

Bruxelles, 18 maggio 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NOTA

Oggetto: ESTRATTO MENSILE DEGLI ATTI DEL CONSIGLIO - APRILE 2020

Il presente documento elenca gli atti¹ adottati dal Consiglio nell'aprile 2020^{2 3}.

Fornisce informazioni sull'adozione degli atti legislativi e non legislativi, in particolare:

- la data di adozione,
- la pertinente sessione del Consiglio,
- il numero del documento adottato,
- il riferimento alla Gazzetta ufficiale,
- il riferimento al processo verbale della sessione del Consiglio durante la quale l'atto è stato adottato.

¹ Per facilità di consultazione, sono riportati anche i "titoli abbreviati" figuranti negli ordini del giorno del Consiglio (si vedano i titoli in corsivo).

² Eccettuati alcuni atti di portata limitata, come le decisioni di procedura, le nomine, le decisioni di bilancio puntuali, ecc.

³ Nel caso degli atti legislativi adottati secondo la procedura legislativa ordinaria, può esservi una differenza tra la data della sessione del Consiglio in cui l'atto legislativo è stato adottato e la data effettiva dell'atto in questione, in quanto gli atti legislativi adottati secondo la procedura legislativa ordinaria sono considerati adottati solo dopo la firma del presidente del Consiglio e del presidente del Parlamento europeo nonché dei segretari generali delle due istituzioni.

Il presente documento è anche accessibile sul sito web del Consiglio all'indirizzo:

[Estratti mensili degli atti del Consiglio \(atti\) - Consilium](#)

I documenti elencati nell'estratto possono essere ottenuti attraverso il Registro pubblico dei documenti del Consiglio all'indirizzo [Documenti e pubblicazioni - Consilium](#).

Se i documenti non sono direttamente disponibili, è possibile presentare un domanda di accesso tramite la seguente pagina:

<https://www.consilium.europa.eu/it/documents-publications/public-register/request-document/>

Si noti che il presente documento ha esclusivamente fini di informazione – fanno fede solo i processi verbali del Consiglio. Essi sono accessibili sul sito web del Consiglio all'indirizzo:

[Verbali del Consiglio - Consilium](#)

INFORMAZIONI SUGLI ATTI ADOTTATI DAL CONSIGLIO NELL'APRILE 2020	
Procedura scritta conclusa il 2 aprile 2020	CM 1983/20
<i>Decisione del Consiglio che nomina il rappresentante speciale dell'Unione europea per il dialogo Belgrado-Pristina e le altre questioni regionali dei Balcani occidentali</i> Decisione (PESC) 2020/489 del Consiglio, del 2 aprile 2020, che nomina il rappresentante speciale dell'Unione europea per il dialogo Belgrado-Pristina e le altre questioni regionali dei Balcani occidentali GU L 105 del 3.4.2020, pagg. 3-6	6754/20
<i>Regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 1352/2014 concernente misure restrittive in considerazione della situazione nello Yemen</i> Regolamento (UE) 2020/488 del Consiglio, del 2 aprile 2020, che modifica il regolamento (UE) n. 1352/2014 concernente misure restrittive in considerazione della situazione nello Yemen GU L 105 del 3.4.2020, pagg. 1-2	6831/20
Procedura scritta conclusa il 3 aprile 2020	CM 1868/20
<i>Decisione del Consiglio sull'esistenza di un disavanzo eccessivo in Romania</i> Decisione (UE) 2020/509 del Consiglio, del 3 aprile 2020, sull'esistenza di un disavanzo eccessivo in Romania GU L 110 dell'8.4.2020, pagg. 58-59	6304/20
Procedura scritta conclusa il 3 aprile 2020	CM 1868/20
<i>Raccomandazione del Consiglio intesa a far cessare la situazione di disavanzo pubblico eccessivo in Romania</i> Raccomandazione del Consiglio, del 3 aprile 2020, intesa a far cessare la situazione di disavanzo pubblico eccessivo in Romania 2020/C 116/01 GU C 116 dell'8.4.2020, pagg. 1-3	6305/20
Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 2020/20
<i>Decisione del Consiglio relativa alla firma, a nome dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, del protocollo all'accordo di cooperazione relativo a un sistema globale di navigazione satellitare civile (GNSS) tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e l'Ucraina, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Bulgaria, della Repubblica di Croazia e della Romania all'Unione europea</i> Decisione (UE) 2020/520 del Consiglio, del 18 novembre 2019, relativa alla firma, a nome dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, del protocollo all'accordo di cooperazione relativo a un sistema globale di navigazione satellitare civile (GNSS) tra la Comunità europea e i suoi Stati membri e l'Ucraina, per tener conto dell'adesione della Repubblica di Bulgaria, della Repubblica di Croazia e della Romania all'Unione europea GU L 117 del 15.4.2020, pagg. 1-2	13318/19

Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 2013/20
<i>Decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti su determinate questioni di bilancio in relazione all'attuazione del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti</i> Decisione (UE) 2020/522 del Consiglio, del 7 aprile 2020, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti su determinate questioni di bilancio in relazione all'attuazione del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti GU L 117 del 15.4.2020, pag. 9-9	6432/20 6534/20
Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 2006/20
<i>Decisione del Consiglio che modifica la decisione 2011/235/PESC concernente misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità in considerazione della situazione in Iran</i> Decisione (PESC) 2020/512 del Consiglio, del 7 aprile 2020, che modifica la decisione 2011/235/PESC concernente misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità in considerazione della situazione in Iran GU L 113 dell'8.4.2020, pagg. 22-37	6113/20
<i>Regolamento di esecuzione del Consiglio che attua il regolamento (UE) n. 359/2011 concernente misure restrittive nei confronti di determinate persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Iran</i> Regolamento di esecuzione (UE) 2020/510 del Consiglio, del 7 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) n. 359/2011 concernente misure restrittive nei confronti di determinate persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Iran GU L 113 dell'8.4.2020, pagg. 1-17	6115/20
<i>Decisione del Consiglio che modifica la decisione (PESC) 2017/1869, relativa alla missione consultiva dell'Unione europea a sostegno della riforma del settore della sicurezza in Iraq (EUAM Iraq)</i> Decisione (PESC) 2020/513 del Consiglio, del 7 aprile 2020, che modifica la decisione (PESC) 2017/1869, relativa alla missione consultiva dell'Unione europea a sostegno della riforma del settore della sicurezza in Iraq (EUAM Iraq) GU L 113 dell'8.4.2020, pagg. 38-40	6270/20

Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 1987/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada</i> <i>- Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio</i> Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore - Adottata dal Consiglio il 7 aprile 2020	5115/20
Motivazione del Consiglio	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Dichiarazione del Belgio Il Belgio ha preso atto dei risultati dell'accordo provvisorio raggiunto l'11 dicembre tra il Parlamento europeo e il Consiglio sul pilastro sociale e il pilastro "mercato" del primo pacchetto mobilità. Il Belgio si compiace del notevole miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti di autocarri, in particolare tramite il divieto del riposo settimanale in cabina e l'applicazione del distacco ai trasporti di cabotaggio. In futuro dovrebbe essere instaurata una migliore parità di condizioni, attraverso l'integrazione dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito di applicazione dell'intero pacchetto sulla mobilità, il ritorno alla sede degli autocarri ogni otto settimane e l'ambizioso calendario per l'introduzione di nuovi tachigrafi intelligenti che consentiranno di migliorare l'applicazione delle norme esistenti e di quelle nuove. Il Belgio ritiene pertanto incoerente restringere ulteriormente l'accesso al mercato imponendo un periodo di attesa di quattro giorni per il cabotaggio mentre, nel contempo l'Unione europea garantirà una convergenza sociale verso l'alto. A nostro avviso il periodo di attesa costituisce una barriera commerciale contraria allo spirito del mercato interno, nonché all'efficienza della catena logistica, poiché i trasporti di cabotaggio consentono di evitare percorsi a vuoto. Deploriamo inoltre l'inclusione di una proposta sul distacco di lunga durata, che non figurava nella proposta della Commissione né negli accordi dei due legislatori e che non è stata ancora valutata attentamente. Malgrado gli elementi positivi sotto l'aspetto sociale contenuti nel pacchetto, il Belgio si asterrà pertanto dal pronunciarsi sull'accordo.	

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria esprimono profonda preoccupazione per il fatto che l'accordo provvisorio relativo al primo pacchetto sulla mobilità contraddice la libertà fondamentale relativa alla prestazione di servizi nel mercato unico, il principio della libera circolazione dei lavoratori, nonché le politiche e gli obiettivi cruciali dell'UE in materia di clima. In particolare, il ritorno obbligatorio dei veicoli pesanti nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con gli ambiziosi obiettivi dell'UE in materia di clima, stabiliti dalla Commissione europea nel nuovo Green Deal l'11 dicembre 2019. Tale obbligo, se adottato, comporterà un notevole aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, un aumento sostanziale delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti, settore che è già responsabile di circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE.

Malgrado i nostri sforzi volti a evidenziare questi punti e a dispetto delle prove scientifiche provenienti da studi sull'impatto di tale obbligo sull'aumento dei percorsi a vuoto e delle emissioni di CO₂, non vi è alcuna sensibilità quanto all'impatto previsto di tale disposizione e le argomentazioni logiche vengono respinte. Nel contempo, sebbene l'agenda "Legiferare meglio" richieda una valutazione d'impatto a livello dell'UE per tutte le misure di questo tipo, non è stata ancora presentata alcuna valutazione.

Il ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento è solo un esempio delle misure eccessivamente restrittive e discriminatorie proposte nel primo pacchetto sulla mobilità. Nutriamo preoccupazioni analoghe riguardo alle restrizioni relative al cabotaggio sotto forma di un eccessivo periodo di incompatibilità. Tale periodo di incompatibilità equivale a una misura protezionistica, che avrà un effetto assai negativo sul mercato unico. Secondo le stime di autorevoli istituti di ricerca, il ritorno obbligatorio degli autocarri e le restrizioni imposte ai trasporti di cabotaggio causeranno un aumento delle emissioni di CO₂ di milioni di tonnellate all'anno.

Un altro importante motivo di preoccupazione è costituito dal fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli porrà in una posizione di svantaggio gli Stati membri che, a causa della loro ubicazione geografica, avranno grandi difficoltà a fornire servizi di trasporto su gomma nel mercato unico, dal momento che i loro veicoli dovranno coprire distanze molto maggiori e superare notevoli ostacoli naturali, in particolare nel caso delle isole.

La concorrenza sleale da parte di operatori di paesi terzi è un altro fattore che non è stato adeguatamente considerato. Ciò è particolarmente preoccupante in quanto la soluzione da attuare avrà effetti a lungo termine non solo sul settore dei trasporti, ma anche sull'economia dell'UE nel suo complesso.

