



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 15 novembre 2013
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0196 (COD)**

**11532/4/13
REV 4 ADD 1**

**TRANS 354
CODEC 1599
PARLNAT 282**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

- Motivazione del Consiglio

Adottata dal Consiglio il 15 novembre 2013

I. INTRODUZIONE

Il 19 luglio 2011 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta di regolamento che abroga il regolamento n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento n. 561/2006¹.

Il 3 luglio 2012 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura².

Il 29 ottobre 2012 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di proposta.

Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo e del Garante europeo della protezione dei dati. Il Comitato delle regioni ha deciso di non elaborare un parere o una relazione.

A seguito del voto del Parlamento europeo si sono svolti negoziati tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione in vista di un accordo sulla proposta. L'accordo è stato raggiunto il 14 maggio 2013 ed è stato successivamente approvato dal Comitato dei Rappresentanti permanenti il 24 maggio 2013 e dalla Commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo il 18 giugno 2013.

Tenendo conto del suddetto accordo e previa messa a punto giuridico-linguistica, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura il 15 novembre 2013, conformemente alla procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

¹ Doc. 13195/11.

² P7_TA-PROV(2012)0271.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

1. Aspetti generali

La proposta relativa ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, presentata al Consiglio nel luglio 2011, unitamente alla "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle patenti di guida che comprendono le funzionalità di una carta del conducente", costituisce un pacchetto legislativo inteso a migliorare l'applicazione delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e a ridurre le frodi e l'onere amministrativo, sviluppando gli aspetti tecnici e aumentando l'efficienza dei tachigrafi. La comunicazione della Commissione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future" correda la proposta summenzionata.

In generale, il Consiglio ha accolto con favore gli obiettivi della proposta della Commissione: aumentare la sicurezza del sistema del tachigrafo (riducendo le frodi e la manomissione del tachigrafo), ridurre gli oneri amministrativi e migliorare l'efficienza del controllo del sistema. Tuttavia, il Consiglio ha suggerito che occorre lavorare ulteriormente sul previsto impatto di alcune delle misure proposte dalla Commissione, sottolineando l'importanza della flessibilità per gli degli Stati membri nell'applicazione delle misure più efficienti in termini di costi, la necessità di rafforzare la protezione dei dati personali nel regolamento e di chiarire le disposizioni riguardanti le caratteristiche tecniche e funzionali del tachigrafo. La posizione del Consiglio comporta pertanto adattamenti rilevanti della proposta della Commissione.

2. Posizione del Consiglio sugli emendamenti del Parlamento europeo concernenti alcune questioni chiave

i) **Struttura dell'atto giuridico (atti delegati/atti di esecuzione)**

Al fine di rispecchiare il progresso tecnico, la Commissione ha proposto di delegare il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea alla Commissione per quanto riguarda l'adeguamento degli allegati I, I B e II al progresso tecnico e l'integrazione nell'allegato I B delle specifiche tecniche necessarie per la registrazione automatica dei dati di localizzazione, per consentire la comunicazione remota e per assicurare un'interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti (articoli 4, 5, 6 e 38 della proposta della Commissione).

Il Parlamento europeo ha convenuto con l'impostazione proposta dalla Commissione suggerendo tuttavia di inserire parte del contenuto dei succitati allegati nel dispositivo del regolamento al fine di limitare il potere della Commissione di apportare cambiamenti alle principali disposizioni del regolamento "tachigrafo". Ciò vale in particolare per le disposizioni del testo relative alle definizioni, ai requisiti e ai dati da registrare, alle funzioni del tachigrafo digitale, alla visualizzazione e alla segnalazione, in merito alle quali il Parlamento europeo ha adottato numerosi emendamenti.

