

Brusel 5. května 2020
(OR. en)

7759/20

PUBLIC 34
INF 92

POZNÁMKA

Předmět: MĚSÍČNÍ PŘEHLED AKTŮ RADY – DUBEN 2020

V tomto dokumentu je uveden seznam aktů¹, které Rada přijala v dubnu roku 2020^{2 3}.

Poskytuje informace o přijetí legislativních a nelegislativních aktů včetně:

- data přijetí,
- příslušného zasedání Rady,
- čísla přijatého dokumentu,
- odkazu na Úřední věstník,
- odkaz na zápis z jednání Rady ze zasedání, na němž byl akt přijat.

¹ Pro snadnou orientaci jsou uvedeny rovněž „krátké názvy“ použité v pořadech jednání Rady (názvy psané kurzívou).

² Pokud jde o legislativní akty přijaté řádným legislativním postupem, je možné, že datum zasedání Rady, na němž byl legislativní akt přijat, se liší od skutečného data dotčeného aktu, a to vzhledem k tomu, že legislativní akty přijímané řádným legislativním postupem jsou považovány za přijaté až poté, co byly podepsány předsedou Rady a předsedou Evropského parlamentu a generálními tajemníky obou orgánů.

³ S výjimkou určitých aktů s omezeným účinkem, jako jsou procesní rozhodnutí, jmenování, dílčí rozpočtová rozhodnutí atd.

Tento dokument je rovněž k dispozici na internetové stránce Rady:

[Měsíční přehled aktů Rady – Consilium](#)

Dokumenty uvedené v tomto přehledu lze získat na stránkách veřejného rejstříku dokumentů Rady na internetové stránce: [Dokumenty a publikace – Consilium](#)

Nejsou-li dokumenty přímo přístupné, žádost o přístup k dokumentům lze podat na internetové stránce:

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

Je třeba uvést, že tento dokument je výlučně informativní povahy, závazné jsou pouze zápisy z jednání Rady. Ty jsou k dispozici na internetové stránce Rady: [Zápisy z jednání Rady – Consilium](#).

INFORMACE O AKTECH, KTERÉ RADA PŘIJALA V BŘEZNU ROKU 2020

Písemný postup dokončený dne 2. dubna 2020	CM 1983/20
<i>Rozhodnutí Rady (SZBP) 2020/489 ze dne 2. dubna 2020 o jmenování zvláštního zástupce Evropské unie pro dialog mezi Bělehradem a Prištinou a pro další regionální otázky týkající se západního Balkánu</i> Rozhodnutí Rady o jmenování zvláštního zástupce Evropské unie pro dialog mezi Bělehradem a Prištinou a pro další regionální otázky týkající se západního Balkánu Úř. věst. L 105, 3.4.2020, s. 3–6	6754/20
<i>Nařízení Rady (EU) 2020/488 ze dne 2. dubna 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 1352/2014 o omezujících opatřeních vzhledem k situaci v Jemenu.</i> Nařízení Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 1352/2014 o omezujících opatřeních vzhledem k situaci v Jemenu Úř. věst. L 105, 3.4.2020, s. 1–2	6831/20
Písemný postup dokončený dne 3. dubna 2020	CM 1868/20
<i>Rozhodnutí Rady (EU) 2020/509 ze dne 3. dubna 2020 o existenci nadměrného schodku v Rumunsku</i> Rozhodnutí Rady o existenci nadměrného schodku v Rumunsku Úř. věst. L 110, 8.4.2020, s. 58–59	6304/20
Písemný postup dokončený dne 3. dubna 2020	CM 1868/20
<i>Doporučení Rady ze dne 3. dubna 2020 k odstranění nadměrného schodku veřejných financí v Rumunsku 2020/C 116/01</i> DOPORUČENÍ RADY k odstranění nadměrného schodku veřejných financí v Rumunsku Úř. věst. L 116, 8.4.2020, s. 1–3	6305/20
Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 2020/20
<i>Rozhodnutí Rady (EU) 2020/520 ze dne 18. listopadu 2019 o podpisu jménem Evropské unie a jejích členských států Protokolu k Dohodě o spolupráci na civilním globálním družicovém navigačním systému (GNSS) mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy a Ukrajinou, kterým se zohledňuje přistoupení Bulharské republiky, Chorvatské republiky a Rumunska k Evropské unii</i> ROZHODNUTÍ RADY o podpisu jménem Evropské unie a jejích členských států Protokolu k Dohodě o spolupráci na civilním globálním družicovém navigačním systému (GNSS) mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy a Ukrajinou, kterým se zohledňuje přistoupení Bulharské republiky, Chorvatské republiky a Rumunska k Evropské unii – přijetí znění v irském jazyce Úř. věst. L 117, 15.4.2020, s. 1–2	13318/19

Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 2013/20
<i>Rozhodnutí Rady (EU) 2020/522 ze dne 7. dubna 2020 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v regionálním řídicím výboru Dopravního společenství, pokud jde o některé rozpočtové záležitosti ve vztahu k provádění Smlouvy o založení Dopravního společenství</i> ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v regionálním řídicím výboru Dopravního společenství, pokud jde o některé rozpočtové záležitosti ve vztahu k provádění Smlouvy o založení Dopravního společenství Úř. věst. L 117, 15.4.2020, s. 9–9	6432/20 6534/20
Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 2006/20
<i>Rozhodnutí Rady (SZBP) 2020/512 ze dne 7. dubna 2020, kterým se mění rozhodnutí 2011/235/SZBP o omezujících opatřeních vůči některým osobám a subjektům s ohledem na situaci v Íránu</i> Rozhodnutí Rady, kterým se mění rozhodnutí 2011/235/SZBP o omezujících opatřeních vůči některým osobám a subjektům s ohledem na situaci v Íránu Úř. věst. L 113, 8.4.2020, s. 22–37	6113/20
<i>Prováděcí nařízení Rady (EU) 2020/510 ze dne 7. dubna 2020, kterým se provádí nařízení (EU) č. 359/2011 o omezujících opatřeních namířených proti některým osobám, subjektům a orgánům s ohledem na situaci v Íránu</i> Prováděcí nařízení Rady, kterým se provádí nařízení (EU) č. 359/2011 o omezujících opatřeních namířených proti některým osobám, subjektům a orgánům s ohledem na situaci v Íránu Úř. věst. L 113, 8.4.2020, s. 1–17	6115/20
<i>Rozhodnutí Rady (SZBP) 2020/513 ze dne 7. dubna 2020, kterým se mění rozhodnutí (SZBP) 2017/1869 o poradní misi Evropské unie na podporu reformy bezpečnostního sektoru v Iráku (EUAM Iraq)</i> ROZHODNUTÍ RADY, kterým se mění rozhodnutí (SZBP) 2017/1869 o poradní misi Evropské unie na podporu reformy bezpečnostního sektoru v Iráku (EUAM Iraq) Úř. věst. L 113, 8.4.2020, s. 38–40	6270/20

Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 1987/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy</i> <i>– přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady</i> Postoj Rady v prvním čtení k přijetí NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a nařízení (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy návrh odůvodnění Rady – přijatý Radou dne 7. dubna 2020	5115/20
odůvodnění Rady	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Prohlášení Belgie Belgie vzala na vědomí výsledky předběžné dohody, jíž dosáhly dne 11. prosince Evropský parlament a Rada ohledně sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I. Vítá podstatné zlepšení pracovních podmínek řidičů nákladních vozidel, zejména zákaz týdenního odpočinku v kabině a uplatňování vysílání za účelem kabotáže. V budoucnosti by mělo být dosaženo rovnějších podmínek, a to začleněním lehkých užitkových vozidel do oblasti působnosti celého balíčku opatření v oblasti mobility, navrácením nákladních vozidel každých 8 týdnů na základnu a ambiciózním harmonogramem pro zavádění nových inteligentních tachografů, což umožní lepší prosazování stávajících i nových pravidel. Belgie proto nepovažuje za soudržné další omezování přístupu na trh tím, že se u kabotáže stanoví období přestávek v délce trvání čtyř dnů, když Evropská unie současně zajistí vzestupnou sociální konvergenci. Podle našeho názoru představuje toto období přestávek obchodní překážku, která je v rozporu s duchem vnitřního trhu a s účinností logistického řetězce, neboť kabotáž umožňuje vyhnout se jízdám prázdných vozidel. Rovněž považujeme za politováníhodné zařazení návrhu týkajícího se dlouhodobého vysílání, který nebyl v návrhu Komise ani v dohodách obou spolunormotvůrců obsažen a dosud nebyl důkladně posouzen. I přes pozitivní sociální prvky obsažené v balíčku se proto Belgie hlasování o dohodě zdrží.	

Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují hluboké znepokojení nad tím, že prozatímní dohoda o balíčku opatření v oblasti mobility I je v rozporu se základním právem na volný pohyb služeb na jednotném trhu, zásadou volného pohybu pracovníků, jakož i s klíčovými politikami a cíli EU v oblasti klimatu.

Zejména požadavek na návrat těžkých vozidel do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu stanovenými Evropskou komisí v nové Zelené dohodě ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takové povinnosti povede k významnému zvýšení počtu jízd prázdných vozidel na evropských silnicích a následně k podstatnému zvýšení emisí CO₂ z odvětví dopravy. Na toto odvětví již nyní připadá přibližně čtvrtina emisí skleníkových plynů v EU.

Navzdory našemu úsilí na tyto problémy upozornit a bez ohledu na vědecké poznatky vyplývající ze studií o dopadu této povinnosti na zvýšení počtu jízd prázdných vozidel a emisí CO₂ nejsou předpokládáné důsledky tohoto ustanovení nijak zohledněny a racionální argumenty jsou odmítány. A přestože program zlepšování právní úpravy vyžaduje u všech takových opatření posouzení dopadu na úrovni EU, žádné takové posouzení zatím předloženo nebylo.

Návrat vozidel do členského státu usazení je pouze jedním z příkladů příliš restriktivních a diskriminačních opatření navržených v balíčku opatření v oblasti mobility I. Podobné obavy sdílíme ohledně omezení kabotáže v podobě příliš dlouhých období přestávek. Toto období přestávek představuje protekcionistické opatření, které bude mít spíše negativní dopad na jednotný trh. Povinnost návratu nákladního vozidla, jakož i omezení uvalená na kabotáž přinesou podle odhadů uznávaných výzkumných ústavů další miliony tun emisí CO₂ ročně.

Dalším závažným problémem vzbuzujícím obavy je, že povinný návrat vozidla znevýhodní ty členské státy, které se kvůli své zeměpisné poloze budou potýkat se značnými obtížemi při poskytování služeb nákladní dopravy na jednotném trhu, neboť jejich vozidla budou muset ujet daleko větší vzdálenosti a překonat významné přírodní překážky, zejména v případě ostrovů.

Dalším faktorem, který nebyl odpovídajícím způsobem řešen, je nekalá hospodářská soutěž ze strany dopravců ze třetích zemí. To je obzvláště znepokojivé, neboť řešení, které má být uzákoněno, bude mít dlouhodobé dopady nejen na odvětví dopravy, ale i na hospodářství EU jako celek.