Il settore dei trasporti merita un quadro giuridico dell'UE equo e solido, che ne stimoli ulteriormente lo sviluppo, prevedendo nel contempo norme realistiche e applicabili. Aniché proporre disposizioni equilibrate e un autentico compromesso, l'accordo provvisorio impone misure restrittive, sproporzionate e protezionistiche.

Il primo pacchetto sulla mobilità è un fascicolo fondamentale per il mercato unico europeo, nonché per il settore dei trasporti su strada. Oggi più che mai dobbiamo preservare il buon funzionamento del mercato unico e delle economie di tutti gli Stati membri dell'UE, mantenendo la coerenza con altre politiche dell'UE.

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria sollevano obiezioni per quanto riguarda l'inclusione automatica, nella fase di messa a punto del testo da parte dei giuristi-linguisti, della clausola di sussidiarietà e di proporzionalità nell'accordo politico adottato in merito ai tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità.

Riconosciamo che i principi di sussidiarietà e di proporzionalità rivestono un'importanza primaria per l'esercizio delle competenze dell'UE. Tuttavia, l'aggiunta di tale clausola in questa fase avanzata del processo legislativo non è una buona prassi in generale e, nel caso del primo pacchetto sulla mobilità, è particolarmente difficile da accettare a causa della sensibilità politica dell'intero fascicolo e delle conseguenze a lungo termine delle disposizioni proposte per il funzionamento del settore europeo dei trasporti su strada.

Purtroppo tale situazione dimostra anche che le procedure accelerate hanno inciso in modo negativo sulla qualità della legislazione adottata. Desideriamo inoltre sottolineare la mancanza di una valutazione d'impatto per alcune disposizioni fondamentali dell'accordo politico. Anche la Commissione ha riconosciuto tale mancanza nella dichiarazione presentata alla riunione del Coreper I del 20 dicembre 2019, in cui ha confermato che alcune misure non facevano parte delle proposte della Commissione presentate il 31 maggio 2017 e non erano state oggetto di una valutazione d'impatto.

La mancanza di un'analisi approfondita impedisce l'adeguata valutazione delle misure proposte nei tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità per quanto riguarda il rispetto del principio di proporzionalità.

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

Considerata la diffusione senza precedenti del coronavirus Covid-19, che ha già ripercussioni e che purtroppo continuerà a incidere profondamente sul settore del trasporto su strada, la Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria chiedono la sospensione dei lavori relativi al primo pacchetto sulla mobilità fino al termine della pandemia. Votiamo pertanto contro l'adozione del fascicolo mediante procedura scritta in questo difficile momento.

Si prevede che la maggior parte delle imprese sospenderà o cesserà l'attività, il che porterà a una riduzione significativa della prestazione di servizi di trasporto e pertanto della consegna di merci, a scapito dei cittadini dell'UE e del buon funzionamento dell'economia.

Tenuto conto del ruolo indispensabile del trasporto su strada nello sforzo di ripresa dopo l'epidemia di Covid-19 e delle ampie perdite subite dal settore durante la sua gestione, il trasporto su strada e l'economia dell'UE non saranno in grado di sostenere lo shock non necessario causato dalle norme contenute nel primo pacchetto sulla mobilità. In tale contesto dobbiamo tener presente che la grande maggioranza delle imprese di trasporto su strada nell'Unione europea è costituita da piccole e medie imprese, che sono particolarmente vulnerabili.

Nelle attuali circostanze l'adozione del primo pacchetto sulla mobilità nella sua forma attuale non è né ragionevole né giustificata. Desideriamo sottolineare che al termine della crisi del coronavirus il panorama economico dell'UE sarà completamente diverso e riteniamo che il settore del trasporto su strada necessiterà di nuove soluzioni per affrontare tale nuova realtà.

Data la situazione di cui sopra, siamo convinti che le soluzioni previste nel primo pacchetto sulla mobilità debbano essere riformulate per tener conto della nuova realtà economica. Proponiamo pertanto di sospendere i lavori futuri su questo fascicolo fino al termine della pandemia.

Dichiarazione dell'Estonia

L'Estonia sostiene pienamente gli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, che si proponevano di spianare la strada a norme chiare in materia di trasporti su strada. L'Estonia ritiene che il mercato internazionale del trasporto di merci su strada nell'Unione europea debba conformarsi ai principi generali del mercato unico, nonché essere aperto alla concorrenza, efficiente e rispettoso dell'ambiente. L'Estonia ritiene che i requisiti supplementari non debbano tradursi in un onere amministrativo eccessivo per le imprese o le autorità pubbliche, né essere in conflitto con gli obiettivi della politica dell'Unione europea in materia di clima.

Nel corso dei negoziati sul pacchetto, l'Estonia ha adottato un approccio costruttivo, cercando di prendere in considerazione e sostenere le proposte intese a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, a contrastare le pratiche di mercato illegali e a ridurre gli effetti negativi sull'ambiente. Tuttavia, i negoziati hanno portato a un accordo che pone i vettori estoni in una situazione di svantaggio competitivo, in particolare imponendo alle imprese di trasporto su strada l'obbligo di organizzare l'attività della propria flotta in modo tale da garantire che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento entro otto settimane dalla partenza ("ritorno obbligatorio dei veicoli").

Tale obbligo non figurava nel pacchetto iniziale e non è stato oggetto di una valutazione d'impatto accurata, il che desta preoccupazioni in merito alla sua compatibilità con l'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

In secondo luogo, il fatto che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento limita l'area geografica delle operazioni delle imprese di trasporto su strada di tale Stato membro e pertanto non è in linea con l'obiettivo del primo pacchetto sulla mobilità di garantire condizioni di parità.

In terzo luogo, poiché tale obbligo accresce il numero dei percorsi a vuoto e le emissioni di CO₂, l'Estonia ritiene che tale requisito sia in contraddizione con gli obiettivi della politica dell'UE in materia di clima e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Ciò non è conforme alle conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019.

Inoltre, l'Estonia ritiene che tale requisito sia sproporzionato, in quanto l'accordo già contiene misure volte a combattere il fenomeno delle cosiddette "società di comodo". Il ritorno obbligatorio dei veicoli rischia di incentivare tali pratiche e in aggiunta incoraggerà le imprese di trasporto su strada di Stati membri periferici a trasferire la propria sede, causando una diminuzione dei posti di lavoro e del gettito fiscale.

Infine, poiché la misura può potenzialmente aumentare i volumi del traffico, l'Estonia è preoccupata dell'impatto che avrà sulla sicurezza stradale.

Di conseguenza, e ribadendo nuovamente il suo sostegno agli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, l'Estonia si rammarica del fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli sia stato incluso nell'accordo. Alla luce del contesto sopra descritto, l'Estonia esprimerà un voto contrario a detto accordo.

Dichiarazione dell'Ungheria

L'Ungheria desidera ribadire la sua profonda preoccupazione per gli effetti nocivi, distorsivi del mercato e negativi sotto il profilo climatico delle varie componenti del primo pacchetto sulla mobilità ed esprime forte insoddisfazione per la mancanza di opportune valutazioni d'impatto approfondite, che è contraria agli obiettivi iniziali del primo pacchetto sulla mobilità.

L'Ungheria si è sempre mostrata disposta a lottare contro le frodi, gli abusi e le pratiche sleali e a esaminare le condizioni sociali dei conducenti nel settore del trasporto su strada. Nell'affrontare tali questioni dovremmo astenerci da qualunque forma di frammentazione e di protezionismo, nonché evitare di imporre oneri amministrativi eccessivi alle imprese europee di trasporto che operano in modo equo sul mercato internazionale del trasporto su strada. Riteniamo che preservare l'efficacia del funzionamento del nostro mercato interno sia un elemento non negoziabile, in quanto porterà a un incremento dei posti di lavoro e della competitività dell'Europa in un'epoca caratterizzata da crescenti tensioni economiche a livello mondiale.

Pertanto, mediante questo pacchetto avremmo dovuto garantire che il futuro quadro giuridico dell'UE consenta di sfruttare appieno i vantaggi competitivi, salvaguardando nel contempo la concorrenza leale e condizioni di lavoro adeguate per i conducenti. L'accordo finale, invece, non raggiunge tale equilibrio e privilegia soltanto un approccio basato sul protezionismo nazionale e su norme non applicabili in questo settore.

In particolare, siamo convinti che le norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada ("lex specialis") costituiscano una restrizione ingiustificata delle libertà fondamentali e, di conseguenza, falsino la parità di condizioni all'interno dell'UE. Rileviamo che l'accordo finale giustifica i nostri dubbi in merito alla separazione delle questioni attinenti al trasporto su strada dalla modifica della direttiva sul distacco dei lavoratori [direttiva (UE) 2018/957]. In particolare, il modello introdotto, che opera una distinzione tra i tipi di trasporto per quanto concerne il distacco dei conducenti, non faceva parte della proposta della Commissione e non è quindi stato oggetto di una valutazione d'impatto.

In secondo luogo, riteniamo inoltre altamente problematico il fatto che il divieto totale di effettuare il riposo settimanale in cabina non tenga conto della carenza, nell'UE, di aree di sosta adeguate dotate di alloggi adatti per i conducenti. Tale divieto costituirebbe pertanto una disposizione dell'UE impossibile da applicare, il che ne mette in discussione la legittimità.

In terzo luogo, per quanto riguarda i nostri obiettivi in materia di clima, l'obbligo di ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con i suddetti ambiziosi obiettivi dell'UE, presentati dalla Commissione europea nel Green Deal europeo l'11 dicembre 2019. Tale misura, se adottata, comporterà un aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, una crescita delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore del trasporto su strada.

Un altro fattore che non viene preso adeguatamente in considerazione nell'accordo finale è il rischio di creare un vantaggio competitivo sleale per i trasportatori di paesi terzi. Inoltre, la sostituzione obbligatoria di costosi tachigrafi comporta un vantaggio competitivo per i vettori di paesi terzi, in quanto la data di installazione dei tachigrafi intelligenti sui veicoli delle imprese sottoposte all'AETR è incerta.

Modernizzare il settore europeo del trasporto su strada, componente essenziale dell'economia europea, è una necessità sia dal punto di vista sociale che della competitività. Tale obiettivo non può essere conseguito senza tenere pienamente conto della necessità di preservare i risultati raggiunti dal mercato interno e il suo funzionamento e senza agire in modo responsabile al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi in materia di clima.

Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 1986/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi</i> <i>- Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio</i> Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi - Adottata dal Consiglio il 7 aprile 2020	5114/20
Motivazione del Consiglio	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Dichiarazione del Belgio Il Belgio ha preso atto dei risultati dell'accordo provvisorio raggiunto l'11 dicembre tra il Parlamento europeo e il Consiglio sul pilastro sociale e il pilastro "mercato" del primo pacchetto mobilità. Il Belgio si compiace del notevole miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti di autocarri, in particolare tramite il divieto del riposo settimanale in cabina e l'applicazione del distacco ai trasporti di cabotaggio. In futuro dovrebbe essere instaurata una migliore parità di condizioni, attraverso l'integrazione dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito di applicazione dell'intero pacchetto sulla mobilità, il ritorno alla sede degli autocarri ogni otto settimane e l'ambizioso calendario per l'introduzione di nuovi tachigrafi intelligenti che consentiranno di migliorare l'applicazione delle norme esistenti e di quelle nuove. Il Belgio ritiene pertanto incoerente restringere ulteriormente l'accesso al mercato imponendo un periodo di attesa di quattro giorni per il cabotaggio mentre, nel contempo l'Unione europea garantirà una convergenza sociale verso l'alto. A nostro avviso il periodo di attesa costituisce una barriera commerciale contraria allo spirito del mercato interno, nonché all'efficienza della catena logistica, poiché i trasporti di cabotaggio consentono di evitare percorsi a vuoto. Deploriamo inoltre l'inclusione di una proposta sul distacco di lunga durata, che non figurava nella proposta della Commissione né negli accordi dei due colegislatori e che non è stata ancora valutata attentamente. Malgrado gli elementi positivi sotto l'aspetto sociale contenuti nel pacchetto, il Belgio si asterrà pertanto dal pronunciarsi sull'accordo.	

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria esprimono profonda preoccupazione per il fatto che l'accordo provvisorio relativo al primo pacchetto sulla mobilità contraddice la libertà fondamentale relativa alla prestazione di servizi nel mercato unico, il principio della libera circolazione dei lavoratori, nonché le politiche e gli obiettivi cruciali dell'UE in materia di clima.

In particolare, il ritorno obbligatorio dei veicoli pesanti nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con gli ambiziosi obiettivi dell'UE in materia di clima, stabiliti dalla Commissione europea nel nuovo Green Deal l'11 dicembre 2019. Tale obbligo, se adottato, comporterà un notevole aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, un aumento sostanziale delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti, settore che è già responsabile di circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE.

Malgrado i nostri sforzi volti a evidenziare questi punti e a dispetto delle prove scientifiche provenienti da studi sull'impatto di tale obbligo sull'aumento dei percorsi a vuoto e delle emissioni di CO₂, non vi è alcuna sensibilità quanto all'impatto previsto di tale disposizione e le argomentazioni logiche vengono respinte. Nel contempo, sebbene l'agenda "Legiferare meglio" richieda una valutazione d'impatto a livello dell'UE per tutte le misure di questo tipo, non è stata ancora presentata alcuna valutazione.

Il ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento è solo un esempio delle misure eccessivamente restrittive e discriminatorie proposte nel primo pacchetto sulla mobilità. Nutriamo preoccupazioni analoghe riguardo alle restrizioni relative al cabotaggio sotto forma di un eccessivo periodo di incompatibilità. Tale periodo di incompatibilità equivale a una misura protezionistica, che avrà un effetto assai negativo sul mercato unico. Secondo le stime di autorevoli istituti di ricerca, il ritorno obbligatorio degli autocarri e le restrizioni imposte ai trasporti di cabotaggio causeranno un aumento delle emissioni di CO₂ di milioni di tonnellate all'anno.

Un altro importante motivo di preoccupazione è costituito dal fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli porrà in una posizione di svantaggio gli Stati membri che, a causa della loro ubicazione geografica, avranno grandi difficoltà a fornire servizi di trasporto su gomma nel mercato unico, dal momento che i loro veicoli dovranno coprire distanze molto maggiori e superare notevoli ostacoli naturali, in particolare nel caso delle isole.

La concorrenza sleale da parte di operatori di paesi terzi è un altro fattore che non è stato adeguatamente considerato. Ciò è particolarmente preoccupante in quanto la soluzione da attuare avrà effetti a lungo termine non solo sul settore dei trasporti, ma anche sull'economia dell'UE nel suo complesso.

Il settore dei trasporti merita un quadro giuridico dell'UE equo e solido, che ne stimoli ulteriormente lo sviluppo, prevedendo nel contempo norme realistiche e applicabili. Anziché proporre disposizioni equilibrate e un autentico compromesso, l'accordo provvisorio impone misure restrittive, sproporzionate e protezionistiche.

Il primo pacchetto sulla mobilità è un fascicolo fondamentale per il mercato unico europeo, nonché per il settore dei trasporti su strada. Oggi più che mai dobbiamo preservare il buon funzionamento del mercato unico e delle economie di tutti gli Stati membri dell'UE, mantenendo la coerenza con altre politiche dell'UE.

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria sollevano obiezioni per quanto riguarda l'inclusione automatica, nella fase di messa a punto del testo da parte dei giuristi-linguisti, della clausola di sussidiarietà e di proporzionalità nell'accordo politico adottato in merito ai tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità.

Riconosciamo che i principi di sussidiarietà e di proporzionalità rivestono un'importanza primaria per l'esercizio delle competenze dell'UE. Tuttavia, l'aggiunta di tale clausola in questa fase avanzata del processo legislativo non è una buona prassi in generale e, nel caso del primo pacchetto sulla mobilità, è particolarmente difficile da accettare a causa della sensibilità politica dell'intero fascicolo e delle conseguenze a lungo termine delle disposizioni proposte per il funzionamento del settore europeo dei trasporti su strada.

Purtroppo tale situazione dimostra anche che le procedure accelerate hanno inciso in modo negativo sulla qualità della legislazione adottata. Desideriamo inoltre sottolineare la mancanza di una valutazione d'impatto per alcune disposizioni fondamentali dell'accordo politico. Anche la Commissione ha riconosciuto tale mancanza nella dichiarazione presentata alla riunione del Coreper I del 20 dicembre 2019, in cui ha confermato che alcune misure non facevano parte delle proposte della Commissione presentate il 31 maggio 2017 e non erano state oggetto di una valutazione d'impatto.

La mancanza di un'analisi approfondita impedisce l'adeguata valutazione delle misure proposte nei tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità per quanto riguarda il rispetto del principio di proporzionalità.

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

Considerata la diffusione senza precedenti del coronavirus Covid-19, che ha già ripercussioni e che purtroppo continuerà a incidere profondamente sul settore del trasporto su strada, la Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria chiedono la sospensione dei lavori relativi al primo pacchetto sulla mobilità fino al termine della pandemia. Votiamo pertanto contro l'adozione del fascicolo mediante procedura scritta in questo difficile momento.

Si prevede che la maggior parte delle imprese sospenderà o cesserà l'attività, il che porterà a una riduzione significativa della prestazione di servizi di trasporto e pertanto della consegna di merci, a scapito dei cittadini dell'UE e del buon funzionamento dell'economia.

Tenuto conto del ruolo indispensabile del trasporto su strada nello sforzo di ripresa dopo l'epidemia di Covid-19 e delle ampie perdite subite dal settore durante la sua gestione, il trasporto su strada e l'economia dell'UE non saranno in grado di sostenere lo shock non necessario causato dalle norme contenute nel primo pacchetto sulla mobilità. In tale contesto dobbiamo tener presente che la grande maggioranza delle imprese di trasporto su strada nell'Unione europea è costituita da piccole e medie imprese, che sono particolarmente vulnerabili.

Nelle attuali circostanze l'adozione del primo pacchetto sulla mobilità nella sua forma attuale non è né ragionevole né giustificata. Desideriamo sottolineare che al termine della crisi del coronavirus il panorama economico dell'UE sarà completamente diverso e riteniamo che il settore del trasporto su strada necessiterà di nuove soluzioni per affrontare tale nuova realtà.

Data la situazione di cui sopra, siamo convinti che le soluzioni previste nel primo pacchetto sulla mobilità debbano essere riformulate per tener conto della nuova realtà economica. Proponiamo pertanto di sospendere i lavori futuri su questo fascicolo fino al termine della pandemia.

Dichiarazione dell'Estonia

L'Estonia sostiene pienamente gli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, che si proponevano di spianare la strada a norme chiare in materia di trasporti su strada. L'Estonia ritiene che il mercato internazionale del trasporto di merci su strada nell'Unione europea debba conformarsi ai principi generali del mercato unico, nonché essere aperto alla concorrenza, efficiente e rispettoso dell'ambiente. L'Estonia ritiene che i requisiti supplementari non debbano tradursi in un onere amministrativo eccessivo per le imprese o le autorità pubbliche, né essere in conflitto con gli obiettivi della politica dell'Unione europea in materia di clima.

Nel corso dei negoziati sul pacchetto, l'Estonia ha adottato un approccio costruttivo, cercando di prendere in considerazione e sostenere le proposte intese a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, a contrastare le pratiche di mercato illegali e a ridurre gli effetti negativi sull'ambiente. Tuttavia, i negoziati hanno portato a un accordo che pone i vettori estoni in una situazione di svantaggio competitivo, in particolare imponendo alle imprese di trasporto su strada l'obbligo di organizzare l'attività della propria flotta in modo tale da garantire che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento entro otto settimane dalla partenza ("ritorno obbligatorio dei veicoli").

Tale obbligo non figurava nel pacchetto iniziale e non è stato oggetto di una valutazione d'impatto accurata, il che desta preoccupazioni in merito alla sua compatibilità con l'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

In secondo luogo, il fatto che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento limita l'area geografica delle operazioni delle imprese di trasporto su strada di tale Stato membro e pertanto non è in linea con l'obiettivo del primo pacchetto sulla mobilità di garantire condizioni di parità.

In terzo luogo, poiché tale obbligo accresce il numero dei percorsi a vuoto e le emissioni di CO₂, l'Estonia ritiene che tale requisito sia in contraddizione con gli obiettivi della politica dell'UE in materia di clima e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Ciò non è conforme alle conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019.

Inoltre, l'Estonia ritiene che tale requisito sia sproporzionato, in quanto l'accordo già contiene misure volte a combattere il fenomeno delle cosiddette "società di comodo". Il ritorno obbligatorio dei veicoli rischia di incentivare tali pratiche e in aggiunta incoraggerà le imprese di trasporto su strada di Stati membri periferici a trasferire la propria sede, causando una diminuzione dei posti di lavoro e del gettito fiscale.

Infine, poiché la misura può potenzialmente aumentare i volumi del traffico, l'Estonia è preoccupata dell'impatto che avrà sulla sicurezza stradale.

Di conseguenza, e ribadendo nuovamente il suo sostegno agli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, l'Estonia si rammarica del fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli sia stato incluso nell'accordo. Alla luce del contesto sopra descritto, l'Estonia esprimerà un voto contrario a detto accordo.

Dichiarazione dell'Ungheria

L'Ungheria desidera ribadire la sua profonda preoccupazione per gli effetti nocivi, distorsivi del mercato e negativi sotto il profilo climatico delle varie componenti del primo pacchetto sulla mobilità ed esprime forte insoddisfazione per la mancanza di opportune valutazioni d'impatto approfondite, che è contraria agli obiettivi iniziali del primo pacchetto sulla mobilità.