Il Consiglio riconosce la necessità di definire il quadro giuridico di base nel regolamento. Si è pertanto proposto di includere le caratteristiche tecniche principali dei succitati allegati nel testo del regolamento, sulla cui base la Commissione dovrebbe stabilire le pertinenti disposizioni di applicazione mediante atti di esecuzione in una fase successiva per assicurare l'applicazione uniforme in tutti gli Stati membri dell'UE. La posizione del Consiglio include pertanto disposizioni relative alle definizioni, ai requisiti tecnici e ai dati da registrare, alle funzioni del tachigrafo digitale e alla visualizzazione e alla segnalazione.

Di conseguenza, il Consiglio ha potuto sostenere lo spirito degli emendamenti 20, da 22 a 27, da 39 a 43, 45 e 48 del Parlamento europeo. Tuttavia, gli emendamenti 125, 113, 114 e 115 non sono stati accolti.

ii) Disposizioni in materia di nuove tecnologie e protezione dei dati

a) *Rafforzamento della protezione dei dati*

Nel suo testo originario, la Commissione ha proposto di inserire un riferimento diretto alla legislazione in materia di protezione dei dati (articolo 34).

Il Consiglio conviene con il Parlamento europeo sull'opportunità di rafforzare le disposizioni in materia di protezione dei dati proposte dalla Commissione, muovendo dal parere del Garante europeo della protezione dei dati, e accetta quindi in larga misura lo spirito degli emendamenti 12, 44, 101 e 102 del Parlamento europeo. Il Consiglio non ha tuttavia potuto accogliere gli emendamenti 48 e 49.

b) *Registrazione dei dati di localizzazione*

Mentre la Commissione ha proposto di registrare unicamente il luogo di inizio e di fine della giornata di lavoro (articolo 4), il Parlamento europeo è favorevole alla registrazione automatica di ogni segmento di trasporto della giornata del conducente.

Il Consiglio non può condividere quest'impostazione, pur riconoscendo che, oltre al luogo di inizio e di fine della giornata di lavoro, sarebbe utile registrare automaticamente anche i punti di localizzazione ogni tre ore di periodo complessivo di guida al fine di migliorare l'osservanza della legislazione in vigore da parte dei conducenti professionisti del trasporto su strada. Pertanto, alcune delle preoccupazioni del Parlamento europeo espresse negli emendamenti 46 e 47 hanno potuto essere parzialmente accolte nella posizione del Consiglio.

c) Tecnologia per la diagnosi precoce remota in dotazione ai funzionari di controllo

Il Parlamento europeo ha presentato vari emendamenti per rendere obbligatoria per i funzionari di controllo l'apparecchiatura per la diagnosi precoce remota di eventuali manomissioni del tachigrafo.

Nella sua posizione, il Consiglio riflette in parte le preoccupazioni del Parlamento europeo e ritiene che sia opportuno un approccio graduale all'obbligo di dotare i funzionari di controllo di dispositivi di accesso remoto previsto dall'articolo 9. Di conseguenza, quindici anni dopo l'introduzione del tachigrafo intelligente, gli Stati membri dovranno dotare in misura adeguata le loro autorità di controllo dell'apparecchiatura per la diagnosi remota, tenendo anche conto delle strategie nazionali di controllo degli Stati membri. Fino a tale data, dotare le autorità di controllo di dispositivi di accesso remoto sarà facoltativo. Pertanto, le preoccupazioni espresse dal Parlamento europeo negli emendamenti 52, 88 e 103 hanno potuto in parte essere accolte nella posizione del Consiglio, tenendo conto al contempo dei vincoli di bilancio degli Stati membri.

d) Interfaccia con i sistemi di trasporto intelligenti

Il Parlamento europeo ha presentato vari emendamenti che prevedono l'obbligo di un'interfaccia dei tachigrafi con i sistemi di trasporto intelligenti.