Odvětví dopravy si zaslouží spravedlivý a spolehlivý právní rámec EU, který bude dále stimulovat jeho rozvoj a zároveň zajistí realistická a vymahatelná pravidla. Namísto vyvážených ustanovení a skutečného kompromisu prozatímní dohoda ukládá omezující, nepřiměřená a protekcionistická opatření.

Balíček opatření v oblasti mobility I je klíčovým dokumentem pro jednotný evropský trh i pro odvětví silniční dopravy. Dnes je více než kdy jindy třeba uchovat hladké fungování jednotného trhu a ekonomik všech členských států EU a zároveň zajistit soulad s dalšími politikami EU.

Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují námitku vůči tomu, že během technické revize znění právníky-lingvisty bylo do přijaté politické dohody o daných třech právních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, automaticky zahrnuto ustanovení o subsidiaritě a proporcionalitě.

Jsme si vědomi toho, že zásady subsidiarity a proporcionality mají pro výkon pravomocí EU prvořadý význam. Nicméně doplnění tohoto ustanovení v této pozdní fázi legislativního procesu obecně není dobrým postupem a v případě balíčku opatření v oblasti mobility I je to obzvláště obtížné akceptovat vzhledem k politické citlivosti celé záležitosti a s přihlédnutím k dlouhodobým důsledkům navrhovaných ustanovení pro fungování evropského odvětví silniční dopravy.

S politováním je třeba konstatovat, že tento krok je rovněž dokladem toho, že urychlené projednávání mělo nepříznivý dopad na kvalitu přijatých právních předpisů. Chtěli bychom navíc zdůraznit, že u některých klíčových ustanovení politické dohody nebylo provedeno posouzení dopadů. Tuto skutečnost uznala i Komise ve svém prohlášení prezentovaném na zasedání Coreperu (část I) dne 20. prosince 2019, v němž potvrdila, že některá opatření nebyla součástí návrhů Komise předložených dne 31. května 2017 a nebyla podrobena posouzení dopadů.

Chybějící důkladná analýza brání tomu, aby opatření navržená v daných třech legislativních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, byla řádně vyhodnocena z hlediska jejich souladu s pravidlem proporcionality.

Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

S ohledem na bezprecedentní šíření onemocnění COVID-19, které již má a bude mít bohužel i nadále dalekosáhlé dopady na odvětví silniční dopravy, vyzývají Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko k tomu, aby byla práce na balíčku opatření v oblasti mobility I pozastavena, dokud současná pandemie neskončí. Proto také v této složité době hlasujeme proti přijetí návrhu písemným postupem.

Lze předpokládat, že většina podniků pozastaví nebo ukončí provoz, což povede ke značnému poklesu v poskytování dopravních služeb a tím také v dodávkách zboží na úkor občanů EU a hladkého fungování ekonomiky.

Vzhledem k tomu, jak nepostradatelná bude silniční doprava v rámci úsilí o obnovu po skončení pandemie COVID-19 a jak rozsáhlé budou ztráty, které toto odvětví utrpí v průběhu zvládání krize, nebudou odvětví silniční dopravy ani hospodářství EU s to ustát zbytečný regulační otřes způsobený balíčkem opatření v oblasti mobility I. V této souvislosti musíme mít na paměti, že naprostá většina dopravních podniků v Evropské unii jsou malé a střední podniky, které jsou mimořádně zranitelné.

Za stávajících okolností není přijetí balíčku opatření v oblasti mobility I v jeho stávající podobě rozumné, ani odůvodněné. Chtěli bychom zdůraznit, že hospodářské prostředí EU bude po skončení koronavirové krize zcela odlišné, a máme za to, že odvětví silniční dopravy bude potřebovat nová řešení, aby se s touto novou skutečností vyrovnalo.

Vzhledem k výše popsané situaci jsme přesvědčeni, že řešení nabízená v balíčku opatření v oblasti mobility I musí být přepracována, aby byla schopna reagovat na novou ekonomickou realitu. Navrhujeme proto pozastavení další práce na tomto návrhu, dokud současná pandemie neskončí.

Prohlášení Estonska

Estonsko plně podporuje cíle původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I, které měly připravit cestu k jasným pravidlům v oblasti silniční dopravy. Estonsko se domnívá, že trh mezinárodní silniční nákladní dopravy v Evropské unii musí splňovat obecné zásady jednotného trhu, musí být otevřený hospodářské soutěži a účinný a šetrný k životnímu prostředí. Estonsko se domnívá, že dodatečné požadavky nesmí představovat nepřiměřenou administrativní zátěž pro podniky nebo orgány veřejného sektoru ani nesmí být v rozporu s cíli politiky Evropské unie v oblasti změny klimatu.

Během jednání o balíčku Estonsko zaujalo konstruktivní přístup ve snaze zohlednit a podpořit návrhy, které by zlepšily pracovní podmínky řidičů, bojovaly proti nelegálním praktikám na trhu a omezily negativní dopady na životní prostředí. Výsledkem jednání však byla dohoda, která estonské dopravce znevýhodňuje v hospodářské soutěži, a to zejména tím, že podnikům v silniční dopravě ukládá povinnost organizovat činnost jejich vozového parku takovým způsobem, aby se zajistilo, že se jeho vozidla vrátí do členského státu usazení do 8 týdnů po jeho opuštění („povinnost návratu vozidla“).

Tato povinnost nebyla součástí původního balíčku. Nebyla podrobena věcnému posouzení dopadů, což vyvolává obavy ohledně vztahu k interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

Za druhé, vzhledem k tomu, že se vozidla vracejí do členského státu usazení, je omezena zeměpisná oblast činnosti podniků silniční dopravy předmětného členského státu, což není v souladu s cílem balíčku opatření v oblasti mobility I, který má zajistit rovné podmínky.

Za třetí, jelikož tato povinnost zvyšuje počet jízd prázdných vozidel a další emise CO₂, zastává Estonsko názor, že tento požadavek je v rozporu s cíli politiky EU v oblasti klimatu a s cíli Pařížské dohody. Není v souladu se závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019.

Estonsko se navíc domnívá, že tento požadavek je nepřiměřený, neboť dohoda již obsahuje opatření v zájmu boje proti jevu tzv. společností s fiktivním sídlem typu „poštovní schránka“. Povinnost návratu vozidla může takové praktiky podnítit a kromě toho vybízí podniky silniční dopravy z okrajových členských států, aby se přemístily, což povede ke snížení počtu pracovních míst a k poklesu daňových příjmů.

Vzhledem k tomu, že toto opatření může zvýšit objem dopravy, je Estonsko znepokojeno jeho dopadem na bezpečnost silničního provozu.

Proto Estonsko znovu zdůrazňuje svou podporu cílům původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I, avšak vyjadřuje politování nad tím, že byla do dohody zahrnuta povinnost návratu vozidla. S ohledem na výše uvedené skutečnosti bude Estonsko hlasovat proti uvedené dohodě.

Prohlášení Maďarska

Maďarsko by chtělo znovu zopakovat hluboké znepokojení nad tím, že různé složky prvního balíčku opatření v oblasti mobility mají škodlivé dopady, které narušují trh a jsou nepříznivé z hlediska klimatu, a vyjadřuje zásadní nespokojenost s tím, že nebyla provedena řádná a rozsáhlá posouzení dopadů, což je v rozporu s původními cíli uvedeného balíčku opatření.

Maďarsko dává vždy najevo, že je připraveno bojovat proti podvodům, zneužívání pravidel a nekalým praktikám a zabývat se sociálními podmínkami řidičů v oblasti silniční dopravy. Při řešení těchto otázek bychom měli zamezit roztržičnosti, protekcionismu a ukládání nadměrné administrativní zátěže evropským podnikům silniční dopravy, které na vnitřním trhu v oblasti silniční dopravy provozují svou činnost v souladu s pravidly. Pro nás je zachování efektivního fungování našeho vnitřního trhu otázkou, o které nelze vyjednávat, neboť v období narůstajícího globálního ekonomického napětí povede k vytvoření většího počtu pracovních míst a ke zvýšení konkurenceschopnosti pro Evropu.

Prostřednictvím tohoto balíčku opatření jsme proto měli zajistit, aby na základě budoucího právního rámce EU bylo možné využívat konkurenčních výhod v jejich plném rozsahu, a současně i zabezpečit spravedlivou hospodářskou soutěž a odpovídající úroveň pracovních podmínek pro řidiče. Konečná dohoda však tuto rovnováhu nezajišťuje a upřednostňuje pouze jeden přístup založený na státním protekcionismu a nevymahatelných pravidlech v daném odvětví.

Jsme přesvědčeni zejména o tom, že specifická pravidla pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy („*lex specialis*“) představují neodůvodněné omezení základních svobod, a v důsledku toho narušují rovné podmínky v rámci EU. Konstatujeme, že konečná dohoda dokládá oprávněnost našich pochybností ohledně oddělení otázky silniční dopravy od změny směrnice o vysílání pracovníků [směrnice (EU) 2018/957]. Zejména je třeba konstatovat, že zavedený model týkající se vysílání řidičů, v jehož rámci bylo toto oddělení uplatněno, nebyl součástí návrhu Komise a jako takový nebyl podroben posouzení dopadů.

Za druhé, považujeme rovněž za velice problematické, že úplný zákaz čerpání týdenní doby odpočinku v kabině nebere v potaz nedostatek vhodných odpočívadel v rámci EU s řádným ubytováním pro řidiče. Takový zákaz by proto představoval ustanovení EU, které by bylo nevymahatelné, což by zpochybňovalo jeho legalitu,

Za třetí, pokud jde o naše klimatické cíle, povinnost, aby se vozidlo navrátilo do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu, které představila Evropská komise v rámci Zelené dohody pro Evropu ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takového opatření povede ke zvýšení počtu jízd prázdných nákladních vozidel na evropských silnicích a následně ke zvýšení emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy.

Dalším faktorem, který není v konečné dohodě řádně zohledněn, je riziko vytvoření nespravedlivé konkurenční výhody pro podnikatele v silniční dopravě ze třetích zemí. Povinné nahrazení velice nákladných tachografů s sebou navíc nese konkurenční výhodu pro dopravce ze třetích zemí, jelikož datum instalace inteligentních tachografů pro vozidla podniků, na něž se vztahuje dohoda AETR, je nejisté.

Modernizace evropského odvětví silniční dopravy, která je zcela zásadním prvkem evropské ekonomiky, je nezbytností jak ze sociálního hlediska, tak i z hlediska konkurenceschopnosti. Tohoto cíle nemůže být dosaženo, aniž by byly brány plně v potaz úspěšné výsledky vnitřního trhu a jeho fungování a aniž by se postupovalo odpovědně v zájmu dosažení ambiciózních klimatických cílů.

Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 1986/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a denní a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů</i> – přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady Postoj Rady v prvním čtení k přijetí NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU), kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů – přijatý Radou dne 7. dubna 2020	5114/20
odůvodnění Rady	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Prohlášení Belgie Belgie vzala na vědomí výsledky předběžné dohody, jíž dosáhly dne 11. prosince Evropský parlament a Rada ohledně sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I. Vítá podstatné zlepšení pracovních podmínek řidičů nákladních vozidel, zejména zákaz týdenního odpočinku v kabině a uplatňování vysílání za účelem kabotáže. V budoucnosti by mělo být dosaženo rovnějších podmínek, a to začleněním lehkých užitkových vozidel do oblasti působnosti celého balíčku opatření v oblasti mobility, navrácením nákladních vozidel každých 8 týdnů na základnu a ambiciózním harmonogramem pro zavádění nových inteligentních tachografů, což umožní lepší prosazování stávajících i nových pravidel. Belgie proto nepovažuje za soudržné další omezování přístupu na trh tím, že se u kabotáže stanoví období přestávek v délce trvání čtyř dnů, když Evropská unie současně zajistí vzestupnou sociální konvergenci. Podle našeho názoru představuje toto období přestávek obchodní překážku, která je v rozporu s duchem vnitřního trhu a s účinností logistického řetězce, neboť kabotáž umožňuje vyhnout se jízdám prázdných vozidel. Rovněž považujeme za politováníhodné zařazení návrhu týkajícího se dlouhodobého vysílání, který nebyl v návrhu Komise ani v dohodách obou spolunormotvůrců obsažen a dosud nebyl důkladně posouzen. I přes pozitivní sociální prvky obsažené v balíčku se proto Belgie hlasování o dohodě zdrží.	

Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují hluboké znepokojení nad tím, že prozatímní dohoda o balíčku opatření v oblasti mobility I je v rozporu se základním právem na volný pohyb služeb na jednotném trhu, zásadou volného pohybu pracovníků, jakož i s klíčovými politikami a cíli EU v oblasti klimatu.

Zejména požadavek na návrat těžkých vozidel do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu stanovenými Evropskou komisí v nové Zelené dohodě ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takové povinnosti povede k významnému zvýšení počtu jízd prázdných vozidel na evropských silnicích a následně k podstatnému zvýšení emisí CO₂ z odvětví dopravy. Na toto odvětví již nyní připadá přibližně čtvrtina emisí skleníkových plynů v EU.

Navzdory našemu úsilí na tyto problémy upozornit a bez ohledu na vědecké poznatky vyplývající ze studií o dopadu této povinnosti na zvýšení počtu jízd prázdných vozidel a emisí CO₂ nejsou předpokládané důsledky tohoto ustanovení nijak zohledněny a racionální argumenty jsou odmítány. A přestože program zlepšování právní úpravy vyžaduje u všech takových opatření posouzení dopadu na úrovni EU, žádné takové posouzení zatím předloženo nebylo.

Návrat vozidel do členského státu usazení je pouze jedním z příkladů příliš restriktivních a diskriminačních opatření navržených v balíčku opatření v oblasti mobility I. Podobné obavy sdílíme ohledně omezení kabotáže v podobě příliš dlouhých období přestávek. Toto období přestávek představuje protekcionistické opatření, které bude mít spíše negativní dopad na jednotný trh. Povinnost návratu nákladního vozidla, jakož i omezení uvalená na kabotáž přinesou podle odhadů uznávaných výzkumných ústavů další miliony tun emisí CO₂ ročně.

Dalším závažným problémem vzbuzujícím obavy je, že povinný návrat vozidla znevýhodní ty členské státy, které se kvůli své zeměpisné poloze budou potýkat se značnými obtížemi při poskytování služeb nákladní dopravy na jednotném trhu, neboť jejich vozidla budou muset ujet daleko větší vzdálenosti a překonat významné přírodní překážky, zejména v případě ostrovů.

Dalším faktorem, který nebyl odpovídajícím způsobem řešen, je nekalá hospodářská soutěž ze strany dopravců ze třetích zemí. To je obzvláště znepokojivé, neboť řešení, které má být uzákoněno, bude mít dlouhodobé dopady nejen na odvětví dopravy, ale i na hospodářství EU jako celek.

Odvětví dopravy si zaslouží spravedlivý a spolehlivý právní rámec EU, který bude dále stimulovat jeho rozvoj a zároveň zajistí realistická a vymahatelná pravidla. Namísto vyvážených ustanovení a skutečného kompromisu prozatímní dohoda ukládá omezující, nepřiměřená a protekcionistická opatření.

Balíček opatření v oblasti mobility I je klíčovým dokumentem pro jednotný evropský trh i pro odvětví silniční dopravy. Dnes je více než kdy jindy třeba uchovat hladké fungování jednotného trhu a ekonomik všech členských států EU a zároveň zajistit soulad s dalšími politikami EU.

Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují námitku vůči tomu, že během technické revize znění právníky-lingvisty bylo do přijaté politické dohody o daných třech právních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, automaticky zahrnuto ustanovení o subsidiaritě a proporcionalitě.

Jsme si vědomi toho, že zásady subsidiarity a proporcionality mají pro výkon pravomocí EU prvořadý význam. Nicméně doplnění tohoto ustanovení v této pozdní fázi legislativního procesu obecně není dobrým postupem a v případě balíčku opatření v oblasti mobility I je to obzvláště obtížné akceptovat vzhledem k politické citlivosti celé záležitosti a s přihlédnutím k dlouhodobým důsledkům navrhovaných ustanovení pro fungování evropského odvětví silniční dopravy.

S politováním je třeba konstatovat, že tento krok je rovněž dokladem toho, že urychlené projednávání mělo nepříznivý dopad na kvalitu přijatých právních předpisů. Chtěli bychom navíc zdůraznit, že u některých klíčových ustanovení politické dohody nebylo provedeno posouzení dopadů. Tuto skutečnost uznala i Komise ve svém prohlášení prezentovaném na zasedání Coreperu (část I) dne 20. prosince 2019, v němž potvrdila, že některá opatření nebyla součástí návrhů Komise předložených dne 31. května 2017 a nebyla podrobena posouzení dopadů.

Chybějící důkladná analýza brání tomu, aby opatření navržená v daných třech legislativních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, byla řádně vyhodnocena z hlediska jejich souladu s pravidlem proporcionality.

Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

S ohledem na bezprecedentní šíření onemocnění COVID-19, které již má a bude mít bohužel i nadále dalekosáhlé dopady na odvětví silniční dopravy, vyzývají Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko k tomu, aby byla práce na balíčku opatření v oblasti mobility I pozastavena, dokud současná pandemie neskončí. Proto také v této složité době hlasujeme proti přijetí návrhu písemným postupem.

Lze předpokládat, že většina podniků pozastaví nebo ukončí provoz, což povede ke značnému poklesu v poskytování dopravních služeb a tím také v dodávkách zboží na úkor občanů EU a hladkého fungování ekonomiky.

Vzhledem k tomu, jak nepostradatelná bude silniční doprava v rámci úsilí o obnovu po skončení pandemie COVID-19 a jak rozsáhlé budou ztráty, které toto odvětví utrpí v průběhu zvládání krize, nebudou odvětví silniční dopravy ani hospodářství EU s to ustát zbytečný regulační otřes způsobený balíčkem opatření v oblasti mobility I. V této souvislosti musíme mít na paměti, že naprostá většina dopravních podniků v Evropské unii jsou malé a střední podniky, které jsou mimořádně zranitelné.

Za stávajících okolností není přijetí balíčku opatření v oblasti mobility I v jeho stávající podobě rozumné, ani odůvodněné. Chtěli bychom zdůraznit, že hospodářské prostředí EU bude po skončení koronavirové krize zcela odlišné, a máme za to, že odvětví silniční dopravy bude potřebovat nová řešení, aby se s touto novou skutečností vyrovnalo.

Vzhledem k výše popsané situaci jsme přesvědčeni, že řešení nabízená v balíčku opatření v oblasti mobility I musí být přepracována, aby byla schopna reagovat na novou ekonomickou realitu. Navrhujeme proto pozastavení další práce na tomto návrhu, dokud současná pandemie neskončí.

Prohlášení Estonska

Estonsko plně podporuje cíle původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I, které měly připravit cestu k jasným pravidlům v oblasti silniční dopravy. Estonsko se domnívá, že trh mezinárodní silniční nákladní dopravy v Evropské unii musí splňovat obecné zásady jednotného trhu, musí být otevřený hospodářské soutěži a účinný a šetrný k životnímu prostředí. Estonsko se domnívá, že dodatečné požadavky nesmí představovat nepřiměřenou administrativní zátěž pro podniky nebo orgány veřejného sektoru ani nesmí být v rozporu s cíli politiky Evropské unie v oblasti změny klimatu.

Během jednání o balíčku Estonsko zaujalo konstruktivní přístup ve snaze zohlednit a podpořit návrhy, které by zlepšily pracovní podmínky řidičů, bojovaly proti nelegálním praktikám na trhu a omezily negativní dopady na životní prostředí. Výsledkem jednání však byla dohoda, která estonské dopravce znevýhodňuje v hospodářské soutěži, a to zejména tím, že podnikům v silniční dopravě ukládá povinnost organizovat činnost jejich vozového parku takovým způsobem, aby se zajistilo, že se jeho vozidla vrátí do členského státu usazení do 8 týdnů po jeho opuštění („povinnost návratu vozidla“).

Tato povinnost nebyla součástí původního balíčku. Nebyla podrobena věcnému posouzení dopadů, což vyvolává obavy ohledně vztahu k interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

Za druhé, vzhledem k tomu, že se vozidla vracejí do členského státu usazení, je omezena zeměpisná oblast činnosti podniků silniční dopravy předmětného členského státu, což není v souladu s cílem balíčku opatření v oblasti mobility I, který má zajistit rovné podmínky.

Za třetí, jelikož tato povinnost zvyšuje počet jízd prázdných vozidel a další emise CO₂, zastává Estonsko názor, že tento požadavek je v rozporu s cíli politiky EU v oblasti klimatu a s cíli Pařížské dohody. Není v souladu se závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019.

Estonsko se navíc domnívá, že tento požadavek je nepřiměřený, neboť dohoda již obsahuje opatření v zájmu boje proti jevu tzv. společností s fiktivním sídlem typu „poštovní schránka“. Povinnost návratu vozidla může takové praktiky podnítit a kromě toho vybízí podniky silniční dopravy z okrajových členských států, aby se přemístily, což povede ke snížení počtu pracovních míst a k poklesu daňových příjmů.

Vzhledem k tomu, že toto opatření může zvýšit objem dopravy, je Estonsko znepokojeno jeho dopadem na bezpečnost silničního provozu.

Proto Estonsko znovu zdůrazňuje svou podporu cílům původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I, avšak vyjadřuje politování nad tím, že byla do dohody zahrnuta povinnost návratu vozidla. S ohledem na výše uvedené skutečnosti bude Estonsko hlasovat proti uvedené dohodě.

Prohlášení Maďarska

Maďarsko by chtělo znovu zopakovat hluboké znepokojení nad tím, že různé složky prvního balíčku opatření v oblasti mobility mají škodlivé dopady, které narušují trh a jsou nepříznivé z hlediska klimatu, a vyjadřuje zásadní nespokojenost s tím, že nebyla provedena řádná a rozsáhlá posouzení dopadů, což je v rozporu s původními cíli uvedeného balíčku opatření.