L'Ungheria si è sempre mostrata disposta a lottare contro le frodi, gli abusi e le pratiche sleali e a esaminare le condizioni sociali dei conducenti nel settore del trasporto su strada. Nell'affrontare tali questioni dovremmo astenerci da qualunque forma di frammentazione e di protezionismo, nonché evitare di imporre oneri amministrativi eccessivi alle imprese europee di trasporto che operano in modo equo sul mercato internazionale del trasporto su strada. Riteniamo che preservare l'efficacia del funzionamento del nostro mercato interno sia un elemento non negoziabile, in quanto porterà a un incremento dei posti di lavoro e della competitività dell'Europa in un'epoca caratterizzata da crescenti tensioni economiche a livello mondiale.

Pertanto, mediante questo pacchetto avremmo dovuto garantire che il futuro quadro giuridico dell'UE consenta di sfruttare appieno i vantaggi competitivi, salvaguardando nel contempo la concorrenza leale e condizioni di lavoro adeguate per i conducenti. L'accordo finale, invece, non raggiunge tale equilibrio e privilegia soltanto un approccio basato sul protezionismo nazionale e su norme non applicabili in questo settore.

In particolare, siamo convinti che le norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada ("lex specialis") costituiscano una restrizione ingiustificata delle libertà fondamentali e, di conseguenza, falsino la parità di condizioni all'interno dell'UE. Rileviamo che l'accordo finale giustifica i nostri dubbi in merito alla separazione delle questioni attinenti al trasporto su strada dalla modifica della direttiva sul distacco dei lavoratori [direttiva (UE) 2018/957]. In particolare, il modello introdotto, che opera una distinzione tra i tipi di trasporto per quanto concerne il distacco dei conducenti, non faceva parte della proposta della Commissione e non è quindi stato oggetto di una valutazione d'impatto.

In secondo luogo, riteniamo inoltre altamente problematico il fatto che il divieto totale di effettuare il riposo settimanale in cabina non tenga conto della carenza, nell'UE, di aree di sosta adeguate dotate di alloggi adatti per i conducenti. Tale divieto costituirebbe pertanto una disposizione dell'UE impossibile da applicare, il che ne mette in discussione la legittimità.

In terzo luogo, per quanto riguarda i nostri obiettivi in materia di clima, l'obbligo di ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con i suddetti ambiziosi obiettivi dell'UE, presentati dalla Commissione europea nel Green Deal europeo l'11 dicembre 2019. Tale misura, se adottata, comporterà un aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, una crescita delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore del trasporto su strada.

Un altro fattore che non viene preso adeguatamente in considerazione nell'accordo finale è il rischio di creare un vantaggio competitivo sleale per i trasportatori di paesi terzi. Inoltre, la sostituzione obbligatoria di costosi tachigrafi comporta un vantaggio competitivo per i vettori di paesi terzi, in quanto la data di installazione dei tachigrafi intelligenti sui veicoli delle imprese sottoposte all'AETR è incerta.

Modernizzare il settore europeo del trasporto su strada, componente essenziale dell'economia europea, è una necessità sia dal punto di vista sociale che della competitività. Tale obiettivo non può essere conseguito senza tenere pienamente conto della necessità di preservare i risultati raggiunti dal mercato interno e il suo funzionamento e senza agire in modo responsabile al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi in materia di clima.

Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 1985/20
<i>Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012</i> <i>- Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio</i> Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 - Adottata dal Consiglio il 7 aprile 2020	5112/20
Motivazione del Consiglio	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, dell'Ungheria, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia e della Romania La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria esprimono profonda preoccupazione per il fatto che l'accordo provvisorio relativo al primo pacchetto sulla mobilità contraddice la libertà fondamentale relativa alla prestazione di servizi nel mercato unico, il principio della libera circolazione dei lavoratori, nonché le politiche e gli obiettivi cruciali dell'UE in materia di clima. In particolare, il ritorno obbligatorio dei veicoli pesanti nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con gli ambiziosi obiettivi dell'UE in materia di clima, stabiliti dalla Commissione europea nel nuovo Green Deal l'11 dicembre 2019. Tale obbligo, se adottato, comporterà un notevole aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, un aumento sostanziale delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti, settore che è già responsabile di circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE. Malgrado i nostri sforzi volti a evidenziare questi punti e a dispetto delle prove scientifiche provenienti da studi sull'impatto di tale obbligo sull'aumento dei percorsi a vuoto e delle emissioni di CO₂, non vi è alcuna sensibilità quanto all'impatto previsto di tale disposizione e le argomentazioni logiche vengono respinte. Nel contempo, sebbene l'agenda "Legiferare meglio" richieda una valutazione d'impatto a livello dell'UE per tutte le misure di questo tipo, non è stata ancora presentata alcuna valutazione. Il ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento è solo un esempio delle misure eccessivamente restrittive e discriminatorie proposte nel primo pacchetto sulla mobilità. Nutriamo preoccupazioni analoghe riguardo alle restrizioni relative al cabotaggio sotto forma di un eccessivo periodo di incompatibilità. Tale periodo di incompatibilità equivale a una misura protezionistica, che avrà un effetto assai negativo sul mercato unico. Secondo le stime di autorevoli istituti di ricerca, il ritorno obbligatorio degli autocarri e le restrizioni imposte ai trasporti di cabotaggio causeranno un aumento delle emissioni di CO₂ di milioni di tonnellate all'anno.	

Un altro importante motivo di preoccupazione è costituito dal fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli porrà in una posizione di svantaggio gli Stati membri che, a causa della loro ubicazione geografica, avranno grandi difficoltà a fornire servizi di trasporto su gomma nel mercato unico, dal momento che i loro veicoli dovranno coprire distanze molto maggiori e superare notevoli ostacoli naturali, in particolare nel caso delle isole. La concorrenza sleale da parte di operatori di paesi terzi è un altro fattore che non è stato adeguatamente considerato. Ciò è particolarmente preoccupante in quanto la soluzione da attuare avrà effetti a lungo termine non solo sul settore dei trasporti, ma anche sull'economia dell'UE nel suo complesso. Il settore dei trasporti merita un quadro giuridico dell'UE equo e solido, che ne stimoli ulteriormente lo sviluppo, prevedendo nel contempo norme realistiche e applicabili. Anziché proporre disposizioni equilibrate e un autentico compromesso, l'accordo provvisorio impone misure restrittive, sproporzionate e protezionistiche. Il primo pacchetto sulla mobilità è un fascicolo fondamentale per il mercato unico europeo, nonché per il settore dei trasporti su strada. Oggi più che mai dobbiamo preservare il buon funzionamento del mercato unico e delle economie di tutti gli Stati membri dell'UE, mantenendo la coerenza con altre politiche dell'UE.	
Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria sollevano obiezioni per quanto riguarda l'inclusione automatica, nella fase di messa a punto del testo da parte dei giuristi-linguisti, della clausola di sussidiarietà e di proporzionalità nell'accordo politico adottato in merito ai tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità. Riconosciamo che i principi di sussidiarietà e di proporzionalità rivestono un'importanza primaria per l'esercizio delle competenze dell'UE. Tuttavia, l'aggiunta di tale clausola in questa fase avanzata del processo legislativo non è una buona prassi in generale e, nel caso del primo pacchetto sulla mobilità, è particolarmente difficile da accettare a causa della sensibilità politica dell'intero fascicolo e delle conseguenze a lungo termine delle disposizioni proposte per il funzionamento del settore europeo dei trasporti su strada. Purtroppo tale situazione dimostra anche che le procedure accelerate hanno inciso in modo negativo sulla qualità della legislazione adottata. Desideriamo inoltre sottolineare la mancanza di una valutazione d'impatto per alcune disposizioni fondamentali dell'accordo politico. Anche la Commissione ha riconosciuto tale mancanza nella dichiarazione presentata alla riunione del Coreper I del 20 dicembre 2019, in cui ha confermato che alcune misure non facevano parte delle proposte della Commissione presentate il 31 maggio 2017 e non erano state oggetto di una valutazione d'impatto. La mancanza di un'analisi approfondita impedisce l'adeguata valutazione delle misure proposte nei tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità per quanto riguarda il rispetto del principio di proporzionalità.	

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

Considerata la diffusione senza precedenti del coronavirus Covid-19, che ha già ripercussioni e che purtroppo continuerà a incidere profondamente sul settore del trasporto su strada, la Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria chiedono la sospensione dei lavori relativi al primo pacchetto sulla mobilità fino al termine della pandemia. Votiamo pertanto contro l'adozione del fascicolo mediante procedura scritta in questo difficile momento.

Si prevede che la maggior parte delle imprese sospenderà o cesserà l'attività, il che porterà a una riduzione significativa della prestazione di servizi di trasporto e pertanto della consegna di merci, a scapito dei cittadini dell'UE e del buon funzionamento dell'economia.

Tenuto conto del ruolo indispensabile del trasporto su strada nello sforzo di ripresa dopo l'epidemia di Covid-19 e delle ampie perdite subite dal settore durante la sua gestione, il trasporto su strada e l'economia dell'UE non saranno in grado di sostenere lo shock non necessario causato dalle norme contenute nel primo pacchetto sulla mobilità. In tale contesto dobbiamo tener presente che la grande maggioranza delle imprese di trasporto su strada nell'Unione europea è costituita da piccole e medie imprese, che sono particolarmente vulnerabili.

Nelle attuali circostanze l'adozione del primo pacchetto sulla mobilità nella sua forma attuale non è né ragionevole né giustificata. Desideriamo sottolineare che al termine della crisi del coronavirus il panorama economico dell'UE sarà completamente diverso e riteniamo che il settore del trasporto su strada necessiterà di nuove soluzioni per affrontare tale nuova realtà.

Data la situazione di cui sopra, siamo convinti che le soluzioni previste nel primo pacchetto sulla mobilità debbano essere riformulate per tener conto della nuova realtà economica. Proponiamo pertanto di sospendere i lavori futuri su questo fascicolo fino al termine della pandemia.

Dichiarazione dell'Estonia

L'Estonia sostiene pienamente gli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, che si proponevano di spianare la strada a norme chiare in materia di trasporti su strada. L'Estonia ritiene che il mercato internazionale del trasporto di merci su strada nell'Unione europea debba conformarsi ai principi generali del mercato unico, nonché essere aperto alla concorrenza, efficiente e rispettoso dell'ambiente. L'Estonia ritiene che i requisiti supplementari non debbano tradursi in un onere amministrativo eccessivo per le imprese o le autorità pubbliche, né essere in conflitto con gli obiettivi della politica dell'Unione europea in materia di clima.

Nel corso dei negoziati sul pacchetto, l'Estonia ha adottato un approccio costruttivo, cercando di prendere in considerazione e sostenere le proposte intese a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, a contrastare le pratiche di mercato illegali e a ridurre gli effetti negativi sull'ambiente. Tuttavia, i negoziati hanno portato a un accordo che pone i vettori estoni in una situazione di svantaggio competitivo, in particolare imponendo alle imprese di trasporto su strada l'obbligo di organizzare l'attività della propria flotta in modo tale da garantire che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento entro otto settimane dalla partenza ("ritorno obbligatorio dei veicoli").