Il Consiglio ritiene fondamentale mantenere un sufficiente livello di flessibilità in modo che le imprese di trasporto rimangano in grado di scegliere se collegare il tachigrafo a dispositivi esterni. Nella posizione del Consiglio è pertanto previsto che i tachigrafi possano essere dotati di interfacce standardizzate che consentano, a determinate condizioni, di usare i dati registrati o generati dal tachigrafo mediante un dispositivo esterno. Inoltre, il testo del Consiglio precisa che l'accesso ai dati personali mediante un dispositivo esterno connesso all'interfaccia può essere consentito solo previo consenso esplicito del conducente cui i dati si riferiscono.

Pertanto, gli emendamenti 59 e 122, 60 e 61, 62 e 123 del Parlamento europeo sono stati accolti solo in parte nella posizione del Consiglio.

iii) Data di entrata in vigore del tachigrafo intelligente e installazione a posteriori sui veicoli

a) Entrata in vigore

Secondo la proposta iniziale della Commissione, il tachigrafo intelligente avrebbe dovuto essere installato sui veicoli di nuova immatricolazione quarantotto mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento.

Il Parlamento europeo ha proposto che i veicoli messi in circolazione ventiquattro mesi dopo l'entrata in vigore delle specifiche tecniche relative al tachigrafo intelligente siano dotati di detto tachigrafo.

Nella posizione del Consiglio in prima lettura, il tachigrafo intelligente sarebbe obbligatorio, per i veicoli immatricolati per la prima volta, quaranta mesi dopo l'entrata in vigore delle specifiche tecniche relative al tachigrafo intelligente che la Commissione intende stabilire non oltre il 31 dicembre 2014.

Pertanto, gli emendamenti 46, 51 e 61, nella misura in cui fanno riferimento al termine, non hanno potuto essere accolti.

b) Installazione a posteriori dei tachigrafi digitali sui veicoli

Nella sua proposta originaria, la Commissione non ha previsto disposizioni relative all'installazione a posteriori dei tachigrafi digitali sui veicoli, mentre il Parlamento europeo ha sostenuto il principio dell'installazione a posteriori del nuovo tachigrafo intelligente su tutti i veicoli entro il 2020 al fine di facilitare l'attività dei funzionari di controllo e delle imprese di trasporto.

Il Consiglio ritiene che l'installazione a posteriori sui veicoli prevista dal Parlamento europeo possa avere conseguenze economiche sproporzionate, in particolare accrescendo l'onere per le piccole e medie imprese, e quindi compromettere la competitività degli operatori dell'UE. Il Consiglio accetta tuttavia di integrare parzialmente nella sua posizione in prima lettura le preoccupazioni espresse dal Parlamento europeo nell'emendamento 38: il testo del Consiglio prevede, all'articolo 3, paragrafo 4, che sui veicoli adibiti al trasporto internazionale sia installato a posteriori il tachigrafo intelligente entro quindici anni dal termine per l'installazione obbligatoria del nuovo tachigrafo sui veicoli di nuova immatricolazione.

iv) Inserimento di sensori di peso nel tachigrafo intelligente

Mentre la proposta della Commissione non contiene disposizioni relative ai sensori di peso, il Parlamento europeo ritiene che questi ultimi debbano essere inseriti nei tachigrafi intelligenti al fine di migliorare l'osservanza da parte delle imprese professionali di trasporto stradale della legislazione in vigore in materia di peso dei veicoli. A tal fine, il Parlamento ha presentato vari emendamenti (13, 147 e 148, 149, 63 e 150 e 71 e 151).

Il Consiglio non condivide la valutazione del Parlamento europeo secondo la quale vi è un legame diretto tra l'inserimento di sensori di peso nei tachigrafi intelligenti e un miglioramento del controllo dei periodi di guida e di riposo. Il Consiglio ritiene che l'inserimento di sensori di peso nei tachigrafi intelligenti non sia opportuna per varie ragioni. In primo luogo, l'inserimento di una nuova specifica tecnica relativa ai sensori di peso comporterebbe costi aggiuntivi, in particolare per le piccole e medie imprese. In secondo luogo, lo sviluppo di questa nuova specifica tecnica potrebbe ritardare l'immissione sul mercato del nuovo tachigrafo.