Maďarsko dává vždy najevo, že je připraveno bojovat proti podvodům, zneužívání pravidel a nekalým praktikám a zabývat se sociálními podmínkami řidičů v oblasti silniční dopravy. Při řešení těchto otázek bychom měli zamezit roztržičnosti, protekcionismu a ukládání nadměrné administrativní zátěže evropským podnikům silniční dopravy, které na vnitřním trhu v oblasti silniční dopravy provozují svou činnost v souladu s pravidly. Pro nás je zachování efektivního fungování našeho vnitřního trhu otázkou, o které nelze vyjednávat, neboť v období narůstajícího globálního ekonomického napětí povede k vytvoření většího počtu pracovních míst a ke zvýšení konkurenceschopnosti pro Evropu.

Prostřednictvím tohoto balíčku opatření jsme proto měli zajistit, aby na základě budoucího právního rámce EU bylo možné využívat konkurenčních výhod v jejich plném rozsahu, a současně i zabezpečit spravedlivou hospodářskou soutěž a odpovídající úroveň pracovních podmínek pro řidiče. Konečná dohoda však tuto rovnováhu nezajišťuje a upřednostňuje pouze jeden přístup založený na státním protekcionismu a nevymahatelných pravidlech v daném odvětví.

Jsmes přesvědčeni zejména o tom, že specifická pravidla pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy („*lex specialis*“) představují neodůvodněné omezení základních svobod, a v důsledku toho narušují rovné podmínky v rámci EU. Konstatujeme, že konečná dohoda dokládá oprávněnost našich pochybností ohledně oddělení otázky silniční dopravy od změny směrnice o vysílání pracovníků [směrnice (EU) 2018/957]. Zejména je třeba konstatovat, že zavedený model týkající se vysílání řidičů, v jehož rámci bylo toto oddělení uplatněno, nebyl součástí návrhu Komise a jako takový nebyl podroben posouzení dopadů.

Za druhé, považujeme rovněž za velice problematické, že úplný zákaz čerpání týdenní doby odpočinku v kabině nebere v potaz nedostatek vhodných odpočívadel v rámci EU s řádným ubytováním pro řidiče. Takový zákaz by proto představoval ustanovení EU, které by bylo nevymahatelné, což by zpochybňovalo jeho legalitu,

Za třetí, pokud jde o naše klimatické cíle, povinnost, aby se vozidlo navrátilo do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu, které představila Evropská komise v rámci Zelené dohody pro Evropu ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takového opatření povede ke zvýšení počtu jízd prázdných nákladních vozidel na evropských silnicích a následně ke zvýšení emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy.

Dalším faktorem, který není v konečné dohodě řádně zohledněn, je riziko vytvoření nespravedlivé konkurenční výhody pro podnikatele v silniční dopravě ze třetích zemí. Povinné nahrazení velice nákladných tachografů s sebou navíc nese konkurenční výhodu pro dopravce ze třetích zemí, jelikož datum instalace inteligentních tachografů pro vozidla podniků, na něž se vztahuje dohoda AETR, je nejisté.

Modernizace evropského odvětví silniční dopravy, která je zcela zásadním prvkem evropské ekonomiky, je nezbytností jak ze sociálního hlediska, tak i z hlediska konkurenceschopnosti. Tohoto cíle nemůže být dosaženo, aniž by byly brány plně v potaz úspěšné výsledky vnitřního trhu a jeho fungování a aniž by se postupovalo odpovědně v zájmu dosažení ambiciózních klimatických cílů.

Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 1985/20
<i>Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 návrh odůvodnění Rady</i> – přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady Postoj Rady v prvním čtení k přijetí SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 návrh odůvodnění Rady – přijatý Radou dne 7. dubna 2020	5112/20
odůvodnění Rady	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Prohlášení Bulharska, Kypru, Lotyšska, Litvy, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují hluboké znepokojení nad tím, že prozatímní dohoda o balíčku opatření v oblasti mobility I je v rozporu se základním právem na volný pohyb služeb na jednotném trhu, zásadou volného pohybu pracovníků, jakož i s klíčovými politikami a cíli EU v oblasti klimatu. Zejména požadavek na návrat těžkých vozidel do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu stanovenými Evropskou komisí v nové Zelené dohodě ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takové povinnosti povede k významnému zvýšení počtu jízd prázdných vozidel na evropských silnicích a následně k podstatnému zvýšení emisí CO₂ z odvětví dopravy. Na toto odvětví již nyní připadá přibližně čtvrtina emisí skleníkových plynů v EU. Navzdory našemu úsilí na tyto problémy upozornit a bez ohledu na vědecké poznatky vyplývající ze studií o dopadu této povinnosti na zvýšení počtu jízd prázdných vozidel a emisí CO₂ nejsou předpokládané důsledky tohoto ustanovení nijak zohledněny a racionální argumenty jsou odmítány. A přestože program zlepšování právní úpravy vyžaduje u všech takových opatření posouzení dopadu na úrovni EU, žádné takové posouzení zatím předloženo nebylo. Návrat vozidel do členského státu usazení je pouze jedním z příkladů příliš restriktivních a diskriminačních opatření navržených v balíčku opatření v oblasti mobility I. Podobné obavy sdílíme ohledně omezení kabotáže v podobě příliš dlouhých období přestávek. Toto období přestávek představuje protekcionistické opatření, které bude mít spíše negativní dopad na jednotný trh. Povinnost návratu nákladního vozidla, jakož i omezení uvalená na kabotáž přinesou podle odhadů uznávaných výzkumných ústavů další miliony tun emisí CO₂ ročně. Dalším závažným problémem vzbuzujícím obavy je, že povinný návrat vozidla znevýhodní ty členské státy, které se kvůli své zeměpisné poloze budou potýkat se značnými obtížemi při poskytování služeb nákladní dopravy na jednotném trhu, neboť jejich	

vozidla budou muset ujet daleko větší vzdálenosti a překonat významné přírodní překážky, zejména v případě ostrovů. Dalším faktorem, který nebyl odpovídajícím způsobem řešen, je nekalá hospodářská soutěž ze strany dopravců ze třetích zemí. To je obzvláště znepokojivé, neboť řešení, které má být uzákoněno, bude mít dlouhodobé dopady nejen na odvětví dopravy, ale i na hospodářství EU jako celek. Odvětví dopravy si zaslouží spravedlivý a spolehlivý právní rámec EU, který bude dále stimulovat jeho rozvoj a zároveň zajistí realistická a vymahatelná pravidla. Namísto vyvážených ustanovení a skutečného kompromisu prozatímní dohoda ukládá omezující, nepřiměřená a protekcionistická opatření. Balíček opatření v oblasti mobility I je klíčovým dokumentem pro jednotný evropský trh i pro odvětví silniční dopravy. Dnes je více než kdy jindy třeba uchovat hladké fungování jednotného trhu a ekonomik všech členských států EU a zároveň zajistit soulad s dalšími politikami EU.	
Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko vyjadřují námitku vůči tomu, že během technické revize znění právníky-lingvisty bylo do přijaté politické dohody o daných třech právních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, automaticky zahrnuto ustanovení o subsidiaritě a proporcionalitě. Jsme si vědomi toho, že zásady subsidiarity a proporcionality mají pro výkon pravomocí EU prvořadý význam. Nicméně doplnění tohoto ustanovení v této pozdní fázi legislativního procesu obecně není dobrým postupem a v případě balíčku opatření v oblasti mobility I je to obzvláště obtížné akceptovat vzhledem k politické citlivosti celé záležitosti a s přihlédnutím k dlouhodobým důsledkům navrhovaných ustanovení pro fungování evropského odvětví silniční dopravy. S politováním je třeba konstatovat, že tento krok je rovněž dokladem toho, že urychlené projednávání mělo nepříznivý dopad na kvalitu přijatých právních předpisů. Chtěli bychom navíc zdůraznit, že u některých klíčových ustanovení politické dohody nebylo provedeno posouzení dopadů. Tuto skutečnost uznala i Komise ve svém prohlášení prezentovaném na zasedání Coreperu (část I) dne 20. prosince 2019, v němž potvrdila, že některá opatření nebyla součástí návrhů Komise předložených dne 31. května 2017 a nebyla podrobena posouzení dopadů. Chybějící důkladná analýza brání tomu, aby opatření navržená v daných třech legislativních aktech, které jsou součástí balíčku opatření v oblasti mobility I, byla řádně vyhodnocena z hlediska jejich souladu s pravidlem proporcionality.	

Prohlášení Bulharska, Kypru, Litvy, Lotyšska, Maďarska, Malty, Polska a Rumunska

S ohledem na bezprecedentní šíření onemocnění COVID-19, které již má a bude mít bohužel i nadále dalekosáhlé dopady na odvětví silniční dopravy, vyzývají Bulharsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko a Rumunsko k tomu, aby byla práce na balíčku opatření v oblasti mobility I pozastavena, dokud současná pandemie neskončí. Proto také v této složité době hlasujeme proti přijetí návrhu písemným postupem.

Lze předpokládat, že většina podniků pozastaví nebo ukončí provoz, což povede ke značnému poklesu v poskytování dopravních služeb a tím také v dodávkách zboží na úkor občanů EU a hladkého fungování ekonomiky.

Vzhledem k tomu, jak nepostradatelná bude silniční doprava v rámci úsilí o obnovu po skončení pandemie COVID-19 a jak rozsáhlé budou ztráty, které toto odvětví utrpí v průběhu zvládání krize, nebudou odvětví silniční dopravy ani hospodářství EU s to ustát zbytečný regulační otřes způsobený balíčkem opatření v oblasti mobility I. V této souvislosti musíme mít na paměti, že naprostá většina dopravních podniků v Evropské unii jsou malé a střední podniky, které jsou mimořádně zranitelné.

Za stávajících okolností není přijetí balíčku opatření v oblasti mobility I v jeho stávající podobě rozumné, ani odůvodněné. Chtěli bychom zdůraznit, že hospodářské prostředí EU bude po skončení koronavirové krize zcela odlišné, a máme za to, že odvětví silniční dopravy bude potřebovat nová řešení, aby se s touto novou skutečností vyrovnalo.

Vzhledem k výše popsané situaci jsme přesvědčeni, že řešení nabízená v balíčku opatření v oblasti mobility I musí být přepracována, aby byla schopna reagovat na novou ekonomickou realitu. Navrhujeme proto pozastavení další práce na tomto návrhu, dokud současná pandemie neskončí.

Prohlášení Estonska

Estonsko plně podporuje cíle původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I, které měly připravit cestu k jasným pravidlům v oblasti silniční dopravy. Estonsko se domnívá, že trh mezinárodní silniční nákladní dopravy v Evropské unii musí splňovat obecné zásady jednotného trhu, musí být otevřený hospodářské soutěži a účinný a šetrný k životnímu prostředí. Estonsko se domnívá, že dodatečné požadavky nesmí představovat nepřiměřenou administrativní zátěž pro podniky nebo orgány veřejného sektoru ani nesmí být v rozporu s cíli politiky Evropské unie v oblasti změny klimatu.

