



Consiglio
dell'Unione europea

**Bruxelles, 19 ottobre 2023
(OR. en)**

14445/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0361(COD)**

**TRANS 435
AVIATION 195
CODEC 1940**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	17 ottobre 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 591 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (CE) n. 80/2009, (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 591 final.

All.: COM(2023) 591 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 17.10.2023
COM(2023) 591 final

2023/0361 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica i regolamenti (CE) n. 80/2009, (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Nella sua comunicazione "Competitività a lungo termine dell'UE: prospettive oltre il 2030"⁽¹⁾, la Commissione ha sottolineato l'importanza di un sistema normativo che garantisca il raggiungimento degli obiettivi a costi minimi. Si è pertanto impegnata a imprimere un nuovo slancio alla razionalizzazione e alla semplificazione degli obblighi di comunicazione, con l'obiettivo ultimo di ridurre tali oneri del 25 %, senza compromettere i relativi obiettivi strategici.

Gli obblighi di comunicazione svolgono un ruolo fondamentale nel garantire una corretta applicazione e un monitoraggio adeguato della legislazione. Nel complesso, i loro costi sono ampiamente compensati dai benefici che apportano, in particolare per quanto riguarda il monitoraggio e la garanzia della conformità alle principali misure strategiche. Essi possono tuttavia anche imporre oneri sproporzionati ai portatori di interessi, in particolare alle PMI e alle microimprese, anche alla luce dei progressi organizzativi e tecnologici che richiedono un adeguamento delle forme originarie degli obblighi di comunicazione. Il loro accumulo nel tempo può dare luogo a obblighi ridondanti, doppi o obsoleti, frequenze e tempistiche inefficienti o metodi di raccolta delle informazioni inadeguati.

La razionalizzazione degli obblighi di comunicazione e la riduzione degli oneri amministrativi costituiscono pertanto una priorità. In tale contesto, la presente proposta mira a semplificare le iniziative nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda i trasporti stradali e aerei.

La proposta mira a eliminare o razionalizzare gli obblighi di comunicazione specifici per le autorità pubbliche, come illustrato di seguito:

- eliminando l'obbligo previsto dal regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio², in base al quale i venditori di sistemi telematici di prenotazione (CRS) sono tenuti a presentare ogni quattro anni e su richiesta della Commissione una relazione che descriva nei dettagli la loro struttura proprietaria e il modello di gestione. Tale obbligo di comunicazione è inteso a monitorare l'applicazione dell'articolo 10 di tale regolamento, che stabilisce norme specifiche per i vettori associati, volte in particolare a impedire che tali vettori discriminino i CRS concorrenti e che i CRS di proprietà di tali vettori discriminino i vettori associati di altri CRS. Secondo la valutazione del 2020 del suddetto regolamento³, tale disposizione appare ridondante perché le compagnie aeree non sono più proprietarie di CRS e pertanto la presentazione della relazione certificata non è più giustificata. La Commissione dovrebbe tuttavia conservare il suo attuale potere di richiedere tali relazioni per poter applicare efficacemente l'articolo 10, qualora in futuro una compagnia aerea partecipi a un CRS. È soppressa anche la disposizione che impone ai venditori di comunicare alla Commissione l'identità del revisore prima della conferma della nomina e che consente alla Commissione di chiederne la sostituzione;

¹ COM(2023) 168 final.

² Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 47).

³ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=it](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=it).

- sopprimendo l'obbligo di pubblicare un rapporto a livello nazionale previsto dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴. Tale obbligo è ormai ridondante alla luce del rapporto annuale sulla sicurezza pubblicato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESAs);
- eliminando gli obblighi previsti dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ in base ai quali gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione la lista delle officine che possono effettuare le installazioni, i controlli e le riparazioni dei tachigrafi e la Commissione è tenuta a pubblicare tali elenchi. Le liste avevano lo svantaggio di fornire solo un'istantanea delle officine autorizzate. I suddetti obblighi sono sostituiti dall'obbligo per gli Stati membri di pubblicare tali informazioni su un sito web accessibile al pubblico e di aggiornarle periodicamente e dall'obbligo per la Commissione di pubblicare l'elenco di tali siti web.
- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta fa parte di un primo pacchetto di misure volte a razionalizzare gli obblighi di comunicazione. Si tratta di una fase di un processo costante volto a esaminare accuratamente gli obblighi di comunicazione esistenti per valutarne la continua pertinenza e renderli più efficienti.