Pertanto, a parte un considerando che fa riferimento in termini generali a una futura valutazione che la Commissione dovrà effettuare riguardo al potenziale contributo che i sensori di peso possono offrire ad un migliore rispetto della normativa in materia di trasporto stradale, la posizione del Consiglio non comprende disposizioni sui sensori di peso nel testo del regolamento. Di conseguenza, i succitati emendamenti del Parlamento europeo non hanno potuto essere accolti dal Consiglio.

v) Certificazione e formazione dei funzionari di controllo

Il Parlamento europeo ha presentato una serie di emendamenti riguardanti la formazione dei funzionari di controllo e l'armonizzazione delle certificazioni relative alle loro capacità e competenze.

Il Consiglio è fermamente contrario a qualsiasi sistema di certificazione di funzionari incaricati dell'applicazione della normativa e non ha potuto accettare gli emendamenti 97, 98, 106, 107 e 108 del Parlamento europeo.

Tuttavia, per quanto riguarda la formazione dei funzionari di controllo, le preoccupazioni sollevate dal Parlamento europeo negli emendamenti 104 e 105 sono state in parte accolte nella posizione del Consiglio in prima lettura. Come stabilito all'articolo 39, paragrafo 3, della posizione del Consiglio, la Commissione adotterà misure che precisano i contenuti della formazione iniziale e continuativa dei funzionari di controllo e tali contenuti sono inclusi nella formazione impartita ai funzionari di controllo negli Stati membri.

vi) Deroghe nel quadro del regolamento n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

Nell'articolo 43 della sua proposta, la Commissione ha suggerito di modificare l'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 che consente agli Stati membri di concedere deroghe alle disposizioni del regolamento, subordinandole a determinate condizioni. La Commissione ha proposto di consentire agli Stati membri di concedere deroghe al regolamento n. 561/2006 per veicoli utilizzati solamente entro un raggio di 100 km dal luogo ove è basata l'impresa.

Il Parlamento europeo ha presentato una serie di emendamenti per introdurre nuove deroghe nel quadro del regolamento n. 561/2006. In particolare, il Parlamento europeo non è del tutto convinto che sia opportuno lasciare agli Stati membri la facoltà di concedere una deroga per operazioni di trasporto effettuate entro un raggio di 100 km, come proposto dalla Commissione, e intende applicare tale deroga in tutti gli Stati membri dell'UE. A tal fine, il Parlamento europeo ha presentato gli emendamenti 126 e 135 che sono intesi a modificare l'articolo 3 del regolamento n. 561/2006 al fine di escludere i conducenti non professionisti dal campo di applicazione del regolamento e quindi dall'obbligo del tachigrafo se lavorano esclusivamente entro un raggio di 100 km dal luogo ove è basata l'impresa.

In uno spirito di compromesso, il Consiglio ha accettato di tenere conto della preoccupazione del Parlamento europeo nella sua posizione in prima lettura. Pertanto, nel testo del Consiglio, i conducenti non professionisti che utilizzano i loro veicoli per trasportare materiali o attrezzature necessari per esercitare la loro professione sono esonerati dall'obbligo del tachigrafo se operano esclusivamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che il peso del veicolo non sia superiore a 7,5 tonnellate. Tuttavia, i restanti emendamenti 6, da 117 a 120, 127, 128 e 134 del Parlamento europeo intesi a introdurre nuove deroghe nel quadro del regolamento n. 561/2006 non sono stati accolti dal Consiglio.

vii) Armonizzazione delle violazioni e delle sanzioni

Il Parlamento europeo ha presentato vari emendamenti volti a rafforzare l'armonizzazione delle violazioni e delle sanzioni in tutti gli Stati membri. In particolare, il Parlamento europeo ha proposto di introdurre nuove disposizioni nel testo del regolamento che fanno riferimento a una classificazione vincolante delle infrazioni gravissime al regolamento "tachigrafo"; obiettivo del Parlamento europeo è assicurare che il mancato rispetto delle norme in materia di tachigrafo comporti le sanzioni più elevate nella legislazione nazionale.