Během jednání o balíčku Estonsko zaujalo konstruktivní přístup ve snaze zohlednit a podpořit návrhy, které by zlepšily pracovní podmínky řidičů, bojovaly proti nelegálním praktikám na trhu a omezily negativní dopady na životní prostředí. Výsledkem jednání však byla dohoda, která estonské dopravce znevýhodňuje v hospodářské soutěži, a to zejména tím, že podnikům v silniční dopravě ukládá povinnost organizovat činnost jejich vozového parku takovým způsobem, aby se zajistilo, že se jeho vozidla vrátí do členského státu usazení do 8 týdnů po jeho opuštění („povinnost návratu vozidla“).

Tato povinnost nebyla součástí původního balíčku. Nebyla podrobena věcnému posouzení dopadů, což vyvolává obavy ohledně vztahu k interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

Za druhé, vzhledem k tomu, že se vozidla vrací do členského státu usazení, je omezena zeměpisná oblast činnosti podniků silniční dopravy předmětného členského státu, což není v souladu s cílem balíčku opatření v oblasti mobility I, který má zajistit rovné podmínky.

Za třetí, jelikož tato povinnost zvyšuje počet jízd prázdných vozidel a další emise CO₂, zastává Estonsko názor, že tento požadavek je v rozporu s cíli politiky EU v oblasti klimatu a s cíli Pařížské dohody. Není v souladu se závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019.

Estonsko se navíc domnívá, že tento požadavek je nepřiměřený, neboť dohoda již obsahuje opatření v zájmu boje proti jevu tzv. společností s fiktivním sídlem typu „poštovní schránka“. Povinnost návratu vozidla může takové praktiky podnítit a kromě toho vybízí podniky silniční dopravy z okrajových členských států, aby se přemístily, což povede ke snížení počtu pracovních míst a k poklesu daňových příjmů.

Vzhledem k tomu, že toto opatření může zvýšit objem dopravy, je Estonsko znepokojeno jeho dopadem na bezpečnost silničního provozu.

Proto Estonsko znovu zdůrazňuje svou podporu cílům původních návrhů sociálního a tržního pilíře balíčku opatření v oblasti mobility I, avšak vyjadřuje politování nad tím, že byla do dohody zahrnuta povinnost návratu vozidla. S ohledem na výše uvedené skutečnosti bude Estonsko hlasovat proti uvedené dohodě.

Prohlášení Maďarska

Maďarsko by chtělo znovu zopakovat hluboké znepokojení nad tím, že různé složky prvního balíčku opatření v oblasti mobility mají škodlivé dopady, které narušují trh a jsou nepříznivé z hlediska klimatu, a vyjadřuje zásadní nespokojenost s tím, že nebyla provedena řádná a rozsáhlá posouzení dopadů, což je v rozporu s původními cíli uvedeného balíčku opatření.

Maďarsko dává vždy najevo, že je připraveno bojovat proti podvodům, zneužívání pravidel a nekalým praktikám a zabývat se sociálními podmínkami řidičů v oblasti silniční dopravy. Při řešení těchto otázek bychom měli zamezit roztržičnosti, protekcionismu a ukládání nadměrné administrativní zátěže evropským podnikům silniční dopravy, které na vnitřním trhu v oblasti silniční dopravy provozují svou činnost v souladu s pravidly. Pro nás je zachování efektivního fungování našeho vnitřního trhu otázkou, o které nelze vyjednávat, neboť v období narůstajícího globálního ekonomického napětí povede k vytvoření většího počtu pracovních míst a ke zvýšení konkurenceschopnosti pro Evropu.

Prostřednictvím tohoto balíčku opatření jsme proto měli zajistit, aby na základě budoucího právního rámce EU bylo možné využívat konkurenčních výhod v jejich plném rozsahu, a současně i zabezpečit spravedlivou hospodářskou soutěž a odpovídající úroveň pracovních podmínek pro řidiče. Konečná dohoda však tuto rovnováhu nezajišťuje a upřednostňuje pouze jeden přístup založený na státním protekcionismu a nevymahatelných pravidlech v daném odvětví.

Jsme přesvědčeni zejména o tom, že specifická pravidla pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy („*lex specialis*“) představují neodůvodněné omezení základních svobod, a v důsledku toho narušují rovné podmínky v rámci EU. Konstatujeme, že konečná dohoda dokládá oprávněnost našich pochybností ohledně oddělení otázky silniční dopravy od změny směrnice o vysílání pracovníků [směrnice (EU) 2018/957]. Zejména je třeba konstatovat, že zavedený model týkající se vysílání řidičů, v jehož rámci bylo toto oddělení uplatněno, nebyl součástí návrhu Komise a jako takový nebyl podroben posouzení dopadů.

Za druhé, považujeme rovněž za velice problematické, že úplný zákaz čerpání týdenní doby odpočinku v kabině nebere v potaz nedostatek vhodných odpočívadel v rámci EU s řádným ubytováním pro řidiče. Takový zákaz by proto představoval ustanovení EU, které by bylo nevymahatelné, což by zpochybňovalo jeho legalitu,

Za třetí, pokud jde o naše klimatické cíle, povinnost, aby se vozidlo navrátilo do členského státu usazení alespoň jednou za 8 týdnů je v rozporu s ambiciózními cíli EU v oblasti klimatu, které představila Evropská komise v rámci Zelené dohody pro Evropu ze dne 11. prosince 2019. Přijetí takového opatření povede ke zvýšení počtu jízd prázdných nákladních vozidel na evropských silnicích a následně ke zvýšení emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy.

Dalším faktorem, který není v konečné dohodě řádně zohledněn, je riziko vytvoření nespravedlivé konkurenční výhody pro podnikatele v silniční dopravě ze třetích zemí. Povinné nahrazení velice nákladných tachografů s sebou navíc nese konkurenční výhodu pro dopravce ze třetích zemí, jelikož datum instalace inteligentních tachografů pro vozidla podniků, na něž se vztahuje dohoda AETR, je nejisté.

Modernizace evropského odvětví silniční dopravy, která je zcela zásadním prvkem evropské ekonomiky, je nezbytností jak ze sociálního hlediska, tak i z hlediska konkurenceschopnosti. Tohoto cíle nemůže být dosaženo, aniž by byly brány plně v potaz úspěšné výsledky vnitřního trhu a jeho fungování a aniž by se postupovalo odpovědně v zájmu dosažení ambiciózních klimatických cílů.

Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 1981/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady o elektronických informacích o nákladní dopravě</i> – přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady	5142/20
Nařízení Evropského parlamentu a Rady o elektronických informacích o nákladní dopravě (první čtení)	
odůvodnění Rady	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Písemný postup dokončený dne 7. dubna 2020	CM 1977/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady o minimálních požadavcích na opětovné využívání vody</i> – přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady	15301/19 REV 1
Nařízení Evropského parlamentu a Rady o minimálních požadavcích na opětovné využívání vody (první čtení)	
odůvodnění Rady	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Prohlášení Řecka Řecko podporuje „návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o minimálních požadavcích na opětovné využívání vody“. Zřízení integrovaného, stabilního a obecně přijímaného regulačního rámce na úrovni EU významně přispěje k řešení otázek sucha a nedostatku vody, jejichž závažnost se v budoucnosti v důsledku změny klimatu pravděpodobně zvýší. Řecko nicméně i nadále zastává názor, že ředění recyklované odpadní vody nesmí být samo o sobě považováno za možnost úpravy vody, tj. provozovatelé potravinářských podniků ani zemědělci by neměli mít možnost ředit recyklovanou odpadní vodu jakékoli třídy kvality a následně ji použít jako vodu vyšší (čistší) třídy kvality. Řecko patří mezi ty členské státy, které takový regulační rámec, obsahující ještě přísnější ustanovení, již zavedly. Je samozřejmé, že ochrana zdraví je pro nás zásadní, a proto si vyhrazujeme právo přijmout dodatečná ustanovení a provést další opatření na vnitrostátní úrovni v souladu se zásadou předběžné opatrnosti.	

Prohlášení Slovenské republiky

Slovenská republika si je vědoma skutečnosti, že některé členské státy musí řešit problém nedostatku vody a sucha v důsledku změny klimatu. Změna klimatu však podle zpráv Mezivládního panelu pro změnu klimatu ovlivňuje šíření a množení různých nemocí, škodlivých látek a patogenů, jako jsou například salmonely, přenášených prostřednictvím vody či potravin, které mají vliv na zdraví obyvatelstva. Využívání takové recyklované odpadní vody pro účely zavlažování v zemědělství proto nesmí ohrozit zdraví konečných spotřebitelů z důvodu nedostatečných kritérií, pokud jde o kvalitu opětovně využívané vody, a musí zohledňovat budoucí vývoj.

Během jednání o této recyklované odpadní vodě jsme soustavně vyzývali k vypracování ambiciózního návrhu, pokud jde o cíl zajistit účinné fungování vnitřního trhu (pohyb zboží) za rovných podmínek stanovením jednotných požadavků na opětovně využívanou vodu pro všechny členské státy, i pokud jde o cíl ochrany životního prostředí, lidského zdraví a zdraví zvířat. Litujeme, že to nebylo v konečném znění zohledněno.

Rovněž vyjadřujeme zklamání nad tím, že nebyl zapracován návrh týkající se povinného označování, což považujeme za zavádějící pro konečné spotřebitele a za potlačování jejich práva na informace. To je v rozporu se zásadou poskytování transparentních informací konečným spotřebitelům, zejména pak pokud jde o různé zranitelné skupiny, jako jsou například starší osoby, děti a lidé s oslabeným imunitním systémem.

Podobně nebyly přijaty ani naše návrhy na zpřísnění parametrů kvality obsažených v tomto nařízení, pokud jde o zahrnutí několika parametrů kvality týkajících se například salmonel. Zdůrazňovali jsme potřebu vysoké úrovně ochrany zdraví, jakosti potravin a přísně stanovených kritérií v příloze. S ohledem na stávající znění se domníváme, že ochrana zdraví konečných spotřebitelů není řešena dostatečně.

Zároveň máme výhrady ke znění čl. 2 odst. 2, které členskému státu neumožňuje, aby na základě jednoho či více kritérií stanovených v nařízení požádal o výjimku neutrálním způsobem. Stávající znění poskytuje Evropské komisi při rozhodování o výjimce na základě všech kritérií uvedených v nařízení příliš velký prostor pro uvážení.

Vzhledem k našim obavám týkajícím se zdraví a potravin nemůžeme s tímto nařízením souhlasit, a proto se hlasování zdržujeme.