La razionalizzazione introdotta da queste misure non inciderà sul conseguimento degli obiettivi nel settore normativo interessato, poiché esse non interferiscono con il rispetto degli obblighi di base da parte degli Stati membri.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), la Commissione verifica che la sua legislazione sia adeguata allo scopo e conforme alle esigenze dei portatori di interessi e che, nel conseguimento dei suoi obiettivi, gli oneri siano ridotti al minimo. La presente proposta fa pertanto parte del programma REFIT, in quanto riduce la complessità degli oneri di comunicazione previsti dal quadro giuridico dell'UE.

Anche se alcuni obblighi di comunicazione sono essenziali, essi devono essere quanto più efficienti possibile, evitando sovrapposizioni, eliminando gli oneri inutili e utilizzando il più possibile soluzioni digitali e interoperabili.

L'attuale proposta razionalizza gli obblighi di comunicazione, rendendo così il conseguimento degli obiettivi della legislazione più efficiente e meno oneroso per le autorità pubbliche e per le società.

⁴ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

⁵ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, 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 (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica del regolamento (CE) n. 80/2009 è costituita dall'articolo 71 e dall'articolo 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea, ora rispettivamente articolo 91 e articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), quella del regolamento (UE) n. 165/2014 è costituita dall'articolo 91 TFUE e quella del regolamento (UE) n. 996/2010 è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE. La base giuridica del regolamento proposto deve quindi essere costituita dall'articolo 91 e dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

- **Sussidiarietà**

Gli obblighi di comunicazione interessati sono imposti dal diritto dell'UE. La loro razionalizzazione può pertanto essere effettuata meglio a livello dell'UE per garantire la certezza del diritto e la coerenza della comunicazione. In questo modo sarà assicurata la parità di condizioni per le società e le amministrazioni pubbliche in tutta l'UE, che beneficeranno della razionalizzazione degli obblighi di comunicazione prevista dalla presente proposta.

- **Proporzionalità**

La razionalizzazione degli obblighi di comunicazione semplifica il quadro giuridico introducendo modifiche minime degli obblighi esistenti che non incidono sulla sostanza dell'obiettivo strategico più ampio. La proposta si limita pertanto alle modifiche necessarie per garantire una comunicazione efficiente, senza modificare nessuno degli elementi sostanziali della legislazione in questione.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta di regolamento prevede la modifica di tre regolamenti che hanno una base giuridica compatibile, e solo per quanto riguarda gli obblighi di comunicazione. Le modifiche possono quindi essere incluse in un'unica proposta legislativa.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Non pertinente.

- **Assunzione e uso di perizie**

La presente proposta è stata messa a punto nel quadro di un processo di controllo interno degli obblighi di comunicazione esistenti e sulla base dell'esperienza acquisita in fase di attuazione della legislazione pertinente. Poiché si tratta di una fase di un processo di valutazione continua degli obblighi di comunicazione derivanti dalla legislazione dell'UE, l'esame di tali oneri e del loro impatto sui portatori di interessi proseguirà anche in futuro.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta prevede modifiche limitate e mirate della legislazione, finalizzate alla razionalizzazione degli obblighi di comunicazione, che si basano sull'esperienza acquisita in fase di attuazione della legislazione. Le modifiche non hanno un impatto strategico

significativo, e si limitano a garantire un'attuazione più efficiente ed efficace. La loro natura mirata e la mancanza di opzioni strategiche pertinenti rendono superflua una valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta rientra nel programma REFIT ed è volta a semplificare la legislazione e a ridurre gli oneri a carico dei portatori di interessi, in particolare le autorità pubbliche.

Grazie alla proposta di modifica del regolamento (CE) n. 80/2009 i venditori di CRS saranno esonerati dall'obbligo di presentare relazioni certificate alla Commissione ogni quattro anni e non dovranno quindi sostenere i relativi costi. L'obbligo di presentare tali relazioni su richiesta della Commissione resta applicabile, ma non è più soggetto all'obbligo per tali società di comunicare alla Commissione l'identità del revisore prima della nomina e alla possibilità per la Commissione di chiederne la sostituzione, in quanto si trattava di obblighi gravosi e potenzialmente costosi.