Il Consiglio non può accettare l'impostazione proposta dal Parlamento europeo negli emendamenti 3, 109, 111 e 112 e ritiene che gli Stati membri debbano stabilire, in conformità degli ordinamenti costituzionali nazionali, il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del regolamento in causa. Inoltre, il testo della posizione del Consiglio prevede che le sanzioni siano effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e siano conformi alle categorie di violazioni di cui alla direttiva 2006/22/CE¹. È stato altresì aggiunto un nuovo considerando per sottolineare la necessità che le regole vigenti siano applicate in modo uniforme dalle autorità degli Stati membri. Pertanto, il Consiglio ha potuto accettare lo spirito dell'emendamento 4.

¹ GU L 102 dell'11.4.2006, pagg. 35-43.

viii) Rafforzare l'affidabilità delle officine

La proposta della Commissione (capo IV, in particolare articolo 19) comprende disposizioni intese a rafforzare il quadro giuridico relativo all'omologazione delle officine. La Commissione ha ritenuto che, con un sistema di verifiche regolari e a sorpresa e con misure intese a evitare conflitti di interessi, le officine sarebbero più affidabili e il rischio di frodi e manomissioni sarà ridotto.

Il Parlamento europeo ha presentato un emendamento (emendamento 81) inteso ad aumentare al 20% la percentuale di verifiche tecniche a sorpresa delle officine omologate.

Tenuto conto della diversità delle situazioni negli Stati membri, il Consiglio ha modificato il testo della Commissione al fine di dare agli Stati membri una certa flessibilità nel decidere internamente come agire, assicurando al contempo una serie di criteri minimi per l'omologazione delle officine (personale adeguatamente formato, disponibilità delle attrezzature necessarie per condurre i test e le mansioni rilevanti, buona reputazione). Inoltre, al fine di salvaguardare l'affidabilità delle officine, il Consiglio riduce da uno a due anni la frequenza delle verifiche regolari delle procedure applicate dalle officine durante la manipolazione del tachigrafo, mantiene la percentuale del 10% proposta dalla Commissione per le verifiche tecniche a sorpresa delle officine e il periodo di validità della carta dell'officina (un anno) proposto dalla Commissione. Pertanto, l'emendamento 81 del Parlamento europeo non ha potuto essere accolto, mentre gli emendamenti 82 e 152 sono contemplati, in linea di massima, nella posizione del Consiglio.

ix) Responsabilità dell'impresa rispetto alle violazioni commesse dai conducenti

La proposta della Commissione contiene una disposizione secondo la quale un'impresa di trasporto dovrebbe essere responsabile per le infrazioni del regolamento in causa commesse dai suoi conducenti, mentre gli Stati membri potrebbero prendere in considerazione qualsiasi prova che attesti che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente ritenuta responsabile dell'infrazione commessa.

Il Consiglio, sulla base dell'articolo 10 del regolamento n. 561/2006, propone di inserire una frase che subordini tale responsabilità alla violazione da parte dell'impresa dell'articolo 33, paragrafo 3 (inadeguata preparazione dei conducenti da parte dell'impresa) e dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 561/2006. Inoltre, il testo del Consiglio prevede che un'impresa di trasporto sia responsabile delle violazioni commesse dai suoi conducenti o dai conducenti a sua disposizione.

In questo contesto, le principali preoccupazioni del Parlamento europeo espresse nell'emendamento 92 e 92, 124 e 133 sono state in linea di massima recepite dal Consiglio.

x) Fusione della carta tachigrafica del conducente con la patente di guida

Nella proposta iniziale della Commissione, l'articolo 27 prevede che, a partire dal 19 gennaio 2018, le carte tachigrafiche del conducente siano integrate nelle patenti di guida e rilasciate, rinnovate, scambiate e sostituite conformemente alle disposizioni della direttiva 2006/126/CE.