Písemný postup dokončený dne 14. dubna 2020	CM 2019/20
Prohlášení EU pro jarní zasedání Mezinárodního měnového a finančního výboru konaného dne 16. dubna 2020	6560/20
Písemný postup dokončený dne 14. dubna 2020	CM 2020/20
Rozhodnutí Rady ze dne 14. dubna 2020, kterým se přijímá postoj Rady k návrhu opravného rozpočtu č. 1 Evropské unie na rozpočtový rok 2020 2020/C 123 I/01 <i>Postoj Rady k NOR č. 1/2020: Pomoc Řecku v reakci na zvýšený migrační tlak – Okamžitá opatření v souvislosti s šířením onemocnění COVID-19 – Podpora obnovy po zemětřesení v Albánii – Další úpravy</i> Úř. věst. L 123I, 16.4.2020, s. 1–2	7149/20
Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/545 ze dne 17. dubna 2020 o uvolnění prostředků z nástroje pružnosti za účelem financování okamžitých rozpočtových opatření v souvislosti se šířením onemocnění COVID-19 a posílení Úřadu evropského veřejného žalobce <i>Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o uvolnění prostředků z nástroje pružnosti za účelem financování okamžitých rozpočtových opatření v souvislosti se šířením onemocnění COVID-19 a posílení Úřadu evropského veřejného žalobce, související s NOR č. 1/2020</i> Úř. věst. L 125, 21.4.2020, s. 1–2	7151/20
Nařízení Rady (EU) 2020/521 ze dne 14. dubna 2020 o aktivaci mimořádné podpory podle nařízení (EU) 2016/369 a o změně jeho ustanovení s ohledem na výskyt onemocnění COVID-19 <i>Nařízení Rady o aktivaci mimořádné podpory podle nařízení (EU) 2016/369 a o změně jeho ustanovení s ohledem na výskyt onemocnění COVID-19</i> Úř. věst. L 117, 15.4.2020, s. 3–8	7169/20
Rozhodnutí Rady ze dne 14. dubna 2020, kterým se přijímá postoj Rady k návrhu opravného rozpočtu č. 2 Evropské unie na rozpočtový rok 2020 2020/C 123 I/02 <i>Nařízení Rady o aktivaci mimořádné podpory podle nařízení (EU) 2016/369 a o změně jeho ustanovení s ohledem na výskyt onemocnění COVID-19</i> Úř. věst. L 123I, 16.4.2020, s. 3–3	7201/20

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/546 ze dne 17. dubna 2020 o uvolnění prostředků z nástroje pružnosti za účelem financování okamžitých rozpočtových opatření v souvislosti se šířením onemocnění COVID-19 <i>Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o uvolnění prostředků z nástroje pružnosti za účelem financování okamžitých rozpočtových opatření v souvislosti se šířením onemocnění COVID-19</i> <u>Úř. věst. L 125, 21.4.2020, s. 3–4</u>	7203/20
Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/547 o uvolnění prostředků z rozpětí pro nepředvídané události v roce 2020 na poskytnutí mimořádné podpory členským státům a další posílení mechanismu civilní ochrany Unie / rescEU v reakci na šíření onemocnění COVID-19 <i>Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o uvolnění prostředků z rozpětí pro nepředvídané události v roce 2020 na poskytnutí mimořádné podpory členským státům a další posílení mechanismu civilní ochrany Unie / rescEU v reakci na šíření onemocnění COVID-19</i>	7204/20
<i>Nařízení Rady (EU, Euratom) 2020/538 ze dne 17. dubna 2020 o změně nařízení (EU, Euratom) č. 1311/2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020, pokud jde o rozsah celkového rozpětí pro závazky</i> Nařízení Rady o změně nařízení (EU, Euratom) č. 1311/2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020, pokud jde o rozsah celkového rozpětí pro závazky <u>Úř. věst. L 119I, 17.4.2020, s. 1–3</u>	7170/20

Písemný postup dokončený dne 15. dubna 2020	CM 2023/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 – přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady</i> Nařízení Evropského parlamentu a Rady o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (2018/0178 COD) – výsledek písemného postupu zahájeného na základě dokumentu CM 2005/20 – přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady	5639/20 REV2
odůvodnění Rady	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Prohlášení Německa, podpořené Maďarskem Souhlasíme s cílem stanovit důvěryhodnou taxonomii, která investorům poslouží jako vodítko při určování environmentálně udržitelných činností. Máme však vážné obavy ohledně používání aktů v přenesené pravomoci vzhledem k tomu, že do taxonomie jsou zahrnuta odvětví, k jejichž regulaci nemá EU pravomoc. Pokud jde o odvětví lesnictví, zdůrazňujeme, že tvorba politik v této oblasti spadá do pravomoci členských států. Použití aktů v přenesené pravomoci k vymezení kritérií udržitelnosti ve vztahu k odvětví lesnictví by nemělo vést k jakémukoli přesunu pravomoci z členských států na EU v této oblasti politiky. Pokud jde o „udržitelné obhospodařování lesů“, je Německo toho názoru, že za východisko by měla být považována definice obsažená v usnesení s názvem „Obecné pokyny pro udržitelné obhospodařování lesů v Evropě“, které bylo v rámci procesu Forest Europe jednomyslně přijato členskými státy a Evropskou unií v roce 1993.	
Prohlášení Lucemburska Taxonomie by měla být zásadním nástrojem, který investorům poslouží jako vodítko při určování environmentálně udržitelných činností. Lucembursko připomíná, že jaderná energie není bezpečným ani udržitelným zdrojem energie. Důvěryhodná taxonomie tedy neumožňuje, aby projekty jakéhokoli druhu v oblasti výroby jaderné energie a jaderného palivového cyklu byly považovány za udržitelné činnosti. V tomto ohledu posílení zásady „významně nepoškozovat“ v konečném znění nařízení zaručí důvěryhodnost taxonomie pro širokou škálu evropských investorů i pro obyvatele EU. Spoléháme na to, že evropské orgány zajistí důsledné a jednoznačné uplatňování této zásady. Jakékoli jiné uplatňování této zásady, zejména pokud jde o jadernou energii, by mohlo zapříčinit, že ustrneme v dlouhodobém využívání těchto technologií, což by vedlo k těžko určitelným dodatečným nákladům, a bylo tudíž v rozporu s celkovým cílem programu udržitelného financování.	

Prohlášení České republiky, Maďarska, Slovenska a Slovinska

Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko oceňují vytrvalost a úsilí předsednictví v souvislosti s návrhem nařízení o taxonomii. Zdůrazňují, že s ohledem na další práci na ustanoveních, jež se týkají energetiky, je třeba, aby jako jeden ze základních principů návrhu bylo dodrženo pravidlo technologické neutrality.

Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko uznávají, že změnou klimatu je potřeba se zabývat urychleně, přičemž současně je z dlouhodobého hlediska nutné zajistit bezpečnost, stabilitu a cenovou dostupnost dodávek energie. Dosažení klimatické neutrality vyžaduje nízkouhlíkové, ale také přechodové zdroje energie a infrastrukturu, a my vítáme, že tato skutečnost je nyní v taxonomickém rámci jasně zakotvena. Světová odborná komunita uznává, že v boji proti změně klimatu má nezastupitelné místo jaderná energie.

Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko považují jadernou energii za zdroj energie, který je z dlouhodobého hlediska udržitelný a bezpečný. Zachování stávajících kapacit v oblasti jaderné energie a jejich budoucí rozvoj při dodržení přísných norem bezpečnosti a zabezpečení je pro dosažení klimatické neutrality základním předpokladem nejen pro Českou republiku, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko, ale i na úrovni EU. To potvrzují i Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC) a mezinárodní organizace v oblasti energetiky a je to zohledněno také v dokumentech Komise. Spoléháme na Komisi, že zajistí plně transparentní proces vypracování příslušných aktů v přenesené pravomoci, tedy důvěryhodný proces založený na důkazech, odborných znalostech, vědeckých poznatcích a na náležitém zapojení členských států, tak aby mohlo být na nediskriminačním základě provedeno plně informované a objektivní posouzení udržitelnosti všech dostupných energetických technologií.

Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko podporují cíl dosažení klimatické neutrality EU do roku 2050. K jeho splnění je třeba, aby členské státy měly k dispozici všechny nezbytné nástroje, které jim umožní dosáhnout tohoto ambiciózního cíle nákladově efektivním způsobem a zajistit důvěryhodnost našeho úsilí v oblasti klimatu.

Prohlášení Rakouska Souhlasíme s cílem stanovit důvěryhodnou taxonomii, která investorům poslouží jako vodítko při určování environmentálně udržitelných činností. Nadále jsme přesvědčeni o tom, že tato taxonomie by měla být přijata co nejdříve. V rámci jednání dialogu již bylo dosaženo významného pokroku. Nicméně jakákoli taxonomie, která by umožňovala považovat za udržitelnou, nebo dokonce „přechodovou“ či „podpůrnou činnost“ jadernou energii, by byla ve své podstatě nesprávná a mohla by vyvolat ostrou kritiku, neboť by účastníkům finančního trhu a investorům dávala zavádějící signály a pobídky. Výsledek jednání nerozptýlil naši obavu, že navrhovaný rámec by mohl odvádět finanční zdroje od environmentálně udržitelných činností směrem k technologiím, jako je jaderná energie, které nelze považovat za bezpečné ani udržitelné.	
Prohlášení Polska Polsko plně podporuje cíle nařízení, zejména podporu informovaných podnikatelských rozhodnutí, pokud jde o investice do environmentálně udržitelných činností. Zastáváme názor, že stávající znění ponechává příliš velký prostor pro výklad v klíčových otázkách. O nich se má rozhodovat v rámci aktů druhé úrovně, které budou rovněž přijaty s příliš malým zapojením členských států. Hodnotíme negativně skutečnost, že v nařízení není zaručeno, že se zemní plyn považuje za přechodovou činnost. Polsko poukazuje na to, že zemní plyn představuje základní překlenovací palivo, které se používá k nahrazení uhlí a zároveň k zajištění dynamického rozvoje obnovitelných zdrojů energie. V Polsku navíc v současné době investice do zemního plynu představují uplatňování zásady „nikoho neopomenout“ v praxi. Bez těchto investic se transformace energetiky v Polsku výrazně zpomalí, což může poškodit politiku EU v oblasti klimatu. Znění nařízení přímo neodráží úlohu jaderné energie. Jaderná energie má zásadní význam pro dosažení klimatické neutrality, což potvrdily jak zprávy, tak analýzy uznávaných mezinárodních organizací a především dokumenty Evropské komise nebo nejnovější usnesení Evropského parlamentu o COP 25 (59. bod odůvodnění). Rovněž vzhledem k tomu, jak kontroverzní byla otázka jaderné energie v rámci jednání o znění nařízení, by rozhodnutí o jejím zařazení do taxonomie nemělo být ponecháno na aktech nižší úrovně. Polsko očekává, že s ohledem na kompromis přijatý v oblasti jaderné energie a zemního plynu bude při práci na aktech v přenesené pravomoci dodržována zásada technologické neutrality a z taxonomie EU nebudou vyloučeny technologie nezbytné pro dosažení klimatické neutrality. Ve zprávě skupiny technických odborníků o taxonomii se doporučuje zřídit odbornou skupinu pro přezkoumání dopadu nakládání s vyhořelým palivem a radioaktivním odpadem na životní prostředí. Očekáváme, že akty v přenesené pravomoci, zejména pokud jde o činnosti v oblasti zmírňování změny klimatu, nebudou přijaty, aniž by nezávislí odborníci takovou objektivní analýzu provedli, a že při tom zároveň nebudou opomíjeny údaje poskytnuté předními mezinárodními fóry a organizacemi (IPCC, OECD). Polsko souhlasí s myšlenkou vytvoření právního rámce, který by podpořil financování udržitelného růstu. Podle našeho názoru by však tato opatření měla být v souladu s jinými činnostmi prováděnými na úrovni Evropské unie a měla by zajistit proporcionalitu. Domníváme se, že zavedení dodatečných povinností zveřejňování informací týkajících se udržitelnosti v nařízení o taxonomii, které jsou souběžné s povinnostmi stanovenými v nařízení o zveřejňování informací, aniž by při přípravě legislativního návrhu Evropská komise	

provedla jakoukoli hloubkovou analýzu, může vést k získávání kapitálu mimo kapitálový trh. Taková situace tedy může být v rozporu s opatřeními plánovanými v rámci unie kapitálových trhů. Kromě toho přijatý přístup spočívající v tom, že povinnost zveřejňování informací týkajících se udržitelnosti je upravena dvěma právními akty (nařízením o taxonomii a nařízením o zveřejňování informací) současně, vede k nedostatečné transparentnosti daných ustanovení a k pochybnostem ohledně výkladu u subjektů, kterým jsou ustanovení určena. S ohledem na výše uvedené skutečnosti vyzýváme Evropskou komisi, aby při přijímání aktů v přenesené pravomoci řádně zohlednila pravidla proporcionality a soudržnosti s cílem zajistit rovněž plnění cílů unie kapitálových trhů. Vyzýváme též Evropskou komisi, aby při přípravě legislativních návrhů v budoucnosti zohledňovala vazbu mezi tímto nařízením a nařízením o zveřejňování informací. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Polsko není proti přijetí nařízení o udržitelném financování – taxonomii, ale nemůže jej podpořit.	
Prohlášení Švédska Švédsko by chtělo připomenout své obavy, pokud jde o přístup k udržitelnému obhospodařování lesů a politice v oblasti lesnictví uplatňovaný v nařízení o taxonomii. V průběhu jednání jsme soustavně vyzývali k tomu, aby byl učiněn jasný a jednoznačný odkaz na definici „udržitelného obhospodařování lesů“ vymezenou v rámci procesu Forest Europe. Vyjadřujeme politování nad tím, že toto nebylo v konečném kompromisním znění zachováno. Mezinárodně dohodnutá, uznávaná a respektovaná definice udržitelného obhospodařování lesů přijatá v rámci procesu Forest Europe již téměř 30 let přispívá k tomu, aby udržitelné hospodaření v lesích bylo v celé Evropě chápáno jednotně. Konečný kompromis, kterého spolunormotvůrci dosáhli, zavádí odlišný koncept udržitelného obhospodařování lesů, který může narušit společné chápání tohoto pojmu mezi 47 signatáři procesu Forest Europe, včetně EU a jejích členských států. Je nanejvýš důležité, aby při rozpracovávání a uplatňování nařízení o taxonomii byla tato dohodnutá definice zachována. Odchýlení se od tohoto společného vymezení by mohlo vést k nesoudržnému využívání a uplatňování konceptu udržitelného obhospodařování lesů. Rádi bychom též připomněli, co Rada Evropské unie tento rok dvakrát uvedla¹: že ačkoli EU disponuje řadou politik týkajících se lesů, Smlouva o fungování Evropské unie neobsahuje žádný odkaz na společnou politiku EU v oblasti lesnictví; že odpovědnost za lesy nesou členské státy a že všechna rozhodnutí a politiky v EU týkající se lesů musí respektovat zásadu subsidiarity a pravomoc členských států v této oblasti. Vzhledem k tomu, že konečné znění nebylo shledáno přijatelným, pokud jde o přístup k udržitelnému obhospodařování lesů a politiku v oblasti lesnictví, není Švédsko s to podpořit přijetí tohoto nařízení. Naléhavě vyzýváme Komisi a budoucí skupiny odborníků, aby výše uvedené skutečnosti zohlednily při přípravě technických screeningových kritérií a sekundárních právních předpisů. ¹ Závěry Rady a vlád členských států zasedajících v Radě o sdělení o posílení opatření EU na ochranu a obnovu lesů (přijaté dne 16. prosince 2019); závěry Rady o pokroku při provádění strategie EU v oblasti lesnictví a o novém strategickém rámci pro lesy (přijaté dne 15. dubna 2019)	

Prohlášení České republiky a Slovenska Delegace České republiky a Slovenska oceňují úsilí předsednictví o dosažení dohody s Evropským parlamentem ohledně právního předpisu týkajícího se taxonomie. S ohledem na nadcházející práci považujeme za nutné učinit dvě poznámky týkající se udržitelného obhospodařování lesů a politiky v oblasti lesnictví. V průběhu jednání o taxonomii jsme soustavně vyzývali k tomu, aby byl učiněn jasný a jednoznačný odkaz na definici „udržitelného obhospodařování lesů“ vymezenou v rámci procesu Forest Europe. Vyjadřujeme politování nad tím, že toto nebylo v konečném kompromisním znění zachováno. Mezinárodně dohodnutá, uznávaná a respektovaná definice udržitelného obhospodařování lesů přijatá v rámci procesu Forest Europe již téměř 30 let přispívá k tomu, aby udržitelné hospodaření v lesích bylo v celé Evropě chápáno jednotně. Konečný kompromis, kterého spolunormotvůrci dosáhli, zavádí odlišný koncept udržitelného obhospodařování lesů, který může narušit společné chápání tohoto pojmu mezi 47 signatáři procesu Forest Europe, včetně EU a jejích členských států. Je nanejvýš důležité, aby při rozpracovávání a uplatňování nařízení o taxonomii byla tato dohodnutá definice zachována. Odchýlení se od tohoto společného vymezení by mohlo vést k nesoudržnému využívání a uplatňování konceptu udržitelného obhospodařování lesů. Rádi bychom též připomněli, co Rada Evropské unie tento rok dvakrát uvedla*: že ačkoli EU disponuje řadou politik týkajících se lesů, Smlouva o fungování Evropské unie neobsahuje žádný odkaz na společnou politiku EU v oblasti lesnictví; že odpovědnost za lesy nesou členské státy a že všechna rozhodnutí a politiky v EU týkající se lesů musí respektovat zásadu subsidiarity a pravomoc členských států v této oblasti. Naléhavě vyzýváme Komisi a budoucí skupiny odborníků, aby výše uvedené skutečnosti zohlednily při přípravě technických screeningových kritérií a sekundárních právních předpisů. * Závěry Rady a zástupců vlád členských států, zasedajících v Radě, týkající se sdělení o posílení opatření EU na ochranu a obnovu světových lesů (přijaté dne 16. prosince 2019); závěry Rady o pokroku při provádění strategie EU v oblasti lesnictví a o novém strategickém rámci pro lesy (přijaté dne 15. dubna 2019).	
Prohlášení Maďarska Chtěli bychom vyjádřit znepokojení nad výrazným rozšířením věcné a osobní působnosti nařízení. Rozšíření oblasti působnosti na výrobky, které nesledují žádný environmentální, sociální nebo správní cíl, by pouze zvýšilo administrativní zátěž pro účastníky trhu, aniž by to poskytlo investorům další užitečné informace. Kromě toho není vhodné rozšířit oblast působnosti na společnosti, které spadají do oblasti působnosti článků 19a a 29a směrnice 2013/34/EU. Požadavky na vykazování nefinančních informací podléhají kontrole účelnosti ze strany Evropské komise a předpokládá se rovněž revize požadavků, proto by jakýkoli nový požadavek v této oblasti měl být zaveden po důkladném posouzení příslušnými odborníky.	

Písemný postup dokončený dne 15. dubna 2020	CM 2000/20
Mnohostranné prozatímní ujednání o odvolání při rozhodčím řízení podle článku 25 Ujednání o řešení sporů – schválení	7112/20
Písemný postup dokončený dne 15. dubna 2020	CM 2057/20
Správní rada Evropské agentury pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci – jmenování paní Gintarė BUŽINSKAITĖ, litevské náhradnice, namísto paní Vilijai KONDROTIENĖ, odstupující náhradnice	6514/20
Písemný postup dokončený dne 15. dubna 2020	CM 2056/20
Správní rada Evropské agentury pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci Jmenování paní Aggeliki MOIROU, řecké náhradnice, namísto pana Georgiose GOURZOULIDISE, odstupujícího náhradníka	6153/20
Písemný postup dokončený dne 15. dubna 2020	CM 2055/20
Správní rada Evropského institutu pro rovnost žen a mužů: Jmenování paní Katji GERSTMANNOVÉ, rakouské náhradnice, namísto paní Evy-Marie BURGEROVÉ, odstupující náhradnice	6154/20
Písemný postup dokončený dne 15. dubna 2020	CM 2054/20
Poradní výbor pro koordinaci systémů sociálního zabezpečení – jmenování paní Anny SVÄRDÖVÉ, švédské členky, namísto paní Johanny MÖLLERBEROVÉ, odstupující členky	6600/20
Písemný postup dokončený dne 16. dubna 2020	CM 2048/20
<i>Rozhodnutí Rady (SZBP) 2020/530 ze dne 16. dubna 2020 o prodloužení mandátu vedoucího poradní mise Evropské unie na podporu reformy bezpečnostního sektoru v Iráku (EUAM Iraq)</i> Rozhodnutí Rady o prodloužení mandátu vedoucího poradní mise Evropské unie na podporu reformy bezpečnostního sektoru v Iráku (EUAM Iraq) Úř. věst. L 120, 17.4.2020, s. 1–2	6917/20

Písemný postup dokončený dne 16. dubna 2020	CM 2048/20
<i>Oznámení určené některým osobám a subjektům, na něž se vztahují omezující opatření stanovená rozhodnutím Rady 2013/255/SZBP a nařízením Rady (EU) č. 36/2012 o omezujících opatřeních vzhledem k situaci v Sýrii 2020/C 124/02</i> Rozhodnutí Rady o prodloužení mandátu vedoucího poradní mise Evropské unie na podporu reformy bezpečnostního sektoru v Iráku (EUAM Iraq) Sýrie – omezující opatření – předběžná oznámení Úř. věst. L 124, 17.4.2020, s. 2–2	6940/20
Písemný postup dokončený dne 17. dubna 2020	CM 2062/20
<i>Nařízení Rady (EU, Euratom) 2020/538 ze dne 17. dubna 2020 o změně nařízení (EU, Euratom) č. 1311/2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020, pokud jde o rozsah celkového rozpětí pro závazky</i> Nařízení Rady o změně nařízení (EU, Euratom) č. 1311/2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020, pokud jde o rozsah celkového rozpětí pro závazky Úř. věst. L 119I, 17.4.2020, s. 1–3	7170/20
Písemný postup dokončený dne 17. dubna 2020	CM 2061/20
Schválení převodu prostředků č. DEC 03/2020 v rámci oddílu III – Komise – souhrnného rozpočtu na rok 2020	7116/20
Písemný postup dokončený dne 21. dubna 2020	CM 2076/20
<i>Rozhodnutí Rady (EU) 2020/556 ze dne 21. dubna 2020 o prodloužení použitelnosti dočasné odchylky od jednacího řádu Rady zavedené rozhodnutím (EU) 2020/430 vzhledem k cestovním obtížím způsobeným pandemií COVID-19 v Unii</i> Rozhodnutí Rady o prodloužení použitelnosti dočasné odchylky od jednacího řádu Rady zavedené rozhodnutím (EU) 2020/430 vzhledem k cestovním obtížím způsobeným pandemií nákazy COVID-19 v Unii Úř. věst. L 128I, 23.4.2020, s. 1–1	7337/20