Tale obbligo non figurava nel pacchetto iniziale e non è stato oggetto di una valutazione d'impatto accurata, il che desta preoccupazioni in merito alla sua compatibilità con l'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

In secondo luogo, il fatto che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento limita l'area geografica delle operazioni delle imprese di trasporto su strada di tale Stato membro e pertanto non è in linea con l'obiettivo del primo pacchetto sulla mobilità di garantire condizioni di parità.

In terzo luogo, poiché tale obbligo accresce il numero dei percorsi a vuoto e le emissioni di CO₂, l'Estonia ritiene che tale requisito sia in contraddizione con gli obiettivi della politica dell'UE in materia di clima e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Ciò non è conforme alle conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019.

Inoltre, l'Estonia ritiene che tale requisito sia sproporzionato, in quanto l'accordo già contiene misure volte a combattere il fenomeno delle cosiddette "società di comodo". Il ritorno obbligatorio dei veicoli rischia di incentivare tali pratiche e in aggiunta incoraggerà le imprese di trasporto su strada di Stati membri periferici a trasferire la propria sede, causando una diminuzione dei posti di lavoro e del gettito fiscale.

Infine, poiché la misura può potenzialmente aumentare i volumi del traffico, l'Estonia è preoccupata dell'impatto che avrà sulla sicurezza stradale.

Di conseguenza, e ribadendo nuovamente il suo sostegno agli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, l'Estonia si rammarica del fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli sia stato incluso nell'accordo. Alla luce del contesto sopra descritto, l'Estonia esprimerà un voto contrario a detto accordo.

Dichiarazione dell'Ungheria

L'Ungheria desidera ribadire la sua profonda preoccupazione per gli effetti nocivi, distorsivi del mercato e negativi sotto il profilo climatico delle varie componenti del primo pacchetto sulla mobilità ed esprime forte insoddisfazione per la mancanza di opportune valutazioni d'impatto approfondite, che è contraria agli obiettivi iniziali del primo pacchetto sulla mobilità.

L'Ungheria si è sempre mostrata disposta a lottare contro le frodi, gli abusi e le pratiche sleali e a esaminare le condizioni sociali dei conducenti nel settore del trasporto su strada. Nell'affrontare tali questioni dovremmo astenerci da qualunque forma di frammentazione e di protezionismo, nonché evitare di imporre oneri amministrativi eccessivi alle imprese europee di trasporto che operano in modo equo sul mercato internazionale del trasporto su strada. Riteniamo che preservare l'efficacia del funzionamento del nostro mercato interno sia un elemento non negoziabile, in quanto porterà a un incremento dei posti di lavoro e della competitività dell'Europa in un'epoca caratterizzata da crescenti tensioni economiche a livello mondiale.

Pertanto, mediante questo pacchetto avremmo dovuto garantire che il futuro quadro giuridico dell'UE consenta di sfruttare appieno i vantaggi competitivi, salvaguardando nel contempo la concorrenza leale e condizioni di lavoro adeguate per i conducenti. L'accordo finale, invece, non raggiunge tale equilibrio e privilegia soltanto un approccio basato sul protezionismo nazionale e su norme non applicabili in questo settore.

In particolare, siamo convinti che le norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada ("lex specialis") costituiscano una restrizione ingiustificata delle libertà fondamentali e, di conseguenza, falsino la parità di condizioni all'interno dell'UE. Rileviamo che l'accordo finale giustifica i nostri dubbi in merito alla separazione delle questioni attinenti al trasporto su strada dalla modifica della direttiva sul distacco dei lavoratori [direttiva (UE) 2018/957]. In particolare, il modello introdotto, che opera una distinzione tra i tipi di trasporto per quanto concerne il distacco dei conducenti, non faceva parte della proposta della Commissione e non è quindi stato oggetto di una valutazione d'impatto.

In secondo luogo, riteniamo inoltre altamente problematico il fatto che il divieto totale di effettuare il riposo settimanale in cabina non tenga conto della carenza, nell'UE, di aree di sosta adeguate dotate di alloggi adatti per i conducenti. Tale divieto costituirebbe pertanto una disposizione dell'UE impossibile da applicare, il che ne mette in discussione la legittimità.

In terzo luogo, per quanto riguarda i nostri obiettivi in materia di clima, l'obbligo di ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con i suddetti ambiziosi obiettivi dell'UE, presentati dalla Commissione europea nel Green Deal europeo l'11 dicembre 2019. Tale misura, se adottata, comporterà un aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, una crescita delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore del trasporto su strada.

Un altro fattore che non viene preso adeguatamente in considerazione nell'accordo finale è il rischio di creare un vantaggio competitivo sleale per i trasportatori di paesi terzi. Inoltre, la sostituzione obbligatoria di costosi tachigrafi comporta un vantaggio competitivo per i vettori di paesi terzi, in quanto la data di installazione dei tachigrafi intelligenti sui veicoli delle imprese sottoposte all'AETR è incerta.

Modernizzare il settore europeo del trasporto su strada, componente essenziale dell'economia europea, è una necessità sia dal punto di vista sociale che della competitività. Tale obiettivo non può essere conseguito senza tenere pienamente conto della necessità di preservare i risultati raggiunti dal mercato interno e il suo funzionamento e senza agire in modo responsabile al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi in materia di clima.

Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 1981/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci</i> – <i>Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio</i>	5142/20
Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (prima lettura)	
Motivazione del Consiglio	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Procedura scritta conclusa il 7 aprile 2020	CM 1977/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante prescrizioni minime per il riutilizzo dell'acqua</i> – <i>Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio</i>	15301/19 REV 1
Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante prescrizioni minime per il riutilizzo dell'acqua (prima lettura)	
Motivazione del Consiglio	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Dichiarazione della Grecia La Grecia sostiene la "proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante prescrizioni minime per il riutilizzo dell'acqua". La creazione, a livello dell'UE, di un quadro normativo integrato, stabile e comunemente accettato contribuirà in misura significativa ad affrontare la siccità e la carenza idrica che sono suscettibili di aggravarsi in futuro a causa dei cambiamenti climatici. La Grecia ritiene tuttavia che la diluizione delle acque trattate, di per sé non deve essere considerata un'opzione di trattamento delle acque, vale a dire che gli operatori del settore alimentare o gli agricoltori non dovrebbero essere autorizzati a diluire le acque trattate di qualsiasi classe di qualità e a utilizzarle successivamente come se fossero acque di una classe di qualità superiore (più pulita). La Grecia fa parte degli Stati membri che hanno già in vigore un quadro normativo che prevede disposizioni ancora più rigorose. Va da sé che, per noi, la tutela della salute è fondamentale e ci riserviamo pertanto il diritto di adottare disposizioni supplementari e di attuare ulteriori misure a livello nazionale, in linea con il principio di precauzione.	

Dichiarazione della Repubblica slovacca

La Repubblica slovacca è consapevole del fatto che alcuni Stati membri devono affrontare il problema della carenza idrica e della siccità come conseguenza dei cambiamenti climatici. Tuttavia, secondo le relazioni del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, i cambiamenti climatici hanno un'incidenza sul diffondersi e il propagarsi di varie malattie, sostanze nocive e agenti patogeni trasmessi attraverso l'acqua, gli alimenti, come la Salmonella, che influiscono sulla salute della popolazione. Pertanto, il ricorso a tali acque riutilizzate a fini irrigui in agricoltura non deve mettere in pericolo la salute del consumatore finale a causa di criteri di qualità dell'acqua insufficienti per le acque riutilizzate e deve tenere conto degli sviluppi futuri.

Nel corso dei negoziati su queste acque riutilizzate, abbiamo costantemente chiesto una proposta ambiziosa per quanto riguarda l'obiettivo di garantire l'efficace ed equo funzionamento del mercato interno (circolazione delle merci), imponendo requisiti uniformi per le acque riutilizzate a tutti gli Stati membri e per quanto concerne l'obiettivo della protezione dell'ambiente, della salute umana e animale. Siamo rammaricati che ciò non appaia nel testo finale.

Siamo inoltre delusi che la proposta di etichettatura obbligatoria non sia stata integrata, il che a nostro parere può risultare ingannevole nei confronti del consumatore finale e privarlo del suo diritto all'informazione. Ciò contrasta con il principio di informazioni trasparenti nei confronti del consumatore finale e in particolare nei confronti di vari gruppi vulnerabili, come anziani, minori, persone con un abbassamento delle difese immunitarie.

Analogamente, le nostre proposte volte a rendere più rigorosi i parametri di qualità del regolamento per quanto riguarda l'inclusione di vari parametri di qualità, come la Salmonella, non sono state accolte. Abbiamo sottolineato l'elevato livello di protezione della salute, la qualità degli alimenti e i criteri rigorosamente definiti nell'allegato. Non riteniamo che nella formulazione attuale la protezione della salute del consumatore finale sia trattata in maniera sufficiente.

Al tempo stesso, nutriamo riserve sulla formulazione dell'articolo 2, paragrafo 2, che non consente a uno Stato membro di chiedere una deroga in maniera neutra sulla base di uno o più dei criteri stabiliti nel regolamento. L'attuale formulazione lascia alla Commissione europea troppa discrezionalità per decidere riguardo a una deroga sulla base di tutti i criteri menzionati nel regolamento.

Tenuto conto delle nostre preoccupazioni in materia di salute e alimenti, non siamo in grado di concordare sul presente regolamento e pertanto ci asteniamo dalla votazione.