Questo processo graduale di sostituzione delle carte del conducente con le patenti di guida renderebbe necessaria una modifica della direttiva sulla patente di guida, al fine di disciplinare, da un punto di vista giuridico, la coesistenza delle due funzioni riunite in un unico documento, ossia la patente di guida che presenta anche le funzionalità di una carta tachigrafica del conducente.

Il Parlamento europeo, nell'emendamento 89, ha sostituito l'articolo 27 con una disposizione con la quale si incarica la Commissione di preparare una valutazione d'impatto sulla fattibilità di una fusione di tutte le carte utilizzate dai conducenti professionisti, entro due anni dalla data di entrata in vigore del regolamento.

Il Consiglio ritiene che la modifica della direttiva sulla patente di guida richieda un'analisi costi-benefici completa, che dovrà essere effettuata dalla Commissione prima che si possa prendere qualsiasi decisione su questa complessa questione. In questo contesto, il Consiglio ha deciso di sopprimere integralmente l'articolo 27.

Di conseguenza, l'emendamento 89 del Parlamento europeo non è stato accolto dal Consiglio.

xi) Carte tachigrafiche del conducente per i conducenti di paesi terzi

Il Consiglio conviene sull'introduzione nel regolamento di una nuova disposizione per affrontare la questione dei conducenti di paesi terzi, non parti dell'accordo AETR.

L'articolo 26, paragrafo 4, della posizione del Consiglio consente agli Stati membri di rilasciare una carta del conducente temporanea e non rinnovabile, valida per un periodo massimo di 185 giorni.

Secondo la proposta della Commissione, la carta del conducente è rilasciata dallo Stato membro nel quale il conducente ha la sua residenza normale. Il Consiglio esprime preoccupazione in merito ai conducenti di paesi terzi che non hanno la residenza normale nell'Unione europea e devono guidare un camion munito di tachigrafo digitale. La nuova disposizione inserita nella posizione del Consiglio è intesa a trovare una soluzione per questi conducenti di paesi terzi legalmente autorizzati a lavorare nell'UE, ma che non possono ottenere la carta del conducente perché non hanno la residenza normale nell'UE.

Inoltre, il testo della posizione del Consiglio prevede che la Commissione sorvegli attentamente il rilascio di tali carte del conducente temporanee ai conducenti di paesi terzi, in particolare al fine di accertare che non vi siano conseguenze negative sul mercato del lavoro e che non siano rilasciate di consuetudine carte temporanee a conducenti nominativamente individuati in più di un'occasione.

3. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo

Altri emendamenti non inclusi nella posizione del Consiglio in prima lettura riguardano:

- la definizione di "periodo di riposo giornaliero" (emendamento 21), contemplato nel considerando 8 del testo del Consiglio;
- la proposta relativa a un software omologato che dovrà essere usato dalle autorità competenti per interpretare i dati scaricati dal tachigrafo (emendamenti 34, 45, 63 e 150, 68, 69, 70 e 103);

- disposizioni intese ad assicurare che i conducenti registrino sempre manualmente le loro attività; l'obiettivo del Parlamento è evitare la possibilità che la regolazione automatica dei tachigrafi su riposo/interruzione quando il motore del veicolo è spento possa essere usata impropriamente dai datori di lavoro che potrebbero obbligare i loro dipendenti a lavorare durante periodi di tempo registrati come riposo/interruzione (emendamento 91);
- una disposizione relativa al contratto individuale di lavoro dei conducenti internazionali, che va al di là del campo di applicazione del regolamento (emendamento 132).

III. CONCLUSIONE

Nel definire la sua posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere in prima lettura del Parlamento europeo. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che un numero considerevole di emendamenti è già stato integrato - nello spirito, del tutto o in parte - nella sua posizione in prima lettura.
