da rischi di guerra o terrorismo non fosse disponibile per qualsiasi vettore aereo o esercente di aeromobile su base di incidente, tale vettore o esercente di aeromobile può soddisfare il suo obbligo di assicurare tali rischi mediante assicurazione su base aggregata. La Commissione segue da vicino l'applicazione di questa disposizione per assicurare che tale aggregato sia almeno equivalente all'importo pertinente che figura nella tabella.

▼M1

2. Se opportuno, i valori di cui al presente articolo possono essere adeguati nel caso in cui modificazioni delle pertinenti convenzioni internazionali lo rendano necessario. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 9, paragrafo 3.

▼B

*Articolo 8*

**Applicazione e sanzioni**

1. Gli Stati membri assicurano che i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 rispettino il presente regolamento.

▼B

2. Ai fini del paragrafo 1 e fatto salvo il paragrafo 7, per quanto concerne i sorvoli effettuati da vettori aerei non comunitari o da aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità che non comportano un atterraggio o un decollo da alcuno Stato membro, e per quanto riguarda gli scali tecnici effettuati negli Stati membri da tali aeromobili, lo Stato membro interessato ha la facoltà di chiedere la prova della conformità con i requisiti assicurativi stabiliti dal presente regolamento.

3. Gli Stati membri, se necessario, possono chiedere prove supplementari al vettore aereo, all'esercente dell'aeromobile o all'assicuratore interessato.

4. Le sanzioni per le violazioni del presente regolamento sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

5. Per quanto riguarda i vettori aerei comunitari, dette sanzioni possono includere il ritiro della licenza di esercizio, tenuto conto e ai sensi delle pertinenti disposizioni del diritto comunitario.

6. Per quanto riguarda i vettori aerei non comunitari e gli esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità, le sanzioni possono includere il divieto di atterraggio nel territorio di uno Stato membro.

7. Gli Stati membri, ove ritengano che non siano soddisfatte le condizioni di cui al presente regolamento, vietano il decollo a un aeromobile finché il vettore aereo o l'esercente dell'aeromobile interessato non abbia presentato la prova di un'adeguata copertura assicurativa a norma del presente regolamento.

*Articolo 9*

**Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ([1]).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

▼M1

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

▼B

4. Il comitato può inoltre essere consultato dalla Commissione in relazione ad ogni altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.

*Articolo 10*

**Relazione e cooperazione**

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro 30 aprile 2008.

([1]) GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

▼B

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, a richiesta, informazioni concernenti l'applicazione del presente regolamento.

*Articolo 11*

**Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore dodici mesi dopo la data 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.