Procedura scritta conclusa il 14 aprile 2020	CM 2019/20
Dichiarazione dell'UE per la riunione di primavera del Comitato monetario e finanziario internazionale del 16 aprile 2020	6560/20
Procedura scritta conclusa il 14 aprile 2020	CM 2029/20
<i>Posizione del Consiglio sul PBR n. 1/2020: Assistenza alla Grecia in risposta all'aumento della pressione migratoria - Misure immediate nel contesto della pandemia di COVID-19 - Sostegno alla ricostruzione post-terremoto in Albania - Altri adeguamenti</i> Decisione del Consiglio, del 14 aprile 2020, che adotta la posizione del Consiglio sul progetto di bilancio rettificativo n. 1 dell'Unione europea per l'esercizio 2020 2020/C 123 I/01 GU C 123I del 16.4.2020, pagg. 1-2	7149/20
<i>Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione dello strumento di flessibilità per finanziare misure di bilancio immediate nel contesto dell'epidemia di COVID-19 e per il rafforzamento della Procura europea, connessa al PBR n. 1/2020</i> Decisione (UE) 2020/545 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2020, relativa alla mobilitazione dello strumento di flessibilità per finanziare misure di bilancio immediate nel contesto dell'epidemia di COVID-19 e per il rafforzamento della Procura europea GU L 125 del 21.4.2020, pagg. 1-2	7151/20
<i>Regolamento del Consiglio che attiva il sostegno di emergenza a norma del regolamento (UE) 2016/369 e che ne modifica disposizioni in considerazione dell'epidemia di COVID19</i> Regolamento (UE) 2020/521 del Consiglio, del 14 aprile 2020, che attiva il sostegno di emergenza a norma del regolamento (UE) 2016/369 e che ne modifica disposizioni in considerazione dell'epidemia di COVID-19 GU L 117 del 15.4.2020, pagg. 3-8	7169/20
<i>Posizione del Consiglio sul progetto di bilancio rettificativo n. 2 del bilancio generale 2020 dell'Unione (PBR n. 2/2020)</i> Decisione del Consiglio, del 14 aprile 2020, che adotta la posizione del Consiglio sul progetto di bilancio rettificativo n. 2 dell'Unione europea per l'esercizio 2020 2020/C 123 I/02 GU C 123I del 16.4.2020, pag. 3-3	7201/20
<i>Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione dello strumento di flessibilità per finanziare misure di bilancio immediate nel contesto dell'epidemia di COVID-19</i> Decisione (UE) 2020/546 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2020, relativa alla mobilitazione dello strumento di flessibilità per finanziare misure di bilancio immediate nel contesto dell'epidemia di COVID-19 GU L 125 del 21.4.2020, pagg. 3-4	7203/20
<i>Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione del margine per imprevisti nel 2020 per fornire assistenza di emergenza agli Stati membri e rafforzare ulteriormente il meccanismo unionale di protezione civile (rescEU) in risposta all'epidemia di COVID-19</i>	7204/20

Decisione (UE) 2020/547 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2020, relativa alla mobilitazione del margine per imprevisti nel 2020 per fornire assistenza di emergenza agli Stati membri e rafforzare ulteriormente il meccanismo unionale di protezione civile (rescEU) in risposta all'epidemia di COVID-19 GU L 125 del 21.4.2020, pagg. 5-6	
Regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 per quanto riguarda la portata del margine globale per gli impegni <i>Regolamento (UE, Euratom) 2020/538 del Consiglio, del 17 aprile 2020, recante modifica del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 per quanto riguarda la portata del margine globale per gli impegni</i> GU L 119I del 17.4.2020, pagg. 1-3	7170/20

Procedura scritta conclusa il 15 aprile 2020	CM 2023/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088</i> <i>– Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio</i> Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 - Risultato della procedura scritta avviata con la comunicazione CM 2005/20 - Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio	5639/20 REV2
Motivazione del Consiglio	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Dichiarazione della Germania, sostenuta dall'Ungheria Condividiamo l'obiettivo di istituire una tassonomia credibile che orienti gli investitori nell'individuare le attività ecosostenibili. Tuttavia nutriamo forti preoccupazioni riguardo al ricorso agli atti delegati ai fini dell'inclusione nella tassonomia di settori per i quali l'UE non ha competenza regolamentare. Per quanto riguarda il settore forestale, sottolineiamo che l'elaborazione delle politiche pertinenti è di competenza degli Stati membri. Il ricorso agli atti delegati per definire criteri di sostenibilità in relazione al settore forestale non dovrebbe costituire un pregiudizio per alcun trasferimento di competenze dagli Stati membri all'UE in questo settore. Inoltre, per quanto riguarda la "gestione sostenibile delle foreste", la Germania ritiene opportuno fondarsi sulla definizione contenuta nella risoluzione di Forest Europe dal titolo "Orientamenti generali per la gestione sostenibile delle foreste in Europa", adottata all'unanimità dagli Stati membri e dall'Unione europea nel 1993.	
Dichiarazione del Lussemburgo La tassonomia dovrebbe essere uno strumento essenziale per guidare gli investitori nell'individuare le attività ecosostenibili. Il Lussemburgo ricorda che tra le fonti di energia quella nucleare non è né sicura, né sostenibile. Di conseguenza, una tassonomia credibile non ammette che la produzione di energia nucleare e progetti di qualsiasi tipo relativi al ciclo del combustibile nucleare possano essere considerati attività sostenibili. A tale proposito, il rafforzamento del principio "non arrecare un danno significativo" nella versione finale del regolamento deve salvaguardare la credibilità della tassonomia agli occhi di un'ampia gamma di investitori europei e della popolazione dell'UE. Contiamo sulle istituzioni europee affinché questo principio sia applicato in modo rigoroso e inequivocabile. Qualsiasi applicazione diversa di questo principio, in particolare per quanto riguarda l'energia nucleare, rischierebbe di creare effetti di dipendenza ("lock-in") a lungo termine da tali tecnologie, generando in tal modo un volume indefinito di costi aggiuntivi, e sarebbe quindi in contrasto con l'obiettivo generale del programma in materia di finanza sostenibile.	

Dichiarazione della Repubblica ceca, della Slovacchia, della Slovenia e dell'Ungheria

La Repubblica ceca, la Slovacchia, la Slovenia e l'Ungheria apprezzano la perseveranza e gli sforzi della presidenza in merito alla proposta sulla tassonomia. In vista dei lavori futuri relativi alle disposizioni in materia di energia, la Repubblica ceca, la Slovacchia, la Slovenia e l'Ungheria sottolineano la necessità di rispettare la neutralità tecnologica, che costituisce uno dei principi alla base della proposta.

La Repubblica ceca, la Slovacchia, la Slovenia e l'Ungheria riconoscono la necessità di affrontare rapidamente i cambiamenti climatici, salvaguardando nel contempo la sicurezza, la stabilità e l'accessibilità economica dell'approvvigionamento energetico a lungo termine. Per conseguire la neutralità climatica è necessario disporre di fonti energetiche e di infrastrutture di transizione nonché a basse emissioni di carbonio; sotto questo aspetto accogliamo con favore il fatto che ciò sia ora chiaramente sancito nel quadro tassonomico. La comunità mondiale di esperti ha ampiamente riconosciuto che l'energia nucleare è necessaria per affrontare i cambiamenti climatici. La Repubblica ceca, la Slovacchia, la Slovenia e l'Ungheria considerano l'energia nucleare una fonte di energia sostenibile e sicura a lungo termine. Il mantenimento delle attuali capacità nucleari e il loro sviluppo futuro, nel rispetto di norme elevate in materia di sicurezza e protezione nucleare, è il presupposto fondamentale per conseguire la neutralità climatica non solo nella Repubblica ceca, in Slovacchia, in Slovenia e in Ungheria, ma anche a livello dell'UE. Tale principio è inoltre confermato dall'IPCC e dalle organizzazioni internazionali competenti in materia di energia, e trova riscontro anche nei documenti della Commissione. Contiamo sulla Commissione per garantire la piena trasparenza del processo di elaborazione degli atti delegati pertinenti, processo che deve essere credibile e basato su elementi di prova, oltre che sull'esperienza, sui contributi scientifici e su un'adeguata partecipazione degli Stati membri al fine di intraprendere una valutazione pienamente informata e obiettiva della sostenibilità di tutte le tecnologie energetiche disponibili, su base non discriminatoria.

La Repubblica ceca, la Slovacchia, la Slovenia e l'Ungheria sostengono l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE entro il 2050. A tal fine, gli Stati membri devono disporre di tutti gli strumenti necessari per conseguire tale obiettivo ambizioso in modo efficace sotto il profilo dei costi e garantire la credibilità dei nostri sforzi in materia di clima.

Dichiarazione dell'Austria Condividiamo l'obiettivo di istituire una tassonomia credibile che orienti gli investitori nell'individuare le attività ecosostenibili. Siamo ancora convinti che la tassonomia debba essere adottata il più rapidamente possibile. Nell'ambito del trilatero sono già stati compiuti progressi sostanziali. Tuttavia, qualsiasi tassonomia che consenta di qualificare l'energia nucleare come sostenibile, o anche come "attività abilitante" o "di transizione", sarebbe intrinsecamente viziata e potrebbe dar luogo a gravi critiche, in quanto invierebbe i segnali e gli incentivi sbagliati agli operatori dei mercati finanziari e agli investitori. L'esito dei negoziati non ha permesso di dissipare le nostre preoccupazioni secondo cui il quadro proposto potrebbe lasciare aperta la possibilità di distrarre risorse finanziarie dalle attività ecosostenibili per dirottarle verso tecnologie che non possono essere considerate né sicure né sostenibili, come l'energia nucleare.	
Dichiarazione della Polonia La Polonia sostiene pienamente gli obiettivi del regolamento, in particolare il sostegno a decisioni imprenditoriali con cognizione di causa per gli investimenti in attività ecosostenibili. Riteniamo che l'attuale testo lasci un margine di interpretazione troppo ampio riguardo a questioni fondamentali, per le quali la decisione verrà affidata ad atti di "livello due", che peraltro saranno adottati con una partecipazione troppo esigua degli Stati membri. Non condividiamo il fatto che il regolamento non contenga alcuna garanzia affinché il gas naturale sia riconosciuto come attività di transizione. La Polonia sottolinea che il gas naturale è un "combustibile ponte" essenziale, utilizzato per sostituire il carbone e per garantire allo stesso tempo lo sviluppo dinamico delle fonti energetiche rinnovabili. Inoltre, attualmente in Polonia gli investimenti nel settore del gas naturale costituiscono l'attuazione pratica del principio di "non lasciare indietro nessuno". Senza questi investimenti la trasformazione energetica della Polonia rallenterà in modo significativo, causando un danno potenziale alla politica dell'UE in materia di clima. Il testo del regolamento non riflette direttamente il ruolo dell'energia nucleare. L'energia nucleare è essenziale per conseguire la neutralità climatica, fatto che è stato confermato da relazioni e analisi di organizzazioni internazionali riconosciute e soprattutto da documenti della Commissione europea o dalla recente risoluzione del Parlamento europeo sulla COP 25 (considerando 59). Inoltre, considerato il carattere controverso della questione dell'energia nucleare nell'ambito dei negoziati relativi al testo del regolamento, la decisione sulla sua inclusione nella tassonomia non dovrebbe essere lasciata agli atti di livello inferiore. La Polonia si aspetta che, alla luce del compromesso adottato nel settore dell'energia nucleare e del gas, il principio della neutralità tecnologica sarà rispettato nei lavori relativi agli atti delegati e che la tassonomia dell'UE non escluderà tecnologie indispensabili per conseguire la neutralità climatica. Il gruppo di esperti tecnici ha formulato, nella sua relazione sulla tassonomia, una raccomandazione per l'istituzione di un gruppo di esperti incaricato di esaminare l'impatto ambientale della gestione del combustibile esaurito e dei rifiuti radioattivi. Auspichiamo che gli atti delegati, in particolare quelli riguardanti le attività di mitigazione, siano adottati solo se tale analisi obiettiva sarà effettuata da esperti indipendenti, senza ignorare i dati forniti dai principali consessi e organizzazioni internazionali (IPCC, OCSE). La Polonia condivide l'idea di creare un quadro giuridico che favorisca il finanziamento della crescita sostenibile. A nostro avviso tali interventi dovrebbero tuttavia essere coerenti con altre azioni intraprese a livello dell'Unione europea, nonché garantire la proporzionalità. A nostro parere, l'introduzione nel regolamento in materia di tassonomia di obblighi di informativa aggiuntivi per quanto riguarda la sostenibilità, parallelamente a quelli previsti dal regolamento relativo all'informativa, senza che la Commissione europea abbia effettuato un'analisi approfondita al momento della preparazione della proposta legislativa, può comportare un aumento del capitale al di fuori del mercato dei capitali.	