La proposta di eliminare l'obbligo per le amministrazioni nazionali di pubblicare un rapporto annuale sulla sicurezza nel campo dell'aviazione le solleva da un onere amministrativo.

Per quanto riguarda l'obbligo di comunicazione previsto dal regolamento (UE) n. 165/2014 che impone agli Stati membri di comunicare le officine autorizzate a effettuare installazioni, controlli o riparazioni dei tachigrafi (e le carte loro rilasciate), il sistema proposto è più razionale ed efficiente perché l'elenco di tali officine sarà costantemente aggiornato, a vantaggio delle autorità di contrasto e degli operatori. L'attuale sistema di comunicazione fornisce infatti solo un'istantanea delle officine autorizzate, e in particolare delle carte loro rilasciate. Poiché le carte rilasciate alle officine sono valide solo per un anno, le liste inviate dagli Stati membri alla Commissione diventano progressivamente obsolete nel corso dell'anno successivo, per poi diventare quasi del tutto obsolete circa un anno dopo. Mantenere elenchi aggiornati a disposizione del pubblico riduce i costi di attuazione e applicazione per i conducenti e gli operatori, garantendo che abbiano accesso alle officine e agli installatori autorizzati, in particolare in altri Stati membri, e per le autorità di contrasto, che altrimenti dovrebbero controllare gli elenchi a fini di contrasto. La presente proposta non comporta cambiamenti degli oneri amministrativi per gli Stati membri che dispongono già di un simile sito web.

- **Diritti fondamentali**

Non pertinente.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non pertinente.

Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Articolo 1 - Modifica del regolamento (CE) n. 80/2009

L'articolo 12 del regolamento (CE) n. 80/2009 prevede attualmente che ogni quattro anni o su richiesta della Commissione i venditori di CRS debbano presentare una relazione certificata in maniera indipendente che descriva nei dettagli la loro struttura proprietaria e il modello di gestione. Tali venditori devono inoltre comunicare alla Commissione l'identità del revisore, di cui la Commissione può chiedere la sostituzione. A norma della proposta di modifica, i venditori dovranno presentare una relazione certificata in maniera indipendente solo su richiesta della Commissione.

Articolo 2 - Modifica del regolamento (UE) n. 996/2010

A norma dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 996/2010 gli Stati membri sono attualmente tenuti a pubblicare un rapporto annuale sulla sicurezza. L'articolo 2 della proposta sopprime tale disposizione in quanto il rapporto annuale sulla sicurezza è ora pubblicato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA).

Articolo 3 - Modifica del regolamento (UE) n. 165/2014

A norma dell'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli Stati membri sono attualmente tenuti a trasmettere ogni anno alla Commissione le liste delle officine autorizzate e delle carte loro rilasciate, e la Commissione è tenuta a pubblicare tali liste. L'articolo 3 della proposta sostituisce tale paragrafo con un paragrafo che impone agli Stati membri di pubblicare su un sito web accessibile al pubblico e di aggiornare costantemente gli elenchi delle officine autorizzate e delle carte loro rilasciate. A norma di tale paragrafo la Commissione è inoltre tenuta a pubblicare l'elenco di tali siti web sul proprio sito web.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica i regolamenti (CE) n. 80/2009, (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91 e 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,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Gli obblighi di comunicazione svolgono un ruolo fondamentale nel garantire un monitoraggio adeguato e una corretta applicazione della legislazione. È tuttavia importante razionalizzare tali obblighi per far sì che soddisfino l'obiettivo previsto e per limitare gli oneri amministrativi.
- (2) I regolamenti (CE) n. 80/2009³, (UE) n. 996/2010⁴ e (UE) n. 165/2014⁵ del Parlamento europeo e del Consiglio prevedono una serie di obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada che dovrebbero pertanto essere semplificati,

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

³ Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 47).

⁴ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

⁵ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, 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 (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

in linea con la comunicazione della Commissione "Competitività a lungo termine dell'UE: prospettive oltre il 2030"⁶.