Písemný postup dokončený dne 22. dubna 2020	CM 2041/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/558 ze dne 23. dubna 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 1301/2013 a (EU) č. 1303/2013, pokud jde o specifická opatření k zajištění mimořádné flexibility pro využití evropských strukturálních a investičních fondů v reakci na rozšíření onemocnění COVID-19</i> Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 1301/2013 a (EU) č. 1303/2013, pokud jde o specifická opatření k zajištění mimořádné flexibility pro využití evropských strukturálních a investičních fondů v reakci na rozšíření onemocnění COVID-19 Úř. věst. L 130, 24.4.2020, s. 1–6	7/20 REV1
Prohlášení Řecka Zdůrazňujeme, že je mimořádně důležité, aby bylo přerozdělování dostupných zdrojů (mezi fondy a mezi kategoriemi regionů) pro roky před rokem 2020 (tj. 2017–2019) prodlouženo, neboť tato dodatečná flexibilita ohledně ročních závazků na období 2017–2019 Řecku umožní efektivněji reagovat na aktuální krizi, která je svým rozsahem bezprecedentní. Je rovněž důležité umožnit podporu bez ohledu na velikost podniku, a to zejména pokud jde o využívání finančních nástrojů.	
Prohlášení Španělska Španělsko oceňuje flexibilitu, kterou umožňuje Investiční iniciativa pro reakci na koronavirus Plus (CRII +), a žádá Komisi, aby pokračovala v přizpůsobování nařízení o evropských strukturálních a investičních fondech s cílem poskytnout vnitrostátním a regionálním orgánům právní jistotu. Při příští úpravě by měly být zohledněny prvky, jako je flexibilita při využívání ročních závazků na roky 2017, 2018 a 2019 a flexibilita v souvislosti se lhůtami pro provádění kontrol a auditů, jakož i větší právní jistota při definování „vyšší moci“.	
Prohlášení Lotyšska Bereme na vědomí, že v případě členských států, které k EU přistoupily v roce 2004 nebo později, nebude v souladu s druhým odstavcem nového článku 25a nutné dodržovat podíl ve výši 1/3 z Fondu soudržnosti a že přiděly je možné převádět mezi EFRR, ESF a Fondem soudržnosti. Bod 6 přílohy VII nařízení o společných ustanoveních není v tomto ohledu relevantní. Flexibilita převodů mezi fondy je důležitá pro řešení bezprostřední zdravotní krize a pro zajištění efektivní kombinace investic, která podpoří rychlé hospodářské oživení.	

Písemný postup dokončený dne 22. dubna 2020	CM 2042/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/559 ze dne 23. dubna 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 223/2014, pokud jde o zavedení zvláštních opatření reagujících na rozšíření onemocnění COVID-19</i> Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 223/2014, pokud jde o zavedení zvláštních opatření reagujících na rozšíření onemocnění COVID-19 Úř. věst. L 130, 24.4.2020, s. 7–10	8/20 REV1
Písemný postup dokončený dne 22. dubna 2020	CM 2063/20
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/561 ze dne 23. dubna 2020, kterým se mění nařízení (EU) 2017/745 o zdravotnických prostředcích, pokud jde o použitelnost některých jeho ustanovení (Text s významem pro EHP)</i> Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2017/745 o zdravotnických prostředcích, pokud jde o použitelnost některých jeho ustanovení Úř. věst. L 130, 24.4.2020, s. 18–22	10/20 REV1
Písemný postup dokončený dne 22. dubna 2020	CM 2064/20 REV1
<i>Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/560 ze dne 23. dubna 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 508/2014 a (EU) č. 1379/2013, pokud jde o zvláštní opatření ke zmírnění dopadu rozšíření onemocnění COVID-19 na odvětví rybolovu a akvakultury</i> Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 508/2014 a (EU) č. 1379/2013, pokud jde o zvláštní opatření ke zmírnění dopadu rozšíření onemocnění COVID-19 na odvětví rybolovu a akvakultury Úř. věst. L 130, 24.4.2020, s. 11–17	9/20 REV1

Prohlášení Švédska Švédsko je v zásadě proti podpoře skladování a proti tomu, aby rozpočtové zdroje vyčleněné na shromažďování údajů a kontrolní opatření byly využívány na jiné účely. V tomto konkrétním případě však Švédsko může navrhovaná opatření akceptovat vzhledem k mimořádným okolnostem. Švédsko se domnívá, že platnost opatření by v zásadě neměla být delší než do prosince 2020.	
Prohlášení Komise Komise vítá, že Evropský parlament a Rada urychleně přijaly její návrh na změnu Evropského námořního a rybářského fondu s cílem zmírnit dopad rozšíření onemocnění COVID-19 a pomoci našim rybářům a producentům v oblasti akvakultury. Komise by ráda zdůraznila, že kontrola rybolovu a shromažďování vědeckých údajů mají velký význam pro udržitelné řízení rybích populací na základě nejlepších dostupných vědeckých stanovisek a spolehlivého vymáhání předpisů. Snížení finančních prostředků pro uvedené účely by nemělo vést ke zhoršení výsledků těchto zásadních součástí společné rybářské politiky. Komise zdůrazňuje, že její návrh i změny tohoto návrhu se zabývají unikátní krizovou situací způsobenou rozšířením onemocnění COVID-19 a mimořádnou a okamžitou potřebou podpory při řešení následků rozšíření tohoto onemocnění. Nepředjímají budoucí podobu nařízení o Evropském námořním a rybářském fondu.	

Písemný postup dokončený dne 22. dubna 2020	CM 2082/20
<i>Rozhodnutí Rady (SZBP) 2020/563 ze dne 23. dubna 2020, kterým se mění rozhodnutí 2013/184/SZBP o omezujících opatřeních vůči Myanmaru/Barmě</i> Rozhodnutí Rady, kterým se mění rozhodnutí 2013/184/SZBP o omezujících opatřeních vůči Myanmaru/Barmě, a prováděcí nařízení Rady, kterým se provádí nařízení (EU) č. 401/2013 o omezujících opatřeních vůči Myanmaru/Barmě Úř. věst. L 130, 24.4.2020, s. 25–26	6888/20
<i>Prováděcí nařízení Rady (EU) 2020/562 ze dne 23. dubna 2020, kterým se provádí nařízení (EU) č. 401/2013 o omezujících opatřeních vůči Myanmaru/Barmě</i> Prováděcí nařízení Rady, kterým se provádí nařízení (EU) č. 401/2013 o omezujících opatřeních vůči Myanmaru/Barmě Úř. věst. L 130, 24.4.2020, s. 23–24	6890/20
<i>Oznámení určené osobám, na něž se vztahují omezující opatření stanovená rozhodnutím Rady 2013/184/SZBP ve znění rozhodnutí Rady (SZBP) 2020/563 a nařízením Rady (EU) č. 401/2013, prováděným prováděcím nařízením Rady (EU) 2020/562 o omezujících opatřeních vůči Myanmaru/Barmě 2020/C 133/02</i> Rozhodnutí Rady a prováděcí nařízení Rady o omezujících opatřeních vůči Myanmaru/Barmě – návrhy oznámení Úř. věst. L 133, 24.4.2020, s. 2–3	6986/20
<i>Rozhodnutí Rady (SZBP) 2020/564 ze dne 23. dubna 2020, kterým se mění rozhodnutí (SZBP) 2018/298 o podpoře činností Přípravné komise pro Organizaci Smlouvy o všeobecném zákazu jaderných zkoušek (CTBTO) ze strany Unie za účelem posílení jejích kapacit pro monitorování a ověřování a v rámci provádění strategie EU proti šíření zbraní hromadného ničení</i> Rozhodnutí Rady, kterým se mění rozhodnutí (SZBP) 2018/298 o podpoře činností Přípravné komise pro Organizaci Smlouvy o všeobecném zákazu jaderných zkoušek (CTBTO) ze strany Unie Úř. věst. L 130, 24.4.2020, s. 27–27	7270/20
Písemný postup dokončený dne 24. dubna 2020	CM 2040/20
<i>Oznámení určené některým osobám a subjektům, na něž se vztahují omezující opatření stanovená rozhodnutím Rady 2014/145/SZBP a nařízením Rady (EU) č. 269/2014 o omezujících opatřeních vzhledem k činnostem narušujícím nebo ohrožujícím územní celistvost, svrchovanost a nezávislost Ukrajiny</i> Úř. věst. L 456, 18.12.2020, s. 24–24 Návrh rozhodnutí Rady o podpisu Dohody o bezpečnosti civilního letectví mezi Evropskou unií a Japonskem jménem Evropské unie a o jejím prozatímním provádění	15259/19 15260/19

Písemný postup dokončený dne 24. dubna 2020	CM 2038/20
<i>Dohoda mezi Evropskou unií a Korejskou republikou o některých aspektech leteckých služeb jménem Unie</i>	15079/19
Rozhodnutí Rady o podpisu Dohody mezi Evropskou unií a Korejskou republikou o některých aspektech leteckých služeb jménem Unie	15082/19
Písemný postup dokončený dne 27. dubna 2020	CM 2110/20
<i>ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve Smíšeném výboru pro celní spolupráci zřízeném podle Dohody mezi Evropskou unií a Novým Zélandem o spolupráci a vzájemné správní pomoci v celních otázkách, pokud jde o přijetí jeho jednacího řádu</i>	6882/20
Rozhodnutí Rady o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve Smíšeném výboru pro celní spolupráci zřízeném podle Dohody mezi Evropskou unií a Novým Zélandem o spolupráci a vzájemné správní pomoci v celních otázkách, pokud jde o přijetí jeho jednacího řádu	
<i>ROZHODNUTÍ SMÍŠENÉHO VÝBORU PRO CELNÍ SPOLUPRÁCI EVROPSKÉ UNIE A NOVÉHO ZÉLANDU, kterým se přijímá jeho jednací řád</i>	6932/20
Rozhodnutí Smíšeného výboru pro celní spolupráci Evropské Unie a Nového Zélandu, kterým se přijímá jeho jednací řád	
Písemný postup dokončený dne 28. dubna 2020	CM 2115/20
<i>Rozhodnutí Rady ze dne 28. dubna 2020 o jmenování členů Výboru pro vědu a techniku 2020/C 145/01</i>	6602/20
Rozhodnutí Rady o jmenování členů Výboru pro vědu a techniku Úř. věst. L 145, 30.4.2020, s. 1–1	
Písemný postup dokončený dne 30. dubna 2020	CM 2128/20
Rozhodnutí Rady o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve Společném výboru pro provádění dohody, zřízeném článkem 18 Dobrovolné dohody o partnerství mezi Evropskou unií a Vietnamskou socialistickou republikou o prosazování práva, správě a obchodu v oblasti lesnictví, k přijetí jeho jednacího řádu	15095/19, 7027/20
Písemný postup dokončený dne 30. dubna 2020	CM 2126/20
Rozhodnutí Rady o jmenování generálního tajemníka Rady Evropské unie na období od 1. července 2020 do 30. června 2025	7570/20