Tale situazione può pertanto essere in contraddizione con le azioni previste nell'ambito dell'Unione dei mercati dei capitali. Inoltre, l'approccio adottato in materia di regolamentazione degli obblighi di informativa per quanto riguarda la sostenibilità in due atti giuridici contemporaneamente (regolamento in materia di tassonomia e regolamento relativo all'informativa) comporta una mancanza di trasparenza delle disposizioni e dubbi di interpretazione da parte dei soggetti ai quali le disposizioni sono dirette. Alla luce di quanto precede, invitiamo la Commissione europea a tenere debitamente conto, al momento dell'adozione degli atti delegati, delle norme in materia di proporzionalità e di coerenza al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi dell'Unione dei mercati dei capitali. Invitiamo inoltre la Commissione europea, allorché presenterà proposte legislative in futuro, a tenere conto del collegamento esistente tra il presente regolamento e il regolamento relativo all'informativa. Alla luce di quanto precede, la Polonia non si oppone all'adozione del regolamento sulla finanza sostenibile/tassonomia, ma non può sostenerlo.	
Dichiarazione della Svezia La Svezia desidera ricordare le sue preoccupazioni in merito all'approccio nei confronti della gestione sostenibile delle foreste e della politica forestale nel regolamento in materia di tassonomia. Nel corso dei negoziati abbiamo chiesto in maniera insistente di inserire un riferimento chiaro e inequivocabile alla definizione di "gestione sostenibile delle foreste" di Forest Europe. Deploriamo che ciò non sia stato mantenuto nel testo di compromesso finale. La definizione di gestione sostenibile delle foreste formulata da Forest Europe – convenuta, consolidata e riconosciuta a livello internazionale – contribuisce a promuovere una visione comune paneuropea della gestione sostenibile delle foreste da quasi 30 anni. Il compromesso finale raggiunto dai colegislatori introduce un diverso concetto di gestione sostenibile delle foreste che rischia di indebolire l'intesa comune tra i 47 firmatari di Forest Europe, tra cui l'UE e i suoi Stati membri. È fondamentale mantenere questa definizione concordata nell'ambito dello sviluppo e dell'attuazione del regolamento in materia di tassonomia. Discostarsi da questa intesa comune potrebbe portare a un utilizzo e a un'attuazione incoerenti del concetto di gestione sostenibile delle foreste. Desideriamo inoltre ricordare quanto dichiarato dal Consiglio dell'Unione europea a due riprese quest'anno¹, ossia che, nonostante l'UE disponga di una varietà di politiche in ambito forestale, il trattato sul funzionamento dell'Unione europea non fa alcun riferimento a una politica comune dell'UE in materia di foreste e la responsabilità delle foreste spetta agli Stati membri, e che tutte le decisioni e le politiche dell'UE in ambito forestale devono rispettare il principio di sussidiarietà e la competenza degli Stati membri in questo settore. Poiché il testo finale non è stato ritenuto accettabile per quanto riguarda l'approccio alla gestione sostenibile delle foreste e alla politica forestale, la Svezia non è in grado di sostenere l'adozione del regolamento. Sollecitiamo la Commissione e i futuri gruppi di esperti a prendere in considerazione i suddetti criteri in sede di elaborazione dei criteri di vaglio tecnico e del diritto derivato. ¹ Conclusioni del Consiglio e dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, relative alla comunicazione dal titolo "Intensificare l'azione dell'UE per proteggere e ripristinare le foreste del pianeta" (adottate il 16 dicembre 2019); conclusioni del Consiglio sui progressi nell'attuazione della strategia forestale dell'Unione europea e su un nuovo quadro strategico per le foreste (adottate il 15 aprile 2019).	

Dichiarazione della Repubblica ceca e della Slovacchia Le delegazioni della Repubblica ceca e della Slovacchia apprezzano gli sforzi profusi dalla presidenza per raggiungere un accordo con il Parlamento europeo sul fascicolo relativo alla tassonomia. Considerato il lavoro che ci attende, riteniamo necessario formulare due osservazioni in merito alla gestione sostenibile delle foreste e alla politica forestale. Nel corso dei negoziati relativi alla tassonomia abbiamo chiesto in maniera insistente di inserire un riferimento chiaro e inequivocabile alla definizione di "gestione sostenibile delle foreste" di Forest Europe. Deploriamo che ciò non sia stato mantenuto nel testo di compromesso finale. La definizione di gestione sostenibile delle foreste formulata da Forest Europe – convenuta, consolidata e riconosciuta a livello internazionale – contribuisce a promuovere una visione comune paneuropea della gestione sostenibile delle foreste da quasi 30 anni. Il compromesso finale raggiunto dai colegislatori introduce un diverso concetto di gestione sostenibile delle foreste che rischia di indebolire l'intesa comune tra i 47 firmatari di Forest Europe, tra cui l'UE e i suoi Stati membri. È fondamentale mantenere questa definizione concordata nell'ambito dello sviluppo e dell'attuazione del regolamento in materia di tassonomia. Discostarsi da questa intesa comune potrebbe portare a un utilizzo e a un'attuazione incoerenti del concetto di gestione sostenibile delle foreste. Desideriamo inoltre ricordare quanto dichiarato dal Consiglio dell'Unione europea a due riprese quest'anno*, ossia che, nonostante l'UE disponga di una varietà di politiche in ambito forestale, il trattato sul funzionamento dell'Unione europea non fa alcun riferimento a una politica comune dell'UE in materia di foreste e la responsabilità delle foreste spetta agli Stati membri, e che tutte le decisioni e le politiche dell'UE in ambito forestale devono rispettare il principio di sussidiarietà e la competenza degli Stati membri in questo settore. Sollecitiamo la Commissione e i futuri gruppi di esperti a prendere in considerazione i suddetti criteri in sede di elaborazione dei criteri di vaglio tecnico e del diritto derivato. * Conclusioni del Consiglio e dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, relative alla comunicazione dal titolo "Intensificare l'azione dell'UE per proteggere e ripristinare le foreste del pianeta" (adottate il 16 dicembre 2019); conclusioni del Consiglio sui progressi nell'attuazione della strategia forestale dell'Unione europea e su un nuovo quadro strategico per le foreste (adottate il 15 aprile 2019).	
Dichiarazione dell'Ungheria Desideriamo esprimere preoccupazione per il notevole ampliamento dell'ambito di applicazione materiale e personale del regolamento. L'estensione dell'ambito di applicazione a prodotti che non perseguono alcun tipo di obiettivo ambientale, sociale o di governance non farebbe che appesantire gli oneri amministrativi per i partecipanti ai mercati finanziari senza fornire ulteriori informazioni utili agli investitori. Inoltre, non è opportuno estendere il campo di applicazione alle società che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 19 bis e dell'articolo 29 bis della direttiva 2013/34/UE. Gli obblighi di informativa di carattere non finanziario sono soggetti al controllo dell'adeguatezza condotto dalla Commissione europea ed è peraltro prevista una revisione di tali obblighi; pertanto, qualsiasi nuovo obbligo in questo settore avrebbe dovuto essere introdotto al termine di una valutazione approfondita da parte degli esperti pertinenti.	

Procedura scritta conclusa il 15 aprile 2020	CM 2000/20
Accordo provvisorio multilaterale in materia di arbitrato d'appello a norma dell'articolo 25 della DSU - Approvazione	7112/20
Procedura scritta conclusa il 15 aprile 2020	CM 2057/20
Consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro - Nomina della sig.ra Gintarė BUŽINSKAITĖ, supplente lituana, in sostituzione della sig.ra Vilija KONDROTIENĖ, supplente dimissionaria	6514/20
Procedura scritta conclusa il 15 aprile 2020	CM 2056/20
Consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro - Nomina della sig.ra Aggeliki MOIROU, supplente greca, in sostituzione del sig. Georgios GOURZOULIDIS, supplente dimissionario	6153/20
Procedura scritta conclusa il 15 aprile 2020	CM 2055/20
Consiglio di amministrazione dell'Istituto europeo per l'uguaglianza di genere - Nomina della sig.ra Katja GERSTMANN, supplente austriaca, in sostituzione della sig.ra Eva-Maria BURGER, supplente dimissionaria	6154/20
Procedura scritta conclusa il 15 aprile 2020	CM 2054/20
Comitato consultivo per il coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale - Nomina della sig.ra Anna SVÄRD, membro svedese, in sostituzione della sig.ra Johanna MÖLLERBER, membro dimissionario	6600/20
Procedura scritta conclusa il 16 aprile 2020	CM 2048/20
<i>Decisione del Consiglio che proroga il mandato del capomissione della missione consultiva dell'Unione europea a sostegno della riforma del settore della sicurezza in Iraq (EUAM Iraq)</i> Decisione (PESC) 2020/530 del Consiglio, del 16 aprile 2020, che proroga il mandato del capomissione della missione consultiva dell'Unione europea a sostegno della riforma del settore della sicurezza in Iraq (EUAM Iraq) GU L 120 del 17.4.2020, pagg. 1-2	6917/20

Procedura scritta conclusa il 16 aprile 2020	CM 2048/20
<i>Siria - Misure restrittive - Notifiche preventive</i> Avviso all'attenzione di talune persone ed entità oggetto delle misure restrittive previste dalla decisione 2013/255/PESC del Consiglio e dal regolamento (UE) n. 36/2012 del Consiglio concernenti misure restrittive in considerazione della situazione in Siria 2020/C 124/02 GU C 124 del 17.4.2020, pag. 2-2	6940/20
Procedura scritta conclusa il 17 aprile 2020	CM 2062/20
<i>Regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 per quanto riguarda la portata del margine globale per gli impegni</i> Regolamento (UE, Euratom) 2020/538 del Consiglio, del 17 aprile 2020, recante modifica del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 per quanto riguarda la portata del margine globale per gli impegni GU L 119I del 17.4.2020, pagg. 1-3	7170/20
Procedura scritta conclusa il 17 aprile 2020	CM 2061/20
Proposta di storno di stanziamenti n. DEC 03/2020 all'interno della sezione III - Commissione - del bilancio generale per l'esercizio 2020	7116/20
Procedura scritta conclusa il 21 aprile 2020	CM 2076/20
<i>Decisione del Consiglio che proroga la deroga temporanea al regolamento interno del Consiglio introdotta dalla decisione (UE) 2020/430 alla luce delle difficoltà di viaggio dovute alla pandemia di Covid-19 nell'Unione</i> Decisione (UE) 2020/556 del Consiglio, del 21 aprile 2020, che proroga la deroga temporanea al regolamento interno del Consiglio introdotta dalla decisione (UE) 2020/430 alla luce delle difficoltà di viaggio dovute alla pandemia di Covid-19 nell'Unione GU L 128I del 23.4.2020, pag. 1-1	7337/20

Procedura scritta conclusa il 22 aprile 2020	CM 2041/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) n. 1301/2013 e (UE) n. 1303/2013 per quanto riguarda misure specifiche volte a fornire flessibilità eccezionale nell'impiego dei fondi strutturali e di investimento europei in risposta all'epidemia di COVID-19</i> Regolamento (UE) 2020/558 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 1301/2013 e (UE) n. 1303/2013 per quanto riguarda misure specifiche volte a fornire flessibilità eccezionale nell'impiego dei fondi strutturali e di investimento europei in risposta all'epidemia di COVID-19 GU L 130 del 24.4.2020, pagg. 1-6	7/20 REV1
Dichiarazione della Grecia Teniamo a sottolineare che è della massima importanza ampliare la riassegnazione delle risorse disponibili (tra fondi e tra categorie di regioni) per gli anni precedenti al 2020 (vale a dire 2017-2019), poiché questa flessibilità aggiuntiva concernente gli impegni annuali per il periodo 2017-2019 consentirà alla Grecia di rispondere in modo più efficace a questa crisi, la cui portata non ha precedenti. Inoltre è importante autorizzare il sostegno indipendentemente dalle dimensioni dell'impresa, in particolare per quanto riguarda l'impiego degli strumenti finanziari.	
Dichiarazione della Spagna La Spagna apprezza la flessibilità offerta dalla CRII+ e chiede alla Commissione di continuare ad adeguare i regolamenti relativi ai fondi strutturali e d'investimento europei al fine di garantire la certezza del diritto alle autorità nazionali e regionali. Al momento della prossima modifica dovrebbero essere presi in considerazione elementi quali la flessibilità nell'utilizzo degli impegni annuali per il 2017, il 2018 e il 2019 e nei termini entro cui effettuare i controlli e gli audit, nonché una maggiore certezza del diritto riguardo alla definizione di "forza maggiore".	
Dichiarazione della Lettonia Prendiamo atto che la quota di 1/3 del Fondo di coesione applicabile agli Stati membri che hanno aderito nel 2004 o successivamente potrà non essere rispettata conformemente al nuovo articolo 25 bis, paragrafo 2, e che le dotazioni possono essere trasferite tra FESR, FSE e Fondo di coesione. Il punto 6 dell'allegato VII del regolamento sulle disposizioni comuni non è pertinente al riguardo. La flessibilità dei trasferimenti tra fondi è importante per far fronte alla crisi sanitaria immediata e per garantire un'efficace combinazione di investimenti che favorisca una rapida ripresa economica.	

Procedura scritta conclusa il 22 aprile 2020	CM 2042/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 223/2014 per quanto riguarda l'introduzione di misure specifiche volte ad affrontare l'epidemia di COVID-19</i> Regolamento (UE) 2020/559 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2020, che modifica il regolamento (UE) n. 223/2014 per quanto riguarda l'introduzione di misure specifiche volte ad affrontare l'epidemia di COVID-19 GU L 130 del 24.4.2020, pagg. 7-10	8/20 REV1
Procedura scritta conclusa il 22 aprile 2020	CM 2063/20
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2017/745 relativo ai dispositivi medici, per quanto riguarda le date di applicazione di alcune delle sue disposizioni</i> Regolamento (UE) 2020/561 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2020, che modifica il regolamento (UE) 2017/745 relativo ai dispositivi medici, per quanto riguarda le date di applicazione di alcune delle sue disposizioni (Testo rilevante ai fini del SEE) GU L 130 del 24.4.2020, pagg. 18-22	10/20 REV1
Procedura scritta conclusa il 22 aprile 2020	CM 2064/20 REV1
<i>Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) n. 508/2014 e (UE) n. 1379/2013 per quanto riguarda misure specifiche per attenuare l'impatto dell'epidemia di COVID-19 nel settore della pesca e dell'acquacoltura</i> Regolamento (UE) 2020/560 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 508/2014 e (UE) n. 1379/2013 per quanto riguarda misure specifiche per attenuare l'impatto dell'epidemia di COVID-19 nel settore della pesca e dell'acquacoltura GU L 130 del 24.4.2020, pagg. 11-17	9/20 REV1

Dichiarazione della Svezia In linea di principio, la Svezia è contraria all'aiuto al magazzinaggio e al fatto che le risorse di bilancio destinate al controllo e alla raccolta dei dati siano utilizzate per altri scopi. Può tuttavia accettare le misure proposte in questo caso specifico in considerazione delle circostanze eccezionali. La Svezia ritiene che, in linea di principio, le misure non debbano essere prorogate oltre il mese di dicembre 2020.	
Dichiarazione della Commissione La Commissione si compiace della rapida adozione, da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, della proposta intesa a modificare il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca al fine di mitigare l'impatto della pandemia di COVID-19 e aiutare i nostri pescatori e produttori acquicoli. La Commissione desidera sottolineare che il controllo della pesca e la raccolta di dati scientifici sono fondamentali per garantire una gestione sostenibile degli stock ittici sulla base dei migliori pareri scientifici disponibili e assicurare il rispetto della normativa. La riduzione delle risorse finanziarie ad essi assegnate non dovrebbe compromettere i risultati di questi elementi essenziali della politica comune della pesca. La Commissione desidera sottolineare che la sua proposta e le modifiche ad essa apportate rispondono alla straordinaria situazione di crisi causata dalla pandemia di COVID-19 e all'eccezionale e immediato bisogno di sostegno per far fronte alle conseguenze di tale pandemia. Esse non possono pregiudicare il futuro regolamento relativo al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca.	

Procedura scritta conclusa il 22 aprile 2020	CM 2082/20
<i>Decisione del Consiglio che modifica la decisione 2013/184/PESC e il regolamento di esecuzione del Consiglio che attua il regolamento (UE) n. 401/2013, concernenti misure restrittive nei confronti del Myanmar/Birmania</i> Decisione (PESC) 2020/563 del Consiglio, del 23 aprile 2020, che modifica la decisione 2013/184/PESC relativa a misure restrittive nei confronti del Myanmar/Birmania GU L 130 del 24.4.2020, pagg. 25-26	6888/20
<i>Regolamento di esecuzione del Consiglio che attua il regolamento (UE) n. 401/2013 concernente misure restrittive nei confronti del Myanmar/Birmania</i> Regolamento di esecuzione (UE) 2020/562 del Consiglio, del 23 aprile, 2020 che attua il regolamento (UE) n. 401/2013 concernente misure restrittive nei confronti del Myanmar/Birmania GU L 130 del 24.4.2020, pagg. 23-24	6890/20
<i>Myanmar/Birmania - Misure restrittive - Decisione e regolamento di esecuzione del Consiglio - Progetti di avvisi</i> Avviso all'attenzione delle persone oggetto delle misure restrittive di cui alla decisione 2013/184/PESC del Consiglio, modificata dalla decisione (PESC) 2020/563 del Consiglio, e al regolamento (UE) n. 401/2013, attuato dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/562 del Consiglio, concernenti misure restrittive nei confronti del Myanmar/Birmania 2020/C 133/02 GU C 133 del 24.4.2020, pagg. 2-3	6986/20
<i>Decisione del Consiglio che modifica la decisione (PESC) 2018/298 sul sostegno dell'Unione alle attività della commissione preparatoria per l'Organizzazione del trattato sulla messa al bando totale degli esperimenti nucleari (CTBTO)</i> Decisione (PESC) 2020/564 del Consiglio, del 23 aprile 2020, che modifica la decisione (PESC) 2018/298 sul sostegno dell'Unione alle attività della commissione preparatoria per l'Organizzazione del trattato sulla messa al bando totale degli esperimenti nucleari (CTBTO) per il rafforzamento delle sue capacità di monitoraggio e di verifica e nell'ambito dell'attuazione della strategia dell'UE contro la proliferazione delle armi di distruzione di massa GU L 130 del 24.4.2020, pag. 27-27	7270/20
Procedura scritta conclusa il 24 aprile 2020	CM 2040/20
<i>Decisione del Consiglio relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria dell'accordo sulla sicurezza dell'aviazione civile tra l'Unione europea e il Giappone</i> Decisione del Consiglio relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria dell'accordo sulla sicurezza dell'aviazione civile tra l'Unione europea e il Giappone	15259/19
Accordo sulla sicurezza dell'aviazione civile tra l'Unione europea e il Giappone	15260/19

Procedura scritta conclusa il 24 aprile 2020	CM 2038/20
<i>Accordo tra l'Unione europea e la Repubblica di Corea su alcuni aspetti dei servizi aerei</i>	15079/19
Decisione del Consiglio relativa alla firma, a nome dell'Unione, dell'accordo tra l'Unione europea e la Repubblica di Corea su alcuni aspetti dei servizi aerei	15082/19
Procedura scritta conclusa il 27 aprile 2020	CM 2110/20
<i>Decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto di cooperazione doganale istituito ai sensi dell'accordo di cooperazione e reciproca assistenza amministrativa in materia doganale tra l'Unione europea e la Nuova Zelanda per quanto riguarda l'adozione del regolamento interno del comitato misto di cooperazione doganale</i>	6882/20
Decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto di cooperazione doganale istituito ai sensi dell'accordo di cooperazione e reciproca assistenza amministrativa in materia doganale tra l'Unione europea e la Nuova Zelanda per quanto riguarda l'adozione del regolamento interno del comitato misto di cooperazione doganale	
<i>Decisione del comitato misto di cooperazione doganale Unione europea-Nuova Zelanda che adotta il proprio regolamento interno</i>	6932/20
Decisione del comitato misto di cooperazione doganale Unione europea-Nuova Zelanda che adotta il proprio regolamento interno	
Procedura scritta conclusa il 28 aprile 2020	CM 2115/20
<i>Decisione del Consiglio relativa alla nomina di membri del comitato scientifico e tecnico</i>	6602/20
Decisione del Consiglio, del 28 aprile 2020, relativa alla nomina di membri del comitato scientifico e tecnico 2020/C 145/01 GU C 145 del 30.4.2020, pag. 1-1	
Procedura scritta conclusa il 30 aprile 2020	CM 2128/20
Decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato congiunto di attuazione istituito in applicazione dell'articolo 18 dell'accordo di partenariato volontario tra l'Unione europea e la Repubblica socialista del Vietnam sull'applicazione delle normative, sulla governance e sul commercio nel settore forestale, riguardo all'adozione del regolamento interno del comitato	15095/19 7027/20
Procedura scritta conclusa il 30 aprile 2020	CM 2126/20
Decisione del Consiglio che nomina il segretario generale del Consiglio dell'Unione europea per il periodo dal 1° luglio 2020 al 30 giugno 2025	7570/20