- (3) Più specificamente, a norma dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 80/2009, ogni venditore di sistemi telematici di prenotazione (CRS) è tenuto a presentare ogni quattro anni e, inoltre, su richiesta della Commissione, una relazione certificata in maniera indipendente che descriva nei dettagli la sua struttura proprietaria e il modello di gestione.
- (4) Tale obbligo di audit e comunicazione è inteso a consentire alla Commissione di monitorare l'applicazione dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 80/2009, che stabilisce norme specifiche per i vettori associati. Tali norme sono intese in particolare a impedire ai vettori associati di discriminare i CRS concorrenti e a impedire ai CRS di proprietà di tali vettori di discriminare altri vettori. Secondo la valutazione del regolamento (CE) n. 80/2009 effettuata nel 2020⁷ tali disposizioni sui vettori associati potrebbero essere ridondanti perché le compagnie aeree non sono più proprietarie di CRS e non vi sono dati a sostegno dell'ipotesi che potrebbero cercare di acquisirne la proprietà se tali norme non esistessero. Pertanto, la presentazione di relazioni certificate ogni quattro anni non è più giustificata. La Commissione dovrebbe tuttavia mantenere il potere di richiedere la presentazione di relazioni certificate ove necessario, al fine di poter applicare efficacemente le norme relative ai vettori associati in caso di necessità.
- (5) A norma dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 996/2010, per informare il pubblico sul livello generale di sicurezza dell'aviazione è richiesta la pubblicazione annuale di un rapporto sulla sicurezza a livello nazionale. Tale obbligo era inteso a garantire la trasparenza sullo stato generale della sicurezza aerea negli Stati membri, e in particolare sul contributo fornito dalle attività di indagine sugli incidenti a tale riguardo, tenuto conto del contesto del regolamento. È tuttavia diventato ridondante alla luce del rapporto annuale sulla sicurezza pubblicato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea a norma dell'articolo 72, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸, che copre l'intero sistema dell'aviazione dell'Unione, comprese le inchieste sugli incidenti.
- (6) A norma dell'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 165/2014, le autorità competenti degli Stati membri sono tenute a trasmettere ogni anno alla Commissione, se possibile elettronicamente, le liste degli installatori e delle officine autorizzati a effettuare le installazioni, i controlli, le ispezioni e le riparazioni dei tachigrafi, e delle carte loro rilasciate. La Commissione è successivamente tenuta a pubblicare tali liste sul suo sito internet.
- (7) Il fatto che le carte dell'officina sono valide per un anno, unitamente al fatto che la comunicazione degli Stati membri alla Commissione fornisce solo un'istantanea delle officine autorizzate e delle carte loro rilasciate, determina una situazione per cui nel corso dell'anno successivo una percentuale sempre maggiore delle carte dell'officina

⁶ COM(2023) 168 final.

⁷ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=it](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=it).

⁸ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

pubblicate sul sito internet della Commissione non è più valida. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere tenuti a pubblicare tali informazioni su un sito web accessibile al pubblico e ad aggiornarle costantemente. La Commissione dovrebbe pubblicare l'elenco di tutti i siti web degli Stati membri in cui tali informazioni sono reperibili. Alcuni Stati membri dispongono già di tali siti web. Tale obbligo comporterebbe pertanto una riduzione degli oneri amministrativi sia per la Commissione che per gli Stati membri, nonché una riduzione dei costi di applicazione per i portatori di interessi, perché garantirebbe una distribuzione più aggiornata ed efficace delle informazioni.

- (8) È pertanto opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 80/2009, (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 165/2014,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (CE) n. 80/2009

L'articolo 12 del regolamento (CE) n. 80/2009 è sostituito dal seguente:

"Articolo 12

La Commissione può chiedere a qualsiasi venditore del sistema di presentare una relazione certificata in maniera indipendente che descriva nei dettagli la sua struttura proprietaria e il modello di gestione. I costi relativi alla relazione certificata sono a carico del venditore del sistema."

Articolo 2

Modifica del regolamento (UE) n. 996/2010

All'articolo 4 del regolamento (UE) n. 996/2010, il paragrafo 5 è soppresso.

Articolo 3

Modifica del regolamento (UE) n. 165/2014

All'articolo 24 del regolamento (UE) n. 165/2014, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Le autorità competenti degli Stati membri pubblicano gli elenchi degli installatori e delle officine autorizzati e delle carte loro rilasciate su un sito web accessibile al pubblico, e provvedono affinché tali elenchi siano mantenuti aggiornati. La Commissione pubblica l'elenco di tali siti web nazionali sul proprio sito web."

Articolo 4

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

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente