

Bruxelles, den 5. maj 2020
(OR. en)

7759/20

PUBLIC 34
INF 92

NOTE

Vedr.: MÅNEDSOVERSIGT OVER RÅDETS RETSAKTER – APRIL 2020

Dette dokument indeholder en oversigt over de retsakter¹, som Rådet har vedtaget i april 2020² ³.

Det indeholder oplysninger om vedtagelsen af lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige retsakter, herunder:

- datoen for vedtagelsen
- den pågældende rådssamling
- nummeret på det vedtagne dokument
- EUT-henvisningen
- henvisning til protokollen for den rådssamling, hvor retsakten blev vedtaget.

¹ For enkelthedens skyld angives også korte titler, jf. Rådets dagsordener (angivet med kursiv).

² Med undtagelse af visse retsakter, der har et begrænset anvendelsesområde, såsom procedureafgørelser, udnævnelser, punktuelle budgetafgørelser o.l.

³ Ved lovgivningsmæssige retsakter vedtaget efter den almindelige lovgivningsprocedure kan datoen for den rådssamling, hvor retsakten blev vedtaget, afvige fra den pågældende retsakts faktiske dato, da retsakter vedtaget efter den almindelige lovgivningsprocedure først anses for vedtaget, når de er undertegnet af formanden for Rådet, formanden for Europa-Parlamentet og generalsekretærerne for de to institutioner.

Dokumentet er også tilgængeligt på Rådets websted:

[Månedsoversigter over Rådets retsakter \(retsakter\) – Consilium](#)

De dokumenter, der nævnes i oversigten, kan findes i det offentlige register over Rådets dokumenter: [Dokumenter og publikationer - Consilium](#)

Hvis et dokument ikke er direkte tilgængeligt, kan der indgives anmodning om aktindsigt på:

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

Det skal bemærkes, at dette dokument udelukkende er til orientering – kun Rådets protokoller har gyldighed. Disse er tilgængelige på Rådets websted: [Rådets protokoller - Consilium](#)

OPLYSNINGER OM RETSAKTER VEDTAGET AF RÅDET I MARTS 2020	
Skriftlig procedure afsluttet den 2. april 2020	CM 1983/20
Rådets afgørelse (FUSP) 2020/489 af 2. april 2020 om udnævnelse af Den Europæiske Unions særlige repræsentant for dialogen mellem Beograd og Pristina og for andre regionale spørgsmål vedrørende det vestlige Balkan Rådets afgørelse om udnævnelse af Den Europæiske Unions særlige repræsentant for dialogen mellem Beograd og Pristina og for andre regionale spørgsmål vedrørende det vestlige Balkan EUT L 105 af 3.4.2020, s. 3-6	6754/20
Rådets forordning (EU) 2020/488 af 2. april 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 1352/2014 om restriktive foranstaltninger på baggrund af situationen i Yemen Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 1352/2014 om restriktive foranstaltninger på baggrund af situationen i Yemen EUT L 105 af 3.4.2020, s. 1-2	6831/20
Skriftlig procedure afsluttet den 3. april 2020	CM 1868/20
Rådets afgørelse (EU) 2020/509 af 3. april 2020 om et uforholdsmæssigt stort underskud i Rumænien Rådets afgørelse om et uforholdsmæssigt stort underskud i Rumænien EUT L 110 af 8.4.2020, s. 58-59	6304/20
Skriftlig procedure afsluttet den 3. april 2020	CM 1868/20
Rådets henstilling af 3. april 2020 med henblik på at bringe situationen med et uforholdsmæssigt stort offentligt underskud i Rumænien til ophør 2020/C 116/01 RÅDETS HENSTILLING med henblik på at bringe situationen med et uforholdsmæssigt stort offentligt underskud i Rumænien til ophør EUT C 116 af 8.4.2020, s. 1-3	6305/20
Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 2020/20
Rådets afgørelse (EU) 2020/520 af 18. november 2019 om undertegnelse på Den Europæiske Unions og dens medlemsstaters vegne af protokollen til samarbejdsaftalen om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Ukraine for at tage hensyn til Republikken Bulgariens, Republikken Kroatens og Rumæniens tiltrædelse af Den Europæiske Union RÅDETS AFGØRELSE om undertegnelse på Den Europæiske Unions og dens medlemsstaters vegne af protokollen til samarbejdsaftalen om et civilt globalt satellitnavigationssystem (GNSS) mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Ukraine for at tage hensyn til Republikken Bulgariens, Republikken Kroatens og Rumæniens tiltrædelse af Den Europæiske Union - Vedtagelse af den irske sprogudgave	13318/19

EUT L 117 af 15.4.2020, s. 1-2	
Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 2013/20
<i>Rådets afgørelse (EU) 2020/522 af 7. april 2020 om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i det regionale styringsudvalg for transportfællesskabet til visse budgetanliggender i forbindelse med gennemførelsen af traktaten om oprettelse af et transportfællesskab</i> RÅDETS AFGØRELSE om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i det regionale styringsudvalg for transportfællesskabet til visse budgetanliggender i forbindelse med gennemførelsen af traktaten om oprettelse af et transportfællesskab EUT L 117 af 15.4.2020, s. 9-9	6432/20 6534/20
Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 2006/20
<i>Rådets afgørelse (FUSP) 2020/512 af 7. april 2020 om ændring af afgørelse 2011/235/FUSP om restriktive foranstaltninger over for visse personer og enheder på baggrund af situationen i Iran</i> Rådets afgørelse om ændring af afgørelse 2011/235/FUSP om restriktive foranstaltninger over for visse personer og enheder på baggrund af situationen i Iran EUT L 113 af 8.4.2020, s. 22-37	6113/20
<i>Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2020/510 af 7. april 2020 om gennemførelse af forordning (EU) nr. 359/2011 om restriktive foranstaltninger over for visse personer, enheder og organer på baggrund af situationen i Iran</i> Rådets gennemførelsesforordning om gennemførelse af forordning (EU) nr. 359/2011 om restriktive foranstaltninger over for visse personer, enheder og organer på baggrund af situationen i Iran EUT L 113 af 8.4.2020, s. 1-17	6115/20
<i>Rådets afgørelse (FUSP) 2020/513 af 7. april 2020 om ændring af afgørelse (FUSP) 2017/1869 om Den Europæiske Unions rådgivende mission til støtte for en reform af sikkerhedssektoren i Irak (EUAM Iraq)</i> RÅDETS AFGØRELSE om ændring af afgørelse (FUSP) 2017/1869 om Den Europæiske Unions rådgivende mission til støtte for en reform af sikkerhedssektoren i Irak (EUAM Iraq) EUT L 113 af 8.4.2020, s. 38-40	6270/20

Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 1987/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren</i> <i>- Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse</i> Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren - Vedtaget af Rådet den 7. april 2020	5115/20
Rådets begrundelse	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Erklæring fra Belgien Belgien har noteret sig resultaterne af den foreløbige aftale, der blev indgået den 11. december mellem Europa-Parlamentet og Rådet om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I. Belgien ser med tilfredshed på den betydelige forbedring af lastvognschaufførers arbejdsvilkår, navnlig ved at forbyde ugentlig hviletid i førerhuset og ved at anvende udstationering til cabotagekørsel. Der bør skabes mere lige konkurrencevilkår i fremtiden gennem integration af lette erhvervskøretøjer inden for rammerne af den samlede mobilitetspakke, lastvognes returnering til deres base hver ottende uge og den ambitiøse tidsplan for indførelse af nye intelligente takografer, som vil gøre det muligt at håndhæve de eksisterende og nye regler bedre. Belgien mener derfor, at det er usammenhængende at begrænse adgangen til markedet yderligere ved at indføre en afkølingsperiode på fire dage for cabotagekørsel, samtidig med at Den Europæiske Union vil sikre opadgående social konvergens. Efter vores opfattelse er afkølingsperioden en handelshindring, der er i strid med det indre markeds ånd og logistikkædens effektivitet, da cabotagekørsel gør det muligt at undgå tomkørsel. Vi beklager også medtagelsen af et forslag om længerevarende udstationering, som hverken var indeholdt i Kommissionens forslag eller i de to medlovgiveres aftaler, og som endnu ikke er blevet nøje vurderet. På trods af de positive sociale elementer i pakken undlader Belgien derfor at stemme om aftalen.	

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien udtrykker dyb bekymring over, at den foreløbige aftale om mobilitetspakke I er i strid med den grundlæggende frihed til at levere tjenesteydelser på det indre marked, princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed samt EU's vigtigste politikker og mål vedrørende klima.

Navnlig er kravet om at returnere tunge køretøjer til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen fastsatte den 11. december 2019 i den nye grønne pagt. Hvis en sådan forpligtelse vedtages, vil den resultere i en stor stigning i antallet af lastvognes tomkørsler på de europæiske veje og dernæst i en betydelig stigning i CO2-emissionerne fra transportsektoren. Denne sektor tegner sig allerede for ca. en fjerdedel af drivhusgasemissionerne i EU.

På trods af vores bestræbelser på at fremhæve disse punkter og uanset den videnskabelige dokumentation fra undersøgelser af indvirkningen af en sådan forpligtelse på stigningen i antallet af tomkørsler og CO2-emissionerne er der ingen forståelse for denne bestemmelses forventede virkning, og rationelle argumenter afvises. Samtidig er der, til trods for at dagsordenen for bedre regulering kræver en konsekvensanalyse på EU-plan for alle sådanne foranstaltninger, endnu ikke forelagt en sådan analyse.

Returnering af køretøjer til etableringsmedlemsstaten er blot et eksempel på de alt for restriktive og diskriminerende foranstaltninger, der foreslås i mobilitetspakke I. Vi har lignende bekymringer over begrænsningerne for cabotagekørsel i form af en alt for lang afkølingsperiode. Denne afkølingsperiode er en protektionistisk foranstaltning, som vil få en temmelig negativ indvirkning på det indre marked. En lastvogns returneringsforpligtelse samt de restriktioner, der pålægges cabotagekørsel, vil ifølge skøn fra anerkendte forskningsinstitutter generere endnu flere millioner ton CO2-emissioner hvert år.

Et andet vigtigt punkt, der giver anledning til bekymring, er, at medlemsstater, som på grund af deres geografiske beliggenhed vil have betydelige vanskeligheder med at udføre lastvognstransport på det indre marked, vil være dårligt stillet som følge af den obligatoriske returnering af køretøjer, da deres køretøjer vil skulle dække langt større afstande og overvinde betydelige naturlige barrierer, navnlig for så vidt angår øer.

Unfair konkurrence fra tredjelandes operatører er også en faktor, som ikke er blevet ordentligt behandlet. Det er særligt bekymrende, da den løsning, der skal vedtages, vil have langsigtede virkninger ikke kun for transportsektoren, men også for EU's økonomi som helhed.

Transportsektoren fortjener en retfærdig og solid EU-retlig ramme, som vil stimulere dens udvikling yderligere, samtidig med at der sikres realistiske regler, der kan håndhæves. I stedet for afbalancerede bestemmelser og et ægte kompromis indfører den foreløbige aftale restriktive, uforholdsmæssige og protektionistiske foranstaltninger.

Mobilitetspakke I er af afgørende betydning for det europæiske indre marked og for vejtransportsektoren. I dag er vi mere end nogensinde før nødt til at opretholde et velfungerende indre marked og velfungerende økonomier i alle EU's medlemsstater, samtidig med at der sikres overensstemmelse med andre EU-politikker.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien gør indsigelse mod den automatiske medtagelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet i den vedtagne politiske aftale om de tre retsakter i mobilitetspakke I i forbindelse med jurist-lingvisternes tekniske gennemgang.

Vi anerkender, at nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er af største betydning for udøvelsen af EU's beføjelser. Ikke desto mindre er tilføjelsen af en sådan bestemmelse på dette sene stadium i lovgivningsprocessen ikke god praksis overordnet set, og i forbindelse med mobilitetspakke I er det særlig vanskeligt at acceptere på grund af hele dossierets politiske følsomhed og under hensyn til de langsigtede konsekvenser af de foreslåede bestemmelser for den europæiske vejtransportsektors funktionsmåde.

Desværre viser det også, at de hurtige procedurer påvirker kvaliteten af den vedtagne lovgivning i negativ retning. Endvidere vil vi gerne understrege den manglende konsekvensanalyse af visse centrale bestemmelser i den politiske aftale. Dette forhold er også blevet anerkendt af Kommissionen i den erklæring, der blev forelagt på mødet i Coreper I den 20. december 2019, hvor Kommissionen bekræftede, at visse foranstaltninger ikke havde været en del af Kommissionens forslag, der blev fremlagt den 31. maj 2017, og ikke havde været genstand for en konsekvensanalyse.

Den manglende grundige analyse vanskeliggør en grundig evaluering af de foranstaltninger, der foreslås i de tre retsakter i mobilitetspakke I for så vidt angår deres overholdelse af proportionalitetsprincippet.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien, som tager hensyn til den hidtil usete udbredelse af coronavirus covid-19, der allerede har påvirket, og som desværre fortsat vil påvirke vejtransportsektoren dybt, opfordrer til at indstille arbejdet med mobilitetspakke I, indtil pandemien er overstået. Vi stemmer derfor imod at vedtage sagen ved skriftlig procedure på dette vanskelige tidspunkt.

Det forventes, at de fleste virksomheder vil stille driften i bero eller indstille den, hvilket vil føre til en betydelig nedgang i udbuddet af transportydelser og derfor i leveringen af varer til skade for EU's borgere og en velfungerende økonomi.

I betragtning af den uundværlige rolle, som vejtransport har i forbindelse med bestræbelserne på genopretning efter covid-19-udbruddet, og de omfattende tab, som sektoren har lidt i forbindelse med håndteringen af udbruddet, vil vejtransporten og EU's økonomi ikke være i stand til at modstå det unødvendige chok forårsaget af reguleringen i mobilitetspakke I. I denne forbindelse er vi nødt til at være opmærksomme på, at langt de fleste vejtransportvirksomheder i Den Europæiske Union er små og mellemstore virksomheder, som er særligt sårbare.

Under de nuværende omstændigheder er vedtagelse af mobilitetspakke I i sin nuværende form hverken rimelig eller berettiget. Vi vil gerne understrege, at EU's økonomiske landskab, når coronaviruskrisen er overstået, vil være helt anderledes, og vi mener, at vejtransportsektoren vil få brug for nye løsninger til at håndtere denne nye virkelighed.

I betragtning af ovennævnte situation er vi overbeviste om, at de løsninger, der indgår i mobilitetspakke I, skal ændres for at kunne tage højde for den nye økonomiske virkelighed. Derfor foreslår vi at indstille det videre arbejde med denne sag, indtil pandemien er overstået.

Erklæring fra Estland

Estland støtter fuldt ud målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, som skulle bane vejen for klare vejtransportregler. Estland mener, at det internationale godskørselsmarked i Den Europæiske Union skal være i overensstemmelse med det indre markeds generelle principper, åbent for konkurrence, effektivt og miljøvenligt. Estland mener ikke, at yderligere krav må pålægge virksomheder eller offentlige myndigheder en urimelig administrativ byrde eller være i strid med målsætningerne i Den Europæiske Unions klimapolitik.

Under forhandlingerne om pakken anlagde Estland en konstruktiv tilgang ved at søge at tage hensyn til og støtte forslag, der vil forbedre føreres arbejdsvilkår, bekæmpe ulovlig markedspraksis og mindske de negative virkninger for miljøet. Forhandlingerne resulterede dog i en aftale, der giver estiske transportvirksomheder en konkurrencemæssig ulempe, navnlig ved at pålægge vejtransportvirksomheder en forpligtelse til at planlægge deres flådes aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at dens køretøjer kan returnere til etableringsmedlemsstaten senest otte uger, efter at de har forladt den ("køretøjers returneringsforpligtelse").

Denne forpligtelse indgik ikke i den oprindelige pakke. Den har ikke været genstand for en omfattende konsekvensanalyse, hvilket giver anledning til bekymringer over dens forbindelse med den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For det andet begrænser det, at køretøjerne skal returnere til etableringsmedlemsstaten, det geografiske aktivitetsområde for den pågældende medlemsstats vejtransportvirksomheder og er således ikke i overensstemmelse med formålet med mobilitetspakke I, der er at sikre lige konkurrencevilkår.

For det tredje er Estland af den opfattelse, at eftersom dette krav øger antallet af tomkørsler og øger CO₂-emissionerne yderligere, er det i strid med EU's klimapolitiske målsætninger og Parisaftalens mål. Det er ikke i overensstemmelse med Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019.

Estland mener desuden, at dette krav er uforholdsmæssigt, da aftalen allerede indeholder foranstaltninger til bekæmpelse af fænomenet med såkaldte skuffeselskaber. Køretøjers returneringsforpligtelse vil potentielt tilskynde til en sådan praksis og desuden tilskynde vejtransportvirksomheder fra perifert beliggende medlemsstater til at flytte, hvilket vil føre til et fald i beskæftigelsen og skatteindtægterne.

Endelig er Estland bekymret over foranstaltningens indvirkning på færdselssikkerheden, da den potentielt kan øge trafikmængden. Estland, der endnu engang understreger sin støtte til målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, beklager derfor, at køretøjers returneringsforpligtelse er medtaget i aftalen. På baggrund af ovenstående vil Estland stemme imod nævnte aftale.

Erklæring fra Ungarn

Ungarn gentager sin dybe bekymring over de skadelige, markedsforvridende og negative klimavirkninger af forskellige komponenter i den første mobilitetspakke og udtrykker alvorlig utilfredshed med manglen på ordentlige og omfattende konsekvensanalyser, hvilket er i modstrid med de oprindelige mål i den første mobilitetspakke.

Ungarn har altid vist velvilje med hensyn til bekæmpelsen af svig, misbrug og illoyal praksis samt med hensyn til adressering af de sociale forhold for førere i vejtransportsektoren. Samtidig med at vi tackler disse spørgsmål, bør vi undgå fragmentering, protektionisme og uforholdsmæssigt store administrative byrder for de europæiske transportvirksomheder, der arbejder på en retfærdig måde på det indre marked for vejtransport. For os er bevarelse af det indre markeds effektive funktion ikke til forhandling, da det vil føre til flere arbejdspladser og konkurrenceevne for Europa i en tid med stigende globale økonomiske spændinger.

Derfor burde vi med denne pakke have sikret, at EU's fremtidige retlige rammer giver mulighed for, at konkurrencefordelene udnyttes fuldt ud, samtidig med at der sikres fair konkurrence og passende arbejdsvilkår for førerne. Den endelige aftale rammer imidlertid ikke denne balance og fremmer kun én tilgang baseret på national protektionisme og uigennemførlige regler i sektoren.

Vi er navnlig overbevist om, at specifikke regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren ("lex specialis") udgør en uberettiget begrænsning af de grundlæggende friheder og dermed forvrider de lige vilkår i EU. Vi bemærker, at den endelige aftale bekræfter vores betænkeligheder med hensyn til en opdeling af vejtransportområdet og ændring af direktivet om udstationering af arbejdstagere [direktiv (EU) 2018/957]. Navnlig var den indførte opdelte model vedrørende udstationering af førere ikke en del af Kommissionens forslag og var som sådan ikke omfattet af en konsekvensanalyse.

For det andet finder vi det også yderst problematisk, at det fuldstændige forbud mod ugentlige hvil i førerhuset ikke tager hensyn til manglen på egnede rastepladser i EU med passende indkvartering af førere. Et sådant forbud vil således udgøre en EU-retlig bestemmelse, som ikke kan håndhæves, og dets lovlighed kan således betvivles.

For det tredje er køretøjers returneringsforpligtelse til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen forelagde den 11. december 2019 i den europæiske grønne pagt. Hvis en sådan foranstaltning vedtages, vil den resultere i et øget antal tomme lastbiler på de europæiske veje og efterfølgende en stigning i CO₂-emissioner fra vejtransportsektoren.

Risikoen for, at der skabes urimelige konkurrencefordele for tredjelandes operatører, er også en faktor, som der ikke tages behørigt hensyn til i den endelige aftale. Dertil kommer, at den obligatoriske udskiftning af dyre takografer medfører en konkurrencemæssig fordel for transportvirksomheder fra tredjelande, da datoen for installation af intelligente takografer i AETR-omfattede virksomheders køretøjer er usikker.

Modernisering af den europæiske vejtransportsektor, som er en afgørende byggesten i den europæiske økonomi, er nødvendigt fra såvel et socialt som et konkurrencemæssigt aspekt. Dette mål kan ikke nås, uden at man fuldt ud bevarer resultaterne af det indre marked og dets funktion, og uden at der handles ansvarligt for at opfylde ambitiøse klimamål.

Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 1986/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer</i> - Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer - Vedtaget af Rådet den 7. april 2020	5114/20
Rådets begrundelse	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Erklæring fra Belgien Belgien har noteret sig resultaterne af den foreløbige aftale, der blev indgået den 11. december mellem Europa-Parlamentet og Rådet om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I. Belgien ser med tilfredshed på den betydelige forbedring af lastvognschaufførers arbejdsvilkår, navnlig ved at forbyde ugentlig hviletid i førerhuset og ved at anvende udstationering til cabotagekørsel. Der bør skabes mere lige konkurrencevilkår i fremtiden gennem integration af lette erhvervskøretøjer inden for rammerne af den samlede mobilitetspakke, lastvognes returnering til deres base hver ottende uge og den ambitiøse tidsplan for indførelse af nye intelligente takografer, som vil gøre det muligt at håndhæve de eksisterende og nye regler bedre. Belgien mener derfor, at det er usammenhængende at begrænse adgangen til markedet yderligere ved at indføre en afkølingsperiode på fire dage for cabotagekørsel, samtidig med at Den Europæiske Union vil sikre opadgående social konvergens. Efter vores opfattelse er afkølingsperioden en handelshindring, der er i strid med det indre markeds ånd og logistikkædens effektivitet, da cabotagekørsel gør det muligt at undgå tomkørsel. Vi beklager også medtagelsen af et forslag om længerevarende udstationering, som hverken var indeholdt i Kommissionens forslag eller i de to medlovgiveres aftaler, og som endnu ikke er blevet nøje vurderet. På trods af de positive sociale elementer i pakken undlader Belgien derfor at stemme om aftalen.	

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien udtrykker dyb bekymring over, at den foreløbige aftale om mobilitetspakke I er i strid med den grundlæggende frihed til at levere tjenesteydelser på det indre marked, princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed samt EU's vigtigste politikker og mål vedrørende klima.

Navnlig er kravet om at returnere tunge køretøjer til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen fastsatte den 11. december 2019 i den nye grønne pagt. Hvis en sådan forpligtelse vedtages, vil den resultere i en stor stigning i antallet af lastvognes tomkørsler på de europæiske veje og dernæst i en betydelig stigning i CO2-emissionerne fra transportsektoren. Denne sektor tegner sig allerede for ca. en fjerdedel af drivhusgasemissionerne i EU.

På trods af vores bestræbelser på at fremhæve disse punkter og uanset den videnskabelige dokumentation fra undersøgelser af indvirkningen af en sådan forpligtelse på stigningen i antallet af tomkørsler og CO2-emissionerne er der ingen forståelse for denne bestemmelses forventede virkning, og rationelle argumenter afvises. Samtidig er der, til trods for at dagsordenen for bedre regulering kræver en konsekvensanalyse på EU-plan for alle sådanne foranstaltninger, endnu ikke forelagt en sådan analyse.

Returnering af køretøjer til etableringsmedlemsstaten er blot et eksempel på de alt for restriktive og diskriminerende foranstaltninger, der foreslås i mobilitetspakke I. Vi har lignende bekymringer over begrænsningerne for cabotagekørsel i form af en alt for lang afkølingsperiode. Denne afkølingsperiode er en protektionistisk foranstaltning, som vil få en temmelig negativ indvirkning på det indre marked. En lastvogns returneringsforpligtelse samt de restriktioner, der pålægges cabotagekørsel, vil ifølge skøn fra anerkendte forskningsinstitutter generere endnu flere millioner ton CO2-emissioner hvert år.

Et andet vigtigt punkt, der giver anledning til bekymring, er, at medlemsstater, som på grund af deres geografiske beliggenhed vil have betydelige vanskeligheder med at udføre lastvognstransport på det indre marked, vil være dårligt stillet som følge af den obligatoriske returnering af køretøjer, da deres køretøjer vil skulle dække langt større afstande og overvinde betydelige naturlige barrierer, navnlig for så vidt angår øer.

Unfair konkurrence fra tredjelandes operatører er også en faktor, som ikke er blevet ordentligt behandlet. Det er særligt bekymrende, da den løsning, der skal vedtages, vil have langsigtede virkninger ikke kun for transportsektoren, men også for EU's økonomi som helhed.

Transportsektoren fortjener en retfærdig og solid EU-retlig ramme, som vil stimulere dens udvikling yderligere, samtidig med at der sikres realistiske regler, der kan håndhæves. I stedet for afbalancerede bestemmelser og et ægte kompromis indfører den foreløbige aftale restriktive, uforholdsmæssige og protektionistiske foranstaltninger.

Mobilitetspakke I er af afgørende betydning for det europæiske indre marked og for vejtransportsektoren. I dag er vi mere end nogensinde før nødt til at opretholde et velfungerende indre marked og velfungerende økonomier i alle EU's medlemsstater, samtidig med at der sikres overensstemmelse med andre EU-politikker.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien gør indsigelse mod den automatiske medtagelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet i den vedtagne politiske aftale om de tre retsakter i mobilitetspakke I i forbindelse med jurist-lingvisternes tekniske gennemgang.

Vi anerkender, at nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er af største betydning for udøvelsen af EU's beføjelser. Ikke desto mindre er tilføjelsen af en sådan bestemmelse på dette sene stadium i lovgivningsprocessen ikke god praksis overordnet set, og i forbindelse med mobilitetspakke I er det særlig vanskeligt at acceptere på grund af hele dossierets politiske følsomhed og under hensyn til de langsigtede konsekvenser af de foreslåede bestemmelser for den europæiske vejtransportsektors funktionsmåde.

Desværre viser det også, at de hurtige procedurer påvirker kvaliteten af den vedtagne lovgivning i negativ retning. Endvidere vil vi gerne understrege den manglende konsekvensanalyse af visse centrale bestemmelser i den politiske aftale. Dette forhold er også blevet anerkendt af Kommissionen i den erklæring, der blev forelagt på mødet i Coreper I den 20. december 2019, hvor Kommissionen bekræftede, at visse foranstaltninger ikke havde været en del af Kommissionens forslag, der blev fremlagt den 31. maj 2017, og ikke havde været genstand for en konsekvensanalyse.

Den manglende grundige analyse vanskeliggør en grundig evaluering af de foranstaltninger, der foreslås i de tre retsakter i mobilitetspakke I for så vidt angår deres overholdelse af proportionalitetsprincippet.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien, som tager hensyn til den hidtil usete udbredelse af coronavirus covid-19, der allerede har påvirket, og som desværre fortsat vil påvirke vejtransportsektoren dybt, opfordrer til at indstille arbejdet med mobilitetspakke I, indtil pandemien er overstået. Vi stemmer derfor imod at vedtage sagen ved skriftlig procedure på dette vanskelige tidspunkt.

Det forventes, at de fleste virksomheder vil stille driften i bero eller indstille den, hvilket vil føre til en betydelig nedgang i udbuddet af transportydelser og derfor i leveringen af varer til skade for EU's borgere og en velfungerende økonomi.

I betragtning af den uundværlige rolle, som vejtransport har i forbindelse med bestræbelserne på genopretning efter covid-19-udbruddet, og de omfattende tab, som sektoren har lidt i forbindelse med håndteringen af udbruddet, vil vejtransporten og EU's økonomi ikke være i stand til at modstå det unødvendige chok forårsaget af reguleringen i mobilitetspakke I. I denne forbindelse er vi nødt til at være opmærksomme på, at langt de fleste vejtransportvirksomheder i Den Europæiske Union er små og mellemstore virksomheder, som er særligt sårbare.

Under de nuværende omstændigheder er vedtagelse af mobilitetspakke I i sin nuværende form hverken rimelig eller berettiget. Vi vil gerne understrege, at EU's økonomiske landskab, når coronaviruskrisen er overstået, vil være helt anderledes, og vi mener, at vejtransportsektoren vil få brug for nye løsninger til at håndtere denne nye virkelighed.

I betragtning af ovennævnte situation er vi overbeviste om, at de løsninger, der indgår i mobilitetspakke I, skal ændres for at kunne tage højde for den nye økonomiske virkelighed. Derfor foreslår vi at indstille det videre arbejde med denne sag, indtil pandemien er overstået.

Erklæring fra Estland

Estland støtter fuldt ud målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, som skulle bane vejen for klare vejtransportregler. Estland mener, at det internationale godskørselsmarked i Den Europæiske Union skal være i overensstemmelse med det indre markeds generelle principper, åbent for konkurrence, effektivt og miljøvenligt. Estland mener ikke, at yderligere krav må pålægge virksomheder eller offentlige myndigheder en urimelig administrativ byrde eller være i strid med målsætningerne i Den Europæiske Unions klimapolitik.

Under forhandlingerne om pakken anlagde Estland en konstruktiv tilgang ved at søge at tage hensyn til og støtte forslag, der vil forbedre føreres arbejdsvilkår, bekæmpe ulovlig markedspraksis og mindske de negative virkninger for miljøet. Forhandlingerne resulterede dog i en aftale, der giver estiske transportvirksomheder en konkurrencemæssig ulempe, navnlig ved at pålægge vejtransportvirksomheder en forpligtelse til at planlægge deres flådes aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at dens køretøjer kan returnere til etableringsmedlemsstaten senest otte uger, efter at de har forladt den ("køretøjers returneringsforpligtelse").

Denne forpligtelse indgik ikke i den oprindelige pakke. Den har ikke været genstand for en omfattende konsekvensanalyse, hvilket giver anledning til bekymringer over dens forbindelse med den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

For det andet begrænser det, at køretøjerne skal returnere til etableringsmedlemsstaten, det geografiske aktivitetsområde for den pågældende medlemsstats vejtransportvirksomheder og er således ikke i overensstemmelse med formålet med mobilitetspakke I, der er at sikre lige konkurrencevilkår.

For det tredje er Estland af den opfattelse, at eftersom dette krav øger antallet af tomkørsler og øger CO₂-emissionerne yderligere, er det i strid med EU's klimapolitiske målsætninger og Parisaftalens mål. Det er ikke i overensstemmelse med Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019.

Estland mener desuden, at dette krav er uforholdsmæssigt, da aftalen allerede indeholder foranstaltninger til bekæmpelse af fænomenet med såkaldte skuffeselskaber. Køretøjers returneringsforpligtelse vil potentielt tilskynde til en sådan praksis og desuden tilskynde vejtransportvirksomheder fra perifert beliggende medlemsstater til at flytte, hvilket vil føre til et fald i beskæftigelsen og skatteindtægterne.

Endelig er Estland bekymret over foranstaltningens indvirkning på færdselssikkerheden, da den potentielt kan øge trafikmængden.

Estland, der endnu engang understreger sin støtte til målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, beklager derfor, at køretøjers returneringsforpligtelse er medtaget i aftalen. På baggrund af ovenstående vil Estland stemme imod nævnte aftale.

Erklæring fra Ungarn

Ungarn gentager sin dybe bekymring over de skadelige, markedsforvridende og negative klimavirkninger af forskellige komponenter i den første mobilitetspakke og udtrykker alvorlig utilfredshed med manglen på ordentlige og omfattende konsekvensanalyser, hvilket er i modstrid med de oprindelige mål i den første mobilitetspakke.

Ungarn har altid vist velvilje med hensyn til bekæmpelsen af svig, misbrug og illoyal praksis samt med hensyn til adressering af de sociale forhold for førere i vejtransportsektoren. Samtidig med at vi tackler disse spørgsmål, bør vi undgå fragmentering, protektionisme og uforholdsmæssigt store administrative byrder for de europæiske transportvirksomheder, der arbejder på en retfærdig måde på det indre marked for vejtransport. For os er bevarelse af det indre markeds effektive funktion ikke til forhandling, da det vil føre til flere arbejdspladser og konkurrenceevne for Europa i en tid med stigende globale økonomiske spændinger.

Derfor burde vi med denne pakke have sikret, at EU's fremtidige retlige rammer giver mulighed for, at konkurrencefordelene udnyttes fuldt ud, samtidig med at der sikres fair konkurrence og passende arbejdsvilkår for førerne. Den endelige aftale rammer imidlertid ikke denne balance og fremmer kun én tilgang baseret på national protektionisme og uigennemførlige regler i sektoren.

Vi er navnlig overbevist om, at specifikke regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren ("lex specialis") udgør en uberettiget begrænsning af de grundlæggende friheder og dermed forvrider de lige vilkår i EU. Vi bemærker, at den endelige aftale bekræfter vores betænkeligheder med hensyn til en opdeling af vejtransportområdet og ændring af direktivet om udstationering af arbejdstagere [direktiv (EU) 2018/957]. Navnlig var den indførte opdelte model vedrørende udstationering af førere ikke en del af Kommissionens forslag og var som sådan ikke omfattet af en konsekvensanalyse.

For det andet finder vi det også yderst problematisk, at det fuldstændige forbud mod ugentlige hvil i førerhuset ikke tager hensyn til manglen på egnede rastepladser i EU med passende indkvartering af førere. Et sådant forbud vil således udgøre en EU-retlig bestemmelse, som ikke kan håndhæves, og dets lovlighed kan således betvivles.

For det tredje er køretøjers returneringsforpligtelse til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen forelagde den 11. december 2019 i den europæiske grønne pagt. Hvis en sådan foranstaltning vedtages, vil den resultere i et øget antal tomme lastbiler på de europæiske veje og efterfølgende en stigning i CO₂-emissioner fra vejtransportsektoren.

Risikoen for, at der skabes urimelige konkurrencefordele for tredjelandes operatører, er også en faktor, som der ikke tages behørigt hensyn til i den endelige aftale. Dertil kommer, at den obligatoriske udskiftning af dyre takografer medfører en konkurrencemæssig fordel for transportvirksomheder fra tredjelande, da datoen for installation af intelligente takografer i AETR-omfattede virksomheders køretøjer er usikker.

Modernisering af den europæiske vejtransportsektor, som er en afgørende byggesten i den europæiske økonomi, er nødvendigt fra såvel et socialt som et konkurrencemæssigt aspekt. Dette mål kan ikke nås, uden at man fuldt ud bevarer resultaterne af det indre marked og dets funktion, og uden at der handles ansvarligt for at opfylde ambitiøse klimamål.

Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 1985/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012</i> <i>- Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse</i> Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 - Vedtaget af Rådet den 7. april 2020	5112/20
Rådets begrundelse	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien udtrykker dyb bekymring over, at den foreløbige aftale om mobilitetspakke I er i strid med den grundlæggende frihed til at levere tjenesteydelser på det indre marked, princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed samt EU's vigtigste politikker og mål vedrørende klima. Navnlig er kravet om at returnere tunge køretøjer til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen fastsatte den 11. december 2019 i den nye grønne pagt. Hvis en sådan forpligtelse vedtages, vil den resultere i en stor stigning i antallet af lastvognes tomkørsler på de europæiske veje og dernæst i en betydelig stigning i CO₂-emissionerne fra transportsektoren. Denne sektor tegner sig allerede for ca. en fjerdedel af drivhusgasemissionerne i EU. På trods af vores bestræbelser på at fremhæve disse punkter og uanset den videnskabelige dokumentation fra undersøgelser af indvirkningen af en sådan forpligtelse på stigningen i antallet af tomkørsler og CO₂-emissionerne er der ingen forståelse for denne bestemmelses forventede virkning, og rationelle argumenter afvises. Samtidig er der, til trods for at dagsordenen for bedre regulering kræver en konsekvensanalyse på EU-plan for alle sådanne foranstaltninger, endnu ikke forelagt en sådan analyse. Returnering af køretøjer til etableringsmedlemsstaten er blot et eksempel på de alt for restriktive og diskriminerende foranstaltninger, der foreslås i mobilitetspakke I. Vi har lignende bekymringer over begrænsningerne for cabotagekørsel i form af en alt for lang afkølingsperiode. Denne afkølingsperiode er en protektionistisk foranstaltning, som vil få en temmelig negativ indvirkning på det indre marked. En lastvogns returneringsforpligtelse samt de restriktioner, der pålægges cabotagekørsel, vil ifølge skøn fra anerkendte forskningsinstitutter generere endnu flere millioner ton CO₂-emissioner hvert år.	

Et andet vigtigt punkt, der giver anledning til bekymring, er, at medlemsstater, som på grund af deres geografiske beliggenhed vil have betydelige vanskeligheder med at udføre lastvognstransport på det indre marked, vil være dårligt stillet som følge af den obligatoriske returnering af køretøjer, da deres køretøjer vil skulle dække langt større afstande og overvinde betydelige naturlige barrierer, navnlig for så vidt angår øer. Unfair konkurrence fra tredjelandes operatører er også en faktor, som ikke er blevet ordentligt behandlet. Det er særligt bekymrende, da den løsning, der skal vedtages, vil have langsigtede virkninger ikke kun for transportsektoren, men også for EU's økonomi som helhed. Transportsektoren fortjener en retfærdig og solid EU-retlig ramme, som vil stimulere dens udvikling yderligere, samtidig med at der sikres realistiske regler, der kan håndhæves. I stedet for afbalancerede bestemmelser og et ægte kompromis indfører den foreløbige aftale restriktive, uforholdsmæssige og protektionistiske foranstaltninger. Mobilitetspakke I er af afgørende betydning for det europæiske indre marked og for vejtransportsektoren. I dag er vi mere end nogensinde før nødt til at opretholde et velfungerende indre marked og velfungerende økonomier i alle EU's medlemsstater, samtidig med at der sikres overensstemmelse med andre EU-politikker.	
Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien gør indsigelse mod den automatiske medtagelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet i den vedtagne politiske aftale om de tre retsakter i mobilitetspakke I i forbindelse med jurist-lingvisternes tekniske gennemgang. Vi anerkender, at nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er af største betydning for udøvelsen af EU's beføjelser. Ikke desto mindre er tilføjelsen af en sådan bestemmelse på dette sene stadium i lovgivningsprocessen ikke god praksis overordnet set, og i forbindelse med mobilitetspakke I er det særlig vanskeligt at acceptere på grund af hele dossierets politiske følsomhed og under hensyn til de langsigtede konsekvenser af de foreslåede bestemmelser for den europæiske vejtransportsektors funktionsmåde. Desværre viser det også, at de hurtige procedurer påvirker kvaliteten af den vedtagne lovgivning i negativ retning. Endvidere vil vi gerne understrege den manglende konsekvensanalyse af visse centrale bestemmelser i den politiske aftale. Dette forhold er også blevet anerkendt af Kommissionen i den erklæring, der blev forelagt på mødet i Coreper I den 20. december 2019, hvor Kommissionen bekræftede, at visse foranstaltninger ikke havde været en del af Kommissionens forslag, der blev fremlagt den 31. maj 2017, og ikke havde været genstand for en konsekvensanalyse. Den manglende grundige analyse vanskeliggør en grundig evaluering af de foranstaltninger, der foreslås i de tre retsakter i mobilitetspakke I for så vidt angår deres overholdelse af proportionalitetsprincippet.	

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien, som tager hensyn til den hidtil usete udbredelse af coronavirus covid-19, der allerede har påvirket, og som desværre fortsat vil påvirke vejtransportsektoren dybt, opfordrer til at indstille arbejdet med mobilitetspakke I, indtil pandemien er overstået. Vi stemmer derfor imod at vedtage sagen ved skriftlig procedure på dette vanskelige tidspunkt.

Det forventes, at de fleste virksomheder vil stille driften i bero eller indstille den, hvilket vil føre til en betydelig nedgang i udbuddet af transportydelser og derfor i leveringen af varer til skade for EU's borgere og en velfungerende økonomi.

I betragtning af den uundværlige rolle, som vejtransport har i forbindelse med bestræbelserne på genopretning efter covid-19-udbruddet, og de omfattende tab, som sektoren har lidt i forbindelse med håndteringen af udbruddet, vil vejtransporten og EU's økonomi ikke være i stand til at modstå det unødvendige chok forårsaget af reguleringen i mobilitetspakke I. I denne forbindelse er vi nødt til at være opmærksomme på, at langt de fleste vejtransportvirksomheder i Den Europæiske Union er små og mellemstore virksomheder, som er særligt sårbare.

Under de nuværende omstændigheder er vedtagelse af mobilitetspakke I i sin nuværende form hverken rimelig eller berettiget. Vi vil gerne understrege, at EU's økonomiske landskab, når coronaviruskrisen er overstået, vil være helt anderledes, og vi mener, at vejtransportsektoren vil få brug for nye løsninger til at håndtere denne nye virkelighed.

I betragtning af ovennævnte situation er vi overbeviste om, at de løsninger, der indgår i mobilitetspakke I, skal ændres for at kunne tage højde for den nye økonomiske virkelighed. Derfor foreslår vi at indstille det videre arbejde med denne sag, indtil pandemien er overstået.

Erklæring fra Estland

Estland støtter fuldt ud målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, som skulle bane vejen for klare vejtransportregler. Estland mener, at det internationale godskørselsmarked i Den Europæiske Union skal være i overensstemmelse med det indre markeds generelle principper, åbent for konkurrence, effektivt og miljøvenligt. Estland mener ikke, at yderligere krav må pålægge virksomheder eller offentlige myndigheder en urimelig administrativ byrde eller være i strid med målsætningerne i Den Europæiske Unions klimapolitik.

Under forhandlingerne om pakken anlagde Estland en konstruktiv tilgang ved at søge at tage hensyn til og støtte forslag, der vil forbedre føreres arbejdsvilkår, bekæmpe ulovlig markedspraksis og mindske de negative virkninger for miljøet. Forhandlingerne resulterede dog i en aftale, der giver estiske transportvirksomheder en konkurrencemæssig ulempe, navnlig ved at pålægge vejtransportvirksomheder en forpligtelse til at planlægge deres flådes aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at dens køretøjer kan returnere til etableringsmedlemsstaten senest otte uger, efter at de har forladt den ("køretøjers returneringsforpligtelse").

Denne forpligtelse indgik ikke i den oprindelige pakke. Den har ikke været genstand for en omfattende konsekvensanalyse, hvilket giver anledning til bekymringer over dens forbindelse med den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

For det andet begrænser det, at køretøjerne skal returnere til etableringsmedlemsstaten, det geografiske aktivitetsområde for den pågældende medlemsstats vejtransportvirksomheder og er således ikke i overensstemmelse med formålet med mobilitetspakke I, der er at sikre lige konkurrencevilkår.

For det tredje er Estland af den opfattelse, at eftersom dette krav øger antallet af tomkørsler og øger CO2-emissionerne yderligere, er det i strid med EU's klimapolitiske målsætninger og Parisaftalens mål. Det er ikke i overensstemmelse med Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019.

Estland mener desuden, at dette krav er uforholdsmæssigt, da aftalen allerede indeholder foranstaltninger til bekæmpelse af fænomenet med såkaldte skuffeselskaber. Køretøjers returneringsforpligtelse vil potentielt tilskynde til en sådan praksis og desuden tilskynde vejtransportvirksomheder fra perifert beliggende medlemsstater til at flytte, hvilket vil føre til et fald i beskæftigelsen og skatteindtægterne.

Endelig er Estland bekymret over foranstaltningens indvirkning på færdselssikkerheden, da den potentielt kan øge trafikmængden.

Estland, der endnu engang understreger sin støtte til målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, beklager derfor, at køretøjers returneringsforpligtelse er medtaget i aftalen. På baggrund af ovenstående vil Estland stemme imod nævnte aftale.

Erklæring fra Ungarn

Ungarn gentager sin dybe bekymring over de skadelige, markedsforvridende og negative klimavirkninger af forskellige komponenter i den første mobilitetspakke og udtrykker alvorlig utilfredshed med manglen på ordentlige og omfattende konsekvensanalyser, hvilket er i modstrid med de oprindelige mål i den første mobilitetspakke.

Ungarn har altid vist velvilje med hensyn til bekæmpelsen af svig, misbrug og illoyal praksis samt med hensyn til adressering af de sociale forhold for førere i vejtransportsektoren. Samtidig med at vi tackler disse spørgsmål, bør vi undgå fragmentering, protektionisme og uforholdsmæssigt store administrative byrder for de europæiske transportvirksomheder, der arbejder på en retfærdig måde på det indre marked for vejtransport. For os er bevarelse af det indre markeds effektive funktion ikke til forhandling, da det vil føre til flere arbejdspladser og konkurrenceevne for Europa i en tid med stigende globale økonomiske spændinger.

Derfor burde vi med denne pakke have sikret, at EU's fremtidige retlige rammer giver mulighed for, at konkurrencefordelene udnyttes fuldt ud, samtidig med at der sikres fair konkurrence og passende arbejdsvilkår for førerne. Den endelige aftale rammer imidlertid ikke denne balance og fremmer kun én tilgang baseret på national protektionisme og uigennemførlige regler i sektoren.

Vi er navnlig overbevist om, at specifikke regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren ("lex specialis") udgør en uberettiget begrænsning af de grundlæggende friheder og dermed forvrider de lige vilkår i EU. Vi bemærker, at den endelige aftale bekræfter vores betænkeligheder med hensyn til en opdeling af vejtransportområdet og ændring af direktivet om udstationering af arbejdstagere [direktiv (EU) 2018/957]. Navnlig var den indførte opdelte model vedrørende udstationering af førere ikke en del af Kommissionens forslag og var som sådan ikke omfattet af en konsekvensanalyse.

For det andet finder vi det også yderst problematisk, at det fuldstændige forbud mod ugentlige hvil i førerhuset ikke tager hensyn til manglen på egnede rastepladser i EU med passende indkvartering af førere. Et sådant forbud vil således udgøre en EU-retlig bestemmelse, som ikke kan håndhæves, og dets lovlighed kan således betvivles.

For det tredje er køretøjers returneringsforpligtelse til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen forelagde den 11. december 2019 i den europæiske grønne pagt. Hvis en sådan foranstaltning vedtages, vil den resultere i et øget antal tomme lastbiler på de europæiske veje og efterfølgende en stigning i CO₂-emissioner fra vejtransportsektoren.

Risikoen for, at der skabes urimelige konkurrencefordele for tredjelandes operatører, er også en faktor, som der ikke tages behørigt hensyn til i den endelige aftale. Dertil kommer, at den obligatoriske udskiftning af dyre takografer medfører en konkurrencemæssig fordel for transportvirksomheder fra tredjelande, da datoen for installation af intelligente takografer i AETR-omfattede virksomheders køretøjer er usikker.

Modernisering af den europæiske vejtransportsektor, som er en afgørende byggesten i den europæiske økonomi, er nødvendigt fra såvel et socialt som et konkurrencemæssigt aspekt. Dette mål kan ikke nås, uden at man fuldt ud bevarer resultaterne af det indre marked og dets funktion, og uden at der handles ansvarligt for at opfylde ambitiøse klimamål.

Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 1981/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning om elektronisk godstransportinformation</i> - Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse Europa-Parlamentets og Rådets forordning om elektronisk godstransportinformation (førstebehandling)	5142/20
Rådets begrundelse	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020	CM 1977/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning om mindstekrav til genbrug af vand</i> - Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse Europa-Parlamentets og Rådets forordning om mindstekrav til genbrug af vand (førstebehandling)	15301/19 REV 1
Rådets begrundelse	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Erklæring fra Grækenland Grækenland støtter forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om mindstekrav til genbrug af vand. Etableringen af en integreret, stabil og almindeligt anerkendt lovgivningsramme på EU-plan vil bidrage væsentligt til at håndtere tørke og vandknaphed, som sandsynligvis vil blive alvorligere i fremtiden på grund af klimaændringerne. Grækenland fastholder imidlertid, at fortynding af genvundet vand ikke i sig selv må betragtes som en vandbehandlingsmulighed, dvs. at ledere af fødevarevirksomheder eller landbrugere ikke bør kunne fortynde genvundet vand af en hvilken som helst kvalitetsklasse og derefter anvende det som værende af en højere (renere) kvalitetsklasse. Grækenland er blandt de medlemsstater, der allerede har en sådan lovgivningsramme, som indeholder endnu strengere bestemmelser. Det siger sig selv, at sundhedsbeskyttelse er afgørende for os, og vi forbeholder os derfor retten til at vedtage yderligere bestemmelser og gennemføre yderligere foranstaltninger på nationalt plan i overensstemmelse med forsigtighedsprincippet.	

Erklæring fra Den Slovakiske Republik

Den Slovakiske Republik er klar over, at nogle medlemsstater står over for et problem med vandknaphed og tørke som følge af klimaændringer. Ifølge rapporterne fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer påvirker klimaændringer spredning og formering af forskellige sygdomme, skadelige stoffer og patogener, der overføres via vand eller fødevarer, f.eks. salmonella, som påvirker befolkningens sundhed. Anvendelsen af sådant genbrugt vand til kunstvanding i landbruget må derfor ikke bringe den endelige forbrugers sundhed i fare som følge af utilstrækkelige vandkvalitetskriterier om genbrugt vand og skal tage hensyn til den fremtidige udvikling.

Under forhandlingerne om spørgsmålet om dette genbrugte vand har vi konsekvent opfordret til et ambitiøst forslag med hensyn til målet om at sikre et velfungerende og retfærdigt indre marked (bevægelighed for varer) ved at indføre ensartede krav til genbrugt vand til alle medlemsstater og med hensyn til målet om at beskytte miljøet samt menneskers og dyrs sundhed. Vi beklager, at dette ikke er afspejlet i den endelige tekst.

Vi er også skuffede over, at forslaget om obligatorisk mærkning ikke er indarbejdet, hvilket vi anser for at vildlede den endelige forbruger og undertrykke dennes ret til information. Dette går imod princippet om gennemsigtig information til den endelige forbruger og navnlig imod forskellige sårbare grupper, f.eks. ældre, børn og personer med et svagt immunsystem.

På samme måde er vores forslag om at skærpe forordningens kvalitetsparametre for så vidt angår inddragelse af flere kvalitetsparametre, såsom salmonella, ikke blevet accepteret. Vi fremhævede det høje niveau af sundhedsbeskyttelse, fødevarekvalitet og strengt fastsatte kriterier i bilaget. Med den nuværende ordlyd mener vi ikke, at der i tilstrækkelig grad tages hensyn til beskyttelsen af den endelige forbrugers sundhed.

Samtidig har vi taget forbehold med hensyn til ordlyden i artikel 2, stk. 2, som ikke giver en medlemsstat mulighed for at søge om en undtagelse på en neutral måde på grundlag af et eller flere af de kriterier, der er fastsat i forordningen. Den nuværende ordlyd giver Kommissionen for store skønsmålinger til at træffe afgørelse om en undtagelse på grundlag af alle de kriterier, der er nævnt i forordningen.

På grund af vores betænkeligheder med hensyn til sundhed og fødevarer er vi ikke i stand til at tilslutte os denne forordning, og vi afholder os derfor fra at stemme.

Skriftlig procedure afsluttet den 14. april 2020	CM 2019/20
EU's erklæring til forårsmødet i Den Internationale Monetære og Finansielle Komité (IMFC) den 16. april 2020	6560/20
Skriftlig procedure afsluttet den 14. april 2020	CM 2029/20
Rådets afgørelse af 14. april 2020 om vedtagelse af Rådets holdning til forslaget til Den Europæiske Unions ændringsbudget nr. 1 for regnskabsåret 2020 2020/C 123 I/01 <i>Rådets holdning til FÆB nr. 1/2020: bistand til Grækenland som reaktion på det øgede migrationspres – øjeblikkelige foranstaltninger på baggrund af covid-19-udbruddet – støtte til genopbygning efter jordskælv i Albanien – andre tilpasninger</i> EUT C 123I af 16.4.2020, s. 1-2	7149/20
Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2020/545 af 17. april 2020 om anvendelse af fleksibilitetsinstrumentet til finansiering af øjeblikkelige budgetforanstaltninger i forbindelse med covid-19-udbruddet og en styrkelse af Den Europæiske Anklagemyndighed <i>Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om anvendelse af fleksibilitetsinstrumentet til finansiering af øjeblikkelige budgetforanstaltninger i forbindelse med covid-19-udbruddet og en styrkelse af Den Europæiske Anklagemyndighed, som er knyttet til FÆB nr. 1/2020</i> EUT L 125 af 21.4.2020, s. 1-2	7151/20
Rådets forordning (EU) 2020/521 af 14. april 2020 om aktivering af nødhjælp i medfør af forordning (EU) 2016/369 og om ændring af bestemmelserne heri under hensyntagen til covid-19-udbruddet <i>Rådets forordning om aktivering af nødhjælp i medfør af forordning (EU) 2016/369 og om ændring af bestemmelserne heri under hensyntagen til covid-19-udbruddet</i> EUT L 117 af 15.4.2020, s. 3-8	7169/20
Rådets afgørelse af 14. april 2020 om vedtagelse af Rådets holdning til forslaget til Den Europæiske Unions ændringsbudget nr. 2 for regnskabsåret 2020 2020/C 123 I/02 <i>Rådets forordning om aktivering af nødhjælp i medfør af forordning (EU) 2016/369 og om ændring af bestemmelserne heri under hensyntagen til covid-19-udbruddet</i> EUT C 123I af 16.4.2020, s. 3-3	7201/20

Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2020/546 af 17. april 2020 om anvendelse af fleksibilitetsinstrumentet til finansiering af øjeblikkelige budgetforanstaltninger i forbindelse med covid-19-udbruddet <i>Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om anvendelse af fleksibilitetsinstrumentet til finansiering af øjeblikkelige budgetforanstaltninger i forbindelse med covid19-udbruddet</i> EUT L 125 af 21.4.2020, s. 3-4	7203/20
Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2020/547 af 17. april 2020 om anvendelse af margenen til uforudsete udgifter i 2020 med henblik på at yde nødhjælp til medlemsstater og yderligere styrke EU-civilbeskyttelsesmekanismen/rescEU som reaktion på covid-19-udbruddet <i>Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om anvendelse af margenen til uforudsete udgifter i 2020 med henblik på at yde nødhjælp til medlemsstater og yderligere styrke EU-civilbeskyttelsesmekanismen/rescEU som reaktion på covid-19-udbruddet</i>	7204/20
<i>Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/538 af 17. april 2020 om ændring af forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 for så vidt angår anvendelsesområdet for den samlede margen for forpligtelser</i> Rådets forordning om ændring af forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 for så vidt angår anvendelsesområdet for den samlede margen for forpligtelser EUT L 119I af 17.4.2020, s. 1-3	7170/20

Skriftlig procedure afsluttet den 15. april 2020	CM 2023/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088</i> <i>- Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse</i> Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (2018/0178 COD) Resultat af skriftlig procedure indledt ved CM 2005/20 – Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse	5639/20 REV2
Rådets begrundelse	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Erklæring fra Tyskland støttet af Ungarn Vi er enige i målet om at etablere en troværdig klassificering, som kan vejlede investorerne til at identificere miljømæssigt bæredygtige aktiviteter. Med henblik på at medtage sektorer i klassificeringen, for hvilke EU ikke har kompetence til at regulere, har vi dog alvorlige betænkeligheder ved anvendelsen af delegerede retsakter. For så vidt angår skovbrugssektoren, understreger vi, at udformningen af skovpolitikker hører under medlemsstaternes kompetenceområde. Anvendelsen af delegerede retsakter til at definere bæredygtighedskriterier for skovbrugssektoren bør ikke berøre en overdragelse af kompetencen fra medlemsstaterne til EU på dette politikområde. For så vidt angår "bæredygtig skovforvaltning" er Tyskland derudover af den opfattelse, at der bør tages udgangspunkt i den definition, der er indeholdt i Forest Europes resolution med titlen "General Guidelines for the Sustainable Management of Forests in Europe", som blev enstemmigt vedtaget af medlemsstaterne og Den Europæiske Union i 1993.	
Erklæring fra Luxembourg Klassificeringen bør være et vigtigt instrument, som kan vejlede investorerne til at identificere miljømæssigt bæredygtige aktiviteter. Luxembourg minder om, at atomenergi hverken er en sikker eller bæredygtig energikilde. En troværdig klassificering åbner derfor ikke op for at betegne nogen form for produktion af atomkraft og projekter inden for nukleart brændselskredsløb som bæredygtige aktiviteter. En skærpelse af princippet om "ikke at gøre væsentlig skade" i den endelige udgave af forordningen beskytter i den henseende klassificeringens troværdighed i en bred vifte af europæiske investorer og EU-befolkningens øjne. Vi stoler på, at EU-institutionerne vil sikre, at dette princip anvendes på en stringent og utvetydig måde. Enhver anden anvendelse af dette princip vil, navnlig med hensyn til atomenergi, risikere at skabe langsigtede fastlåsnings effekter for disse teknologier og derved medføre yderligere omkostninger, som ikke kan fastslås, og vil således stride mod det overordnede mål i dagsordenen for bæredygtig finansiering.	

Erklæring fra Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Slovakiet og Slovenien

Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Slovakiet og Slovenien påskønner formandskabets vedholdenhed og indsats i forbindelse med klassificeringsforslaget. Med henblik på det videre arbejde med de energirelaterede bestemmelser understreger Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Slovakiet og Slovenien, at teknologisk neutralitet skal respekteres som et af de underliggende principper i forslaget.

Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Slovakiet og Slovenien anerkender, at klimaændringerne skal tackles hurtigt, samtidig med at energiforsyningsens sikkerhed, stabilitet og prisoverkommelighed fastholdes på lang sigt. Opnåelse af klimaneutralitet kræver energikilder med lav CO₂-udledning og midlertidige energikilder og -infrastruktur, og vi glæder os over, at dette nu klart er nedfældet i klassificeringsrammen. Det er anerkendt blandt verdens eksperter, at atomenergi er nødvendig for at tackle klimaændringerne. Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Slovakiet og Slovenien betragter atomenergi som en bæredygtig og sikker energikilde på lang sigt. Det er en grundlæggende forudsætning for at opnå klimaneutralitet ikke kun i Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Slovakiet og Slovenien, men også på EU-plan, at der værnes om den nuværende nukleare kapacitet og dens fremtidige udvikling, samtidig med at de høje sikkerhedsstandarder overholdes. Dette bekræftes også af IPCC og internationale energiorganisationer og fremgår ligeledes af Kommissionens dokumenter. Vi stoler på, at Kommissionen vil sikre en fuldt ud gennemsigtig proces med hensyn til udarbejdelsen af de relevante delegerede retsakter – en troværdig, evidensbaseret proces baseret på sagkundskab, videnskabeligt input og passende inddragelse af medlemsstaterne, således at der kan foretages en fuldt informeret og objektiv vurdering af alle tilgængelige energiteknologiers bæredygtighed på et ikkediskriminerende grundlag.

Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Slovakiet og Slovenien støtter målet om, at EU skal være klimaneutralt senest i 2050.

Medlemsstaterne skal have alle de nødvendige redskaber til at nå dette ambitiøse mål på en måde, der er omkostningseffektiv og sikrer troværdigheden af vores klimaindsats.

Erklæring fra Østrig Vi er enige i målet om at etablere en troværdig klassificering, som kan vejlede investorerne til at identificere miljømæssigt bæredygtige aktiviteter. Vi mener stadig, at klassificeringen bør vedtages så hurtigt som muligt. Der er allerede gjort betydelige fremskridt i forbindelse med trilogien. Enhver klassificering, der åbner op for at betegne atomkraft som bæredygtig eller blot som en "midlertidig løsning" eller "mulighedsskabende aktivitet", er imidlertid i sig selv mangelfuld og kunne give anledning til skarp kritik, fordi den udsender de forkerte signaler og giver de finansielle markedsdeltagere og investorerne forkerte incitament. Resultatet af forhandlingerne har ikke ryddet vores betænkeligheder af vejen med hensyn til, at den foreslåede ramme åbner op for at føre finansielle midler bort fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter til teknologier, der hverken kan betragtes som sikre eller bæredygtige, f.eks. atomkraft.	
Erklæring fra Polen Polen støtter fuldt ud forordningens mål, navnlig støtte til kvalificerede forretningsbeslutninger for investeringer i miljømæssigt bæredygtige aktiviteter. Vi er af den holdning, at den nuværende tekst efterlader for mange fortolkningsmuligheder på centrale områder. Der skal træffes afgørelse om dem i niveau 2-retsakter, som ligeledes vedtages med utilstrækkelig inddragelse af medlemsstaterne. Vi har et negativt syn på det forhold, at der i forordningen ikke findes nogen garanti for, at naturgas anerkendes som en midlertidig løsning. Polen påpeger, at naturgas er et vigtigt overgangsbrændstof, der anvendes som erstatning for kul og samtidig til at sikre den dynamiske udvikling for vedvarende energikilder. Derudover består den praktiske gennemførelse af princippet om "ikke at lade nogen i stikken" i Polen i dag af investeringer i naturgas. Uden disse investeringer vil tempoet i Polens energiomstilling aftage betydeligt og potentielt være til skade for EU's klimapolitik. Forordningens tekst afspejler ikke direkte atomenergis rolle. Atomenergi er afgørende for at opnå klimaneutralitet, som det både er blevet bekræftet i rapporter og analyser fra anerkendte internationale organisationer og først og fremmest i dokumenter fra Europa-Kommissionen eller i den seneste beslutning fra Europa-Parlamentet om COP25 (punkt 59). Eftersom atomkraft er et kontroversielt emne inden for rammerne af forhandlingerne om forordningens tekst, bør der ikke træffes afgørelse om at medtage det i klassificeringen gennem retsakter på lavere niveau. Polen forventer, at princippet om teknologineutralitet i lyset af det kompromis, som blev vedtaget på området for atomenergi og gas, vil blive respekteret i arbejdet med delegerede retsakter, og at EU's klassificering ikke vil udelukke teknologier, som er strengt nødvendige for at opnå klimaneutralitet. En ekspertgruppe har i en rapport om klassificering fremsat en henstilling om at nedsætte en ekspertgruppe til at undersøge miljøindvirkningen af brugt nukleart brændsel og håndteringen af radioaktivt affald. Vi forventer, at der kun vedtages delegerede retsakter, navnlig vedrørende modvirkningsaktiviteter, hvis der foretages en sådan objektiv analyse af uafhængige eksperter, og at disse retsakter tager højde for data fra førende internationale fora og organisationer (IPCC, OECD). Polen er enig i ideen om at skabe en retlig ramme, der vil stimulere finansiering af bæredygtig vækst. Efter vores opfattelse bør sådanne tiltag dog være i overensstemmelse med andre tiltag på EU-niveau og sikre proportionalitet. Vi mener, at indførelsen af supplerende oplysningsforpligtelser for bæredygtighed i klassificeringsforordningen, som er parallelle med dem i oplysningsforordningen, kan føre til, at der rejses kapital uden for kapitalmarkedet, hvis ikke der foretages en dybdegående analyse ved	

Europa-Kommissionens udarbejdelse af lovgivningsforslag. En sådan situation kan derfor være i modstrid med planlagte tiltag i kapitalmarkedsunionen. Den indstilling, som er vedtaget med hensyn til at regulere oplysningsforpligtelsen for bæredygtighed samtidigt i to retsakter (klassificerings- og oplysningsforordningen), fører til manglende gennemsigtighed i bestemmelserne og fortolkningstvivel for de enheder, som bestemmelserne er rettet til. I betragtning af ovenstående opfordrer vi Europa-Kommissionen til i forbindelse med vedtagelsen af delegerede retsakter at tage behørigt hensyn til reglerne om proportionalitet og sammenhæng for at sikre og opfylde kapitalmarkedsunionens mål. Vi opfordrer endvidere Europa-Kommissionen til, når den fremsætter lovgivningsforslag i fremtiden, at tage højde for den eksisterende forbindelse mellem denne forordning og oplysningsforordningen. På baggrund af ovenstående modsætter Polen sig ikke vedtagelsen af forordningen om bæredygtig finansiering – klassificering, men kan ikke støtte den.	
Erklæring fra Sverige Sverige minder om sine betænkeligheder ved håndteringen af bæredygtig skovforvaltning og skovpolitikken i klassificeringsforordningen. I hele forhandlingsforløbet har vi gang på gang opfordret til en klar og utvetydig henvisning til Forest Europes definition af bæredygtig skovforvaltning. Vi beklager, at dette ikke er bibeholdt i den endelige kompromistekst. Forest Europes internationalt vedtagne og anerkendte definition af bæredygtig skovforvaltning har været med til at fremme en paneuropæisk fælles forståelse af bæredygtig skovforvaltning i næsten 30 år. Det endelige kompromis, der blev indgået af medlovgiverne, indfører en anden betydning af bæredygtig skovforvaltning, som kan gøre den fælles forståelse mere diffus hos de 47 Forest Europe-signatarer, herunder EU og dets medlemsstater. Det er af afgørende betydning at bibeholde denne vedtagne definition i udviklingen og anvendelsen af klassificeringsforordningen. Hvis denne fælles forståelse fraviges, kan det føre til en inkonsekvent anvendelse af bæredygtig skovforvaltning. Vi vil også minde om, hvad Rådet for Den Europæiske Union har erklæret to gange i år¹, nemlig at traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, selv om EU har en række forskellige skovrelaterede politikker, ikke henviser til en fælles EU-skovpolitik, at ansvaret for skovene ligger hos medlemsstaterne, og at alle skovrelaterede beslutninger og politikker i EU skal respektere nærhedsprincippet og medlemsstaternes kompetence på dette område. Eftersom den endelige tekst ikke blev anset for at være acceptabel med hensyn til håndteringen af bæredygtig skovforvaltning og skovpolitikken, kan Sverige ikke støtte vedtagelsen af forordningen. Vi opfordrer indtrængende Kommissionen og fremtidige ekspertgrupper til at tage ovenstående i betragtning ved udarbejdelse af tekniske screeningskriterier og afledt ret. ¹ Konklusioner vedtaget af Rådet og medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om meddelelsen om intensivering af EU's indsats for at beskytte og genoprette verdens skove (vedtaget den 16. december 2019) og Rådets konklusioner om fremskridt med hensyn til gennemførelsen af EU's skovstrategi og en ny strategisk ramme for skove (vedtaget den 15. april 2019).	

Erklæring fra Den Tjekkiske Republik og Slovakiet Vi, delegationerne fra Den Tjekkiske Republik og Slovakiet, påskønner formandskabets indsats for at opnå enighed med Europa-Parlamentet om klassificeringsdokumenterne. I betragtning af det forestående arbejde finder vi det nødvendigt at fremsætte to bemærkninger med hensyn til bæredygtig skovforvaltning og skovpolitikken. I hele forhandlingsforløbet om klassificeringen har vi gang på gang opfordret til en klar og utvetydig henvisning til Forest Europes definition af bæredygtig skovforvaltning. Vi beklager, at dette ikke er bibeholdt i den endelige kompromistekst. Forest Europes internationalt vedtagne og anerkendte definition af bæredygtig skovforvaltning har været med til at fremme en paneuropæisk fælles forståelse af bæredygtig skovforvaltning i næsten 30 år. Det endelige kompromis, der blev indgået af medlovgiverne, indfører en anden betydning af bæredygtig skovforvaltning, som kan gøre den fælles forståelse mere diffus hos de 47 Forest Europe-signatarer, herunder EU og dets medlemsstater. Det er af afgørende betydning at bibeholde denne vedtagne definition i udviklingen og anvendelsen af klassificeringsforordningen. Hvis denne fælles forståelse fraviges, kan det føre til en inkonsekvent anvendelse af bæredygtig skovforvaltning. Vi vil også minde om, hvad Rådet for Den Europæiske Union har erklæret to gange i år*, nemlig at traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, selv om EU har en række forskellige skovrelaterede politikker, ikke henviser til en fælles EU-skovpolitik, at ansvaret for skovene ligger hos medlemsstaterne, og at alle skovrelaterede beslutninger og politikker i EU skal respektere nærhedsprincippet og medlemsstaternes kompetence på dette område. Vi opfordrer indtrængende Kommissionen og fremtidige ekspertgrupper til at tage ovenstående i betragtning ved udarbejdelse af tekniske screeningskriterier og afledt ret. * Konklusioner vedtaget af Rådet og medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om meddelelsen om intensivering af EU's indsats for at beskytte og genoprette verdens skove (vedtaget den 16. december 2019), Rådets konklusioner om fremskridt med hensyn til gennemførelsen af EU's skovstrategi og en ny strategisk ramme for skove (vedtaget den 15. april 2019).	
Erklæring fra Ungarn Vi giver udtryk for betænkeligheder ved at udvide forordningens materielle og personelle anvendelsesområde. Ved at udvide anvendelsesområdet til produkter, der ikke forfølger nogen form for miljømæssige, sociale eller ledelsesmæssige mål, pålægges markedsdeltagerne blot en ekstra administrativ byrde, uden at investorerne gives yderligere nyttige oplysninger. En udvidelse af anvendelsesområdet til virksomheder, der er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 19a og 29a i direktiv 2013/34/EU, er desuden heller ikke hensigtsmæssigt. De ikkefinansielle rapporteringskrav er genstand for en kvalitetskontrol, der foretages af Europa-Kommissionen, og der er ligeledes planlagt en revision af kravene, hvorfor eventuelle nye krav på dette område burde have været indført efter en grundig vurdering af relevante eksperter.	

Skriftlig procedure afsluttet den 15. april 2020	CM 2000/20
Midlertidig ordning mellem flere parter om appel af voldgiftssager, jf. artikel 25 i DSU – godkendelse	7112/20
Skriftlig procedure afsluttet den 15. april 2020	CM 2057/20
Bestyrelsen for Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur - Udnævnelse af Gintarė BUŽINSKAITĖ til litauisk suppleant som efterfølger for Vilija KONDROTIENĖ, der træder tilbage	6514/20
Skriftlig procedure afsluttet den 15. april 2020	CM 2056/20
Bestyrelsen for Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur - Udnævnelse af Aggeliki MOIROU til græsk suppleant som efterfølger for Georgios GOURZOULIDIS, der træder tilbage	6513/20
Skriftlig procedure afsluttet den 15. april 2020	CM 2055/20
Bestyrelsen for Det Europæiske Institut for Ligestilling mellem Mænd og Kvinder - Udnævnelse af Katja GERSTMANN, østrigsk suppleant, som efterfølger for Eva-Maria BURGER, der træder tilbage	6154/20
Skriftlig procedure afsluttet den 15. april 2020	CM 2054/20
Det Rådgivende Udvalg for Koordinering af Sociale Sikringsordninger - Udnævnelse af Anna SVÄRD til svensk medlem som efterfølger for Johanna MÖLLERBER, der træder tilbage	6600/20
Skriftlig procedure afsluttet den 16. april 2020	CM 2048/20
<i>Rådets afgørelse (FUSP) 2020/530 af 16. april 2020 om forlængelse af mandatet for missionschefen for Den Europæiske Unions rådgivende mission til støtte for en reform af sikkerhedssektoren i Irak (EUAM Iraq)</i> Rådets afgørelse om forlængelse af mandatet for missionschefen for Den Europæiske Unions rådgivende mission til støtte for en reform af sikkerhedssektoren i Irak (EUAM Iraq) EUT L 120 af 17.4.2020, s. 1-2	6917/20

Skriftlig procedure afsluttet den 16. april 2020	CM 2048/20
<i>Bekendtgørelse til visse personer og enheder, der er omfattet af de restriktive foranstaltninger i Rådets afgørelse 2013/255/FUSP og Rådets forordning (EU) nr. 36/2012 om restriktive foranstaltninger på baggrund af situationen i Syrien 2020/C 124/02</i> Rådets afgørelse om forlængelse af mandatet for missionschefen for Den Europæiske Unions rådgivende mission til støtte for en reform af sikkerhedssektoren i Irak (EUAM Iraq) Restriktive foranstaltninger over for Syrien – forudgående underretninger EUT C 124 af 17.4.2020, s. 2-2	6940/20
Skriftlig procedure afsluttet den 17. april 2020	CM 2062/20
<i>Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/538 af 17. april 2020 om ændring af forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 for så vidt angår anvendelsesområdet for den samlede margen for forpligtelser</i> Rådets forordning om ændring af forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 for så vidt angår anvendelsesområdet for den samlede margen for forpligtelser EUT L 119I af 17.4.2020, s. 1-3	7170/20
Skriftlig procedure afsluttet den 17. april 2020	CM 2061/20
Godkendelse af bevillingsoverførsel nr. DEC 03/2020 inden for sektion III – Kommissionen – i det almindelige budget for 2020	7116/20
Skriftlig procedure afsluttet den 21. april 2020	CM 2076/20
<i>Rådets afgørelse (EU) 2020/556 af 21. april 2020 om forlængelse af den midlertidige fravigelse af Rådets forretningsorden, der blev indført ved afgørelse (EU) 2020/430, i lyset af rejsevanskeligheder forårsaget af pandemien med covid-19 i Unionen</i> Rådets afgørelse om forlængelse af den midlertidige fravigelse af Rådets forretningsorden, der blev indført ved afgørelse (EU) 2020/430, i lyset af rejsevanskeligheder forårsaget af pandemien med covid-19 i Unionen EUT L 128I af 23.4.2020, s. 1-1	7337/20

Skriftlig procedure afsluttet den 22. april 2020	CM 2041/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/558 af 23. april 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 1301/2013 og (EU) nr. 1303/2013 for så vidt angår særlige foranstaltninger med henblik på at give ekstraordinær fleksibilitet med hensyn til anvendelsen af de europæiske struktur- og investeringsfonde som reaktion på covid-19-udbruddet</i> Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 1301/2013 og (EU) nr. 1303/2013 for så vidt angår særlige foranstaltninger med henblik på at give ekstraordinær fleksibilitet med hensyn til anvendelsen af de europæiske struktur- og investeringsfonde som reaktion på covid-19-udbruddet EUT L 130 af 24.4.2020, s. 1-6	7/20 REV1
Erklæring fra Grækenland Vi skal understrege, at det er af allerstørste betydning at udvide omfordelingen af de disponible midler (mellem fonde og mellem kategorier af regioner) for årene før 2020 (dvs. 2017-2019), da denne yderligere fleksibilitet for de årlige forpligtelser for 2017-2019 vil gøre det muligt for Grækenland at reagere mere effektivt på denne krise af hidtil uset omfang. Desuden er det vigtigt at tillade støtte uanset virksomhedens størrelse, især til anvendelse af finansielle instrumenter.	
Erklæring fra Spanien Spanien værdsætter den fleksibilitet, der tilvejebringes af CRII+, og anmoder Kommissionen om fortsat at tilpasse de europæiske struktur- og investeringsfondsforordninger for at give de nationale og regionale myndigheder retssikkerhed. Der bør ved den næste ændring tages hensyn til elementer som fleksibilitet i anvendelsen af de årlige forpligtelser for 2017, 2018 og 2019 og fristerne for gennemførelse af kontrol og revision samt større retssikkerhed i forbindelse med definitionen af "force majeure".	
Erklæring fra Letland Vi noterer os, at en tredjedel af Samhørighedsfonden til medlemsstater, der er tiltrådt i eller efter 2004, ikke nødvendigvis skal opfylde bestemmelserne i den nye artikel 25a, stk. 2, og at tildelinger kan overføres mellem EFRU, ESF og Samhørighedsfonden. Punkt 6 i bilag VII til forordningen om fælles bestemmelser er ikke relevant i denne henseende. Det er vigtigt med fleksibilitet i forbindelse med overførsler mellem fonde for at imødegå den øjeblikkelige sundhedskrise og sikre en effektiv investeringssammensætning, der understøtter et hurtigt økonomisk opsving.	

Skriftlig procedure afsluttet den 22. april 2020	CM 2042/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/559 af 23. april 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 223/2014, for så vidt angår indførelsen af specifikke foranstaltninger til håndtering af udbruddet af covid-19</i> Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 223/2014, for så vidt angår indførelsen af specifikke foranstaltninger til håndtering af udbruddet af covid-19 EUT L 130 af 24.4.2020, s. 7-10	8/20 REV1
Skriftlig procedure afsluttet den 22. april 2020	CM 2063/20
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/561 af 23. april 2020 om ændring af forordning (EU) 2017/745 om medicinsk udstyr, for så vidt angår datoerne for anvendelse af visse af dens bestemmelser (EØS-relevant tekst)</i> Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2017/745 om medicinsk udstyr, for så vidt angår datoerne for anvendelse af visse af dens bestemmelser EUT L 130 af 24.4.2020, s. 18-22	10/20 REV1
Skriftlig procedure afsluttet den 22. april 2020	CM 2064/20 REV1
<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/560 af 23. april 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 508/2014 og (EU) nr. 1379/2013 for så vidt angår særlige foranstaltninger til afbødning af covid-19-udbruddets følgevirkninger for fiskeri- og akvakultursektoren</i> Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 508/2014 og (EU) nr. 1379/2013 for så vidt angår særlige foranstaltninger til afbødning af covid-19-udbruddets følgevirkninger for fiskeri- og akvakultursektoren EUT L 130 af 24.4.2020, s. 11-17	9/20 REV1

Erklæring fra Sverige Sverige er principielt imod oplagingsstøtte, og at de budgetmidler, der er tildelt dataindsamling og kontrol, anvendes til andre formål. Sverige kan dog acceptere de foreslåede foranstaltninger i dette særlige tilfælde i betragtning af de ekstraordinære omstændigheder. Sverige mener principielt, at foranstaltningerne ikke bør forlænges ud over december 2020.	
Erklæring fra Kommissionen Kommissionen glæder sig over, at Europa-Parlamentet og Rådet hurtigt har vedtaget forslaget om at ændre Den Europæiske Hav- og Fiskerifond for at afbøde virkningerne af covid-19-udbruddet og hjælpe EU's fiskere og akvakulturproducenter. Kommissionen ønsker at understrege, at fiskerikontrol og indsamling af videnskabelige data er af stor betydning for en bæredygtig forvaltning af fiskebestandene på grundlag af den bedste tilgængelige videnskabelige rådgivning og en pålidelig håndhævelse. Færre finansielle ressourcer hertil bør ikke føre til en forringelse af disse væsentlige elementer i den fælles fiskeripolitik. Kommissionen ønsker at fremhæve, at dens forslag samt ændringsforslagene hertil vedrører den særlige krisesituation forårsaget af covid-19-udbruddet og det ekstraordinære og umiddelbare behov for støtte til håndtering af konsekvenserne af dette udbrud. Forslagene foregriber ikke den fremtidige forordning om Den Europæiske Hav- og Fiskerifond.	

Skriftlig procedure afsluttet den 22. april 2020	CM 2082/20
<i>Rådets afgørelse (FUSP) 2020/563 af 23. april 2020 om ændring af afgørelse 2013/184/FUSP om restriktive foranstaltninger over for Myanmar/Burma</i> Rådets afgørelse om ændring af afgørelse 2013/184/FUSP og Rådets gennemførelsesforordning om gennemførelse af forordning (EU) nr. 401/2013 om restriktive foranstaltninger over for Myanmar/Burma EUT L 130 af 24.4.2020, s. 25-26	6888/20
<i>Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2020/562 af 23. april 2020 om gennemførelse af forordning (EU) nr. 401/2013 om restriktive foranstaltninger over for Myanmar/Burma</i> Rådets gennemførelsesforordning om gennemførelse af forordning (EU) nr. 401/2013 om restriktive foranstaltninger over for Myanmar/Burma EUT L 130 af 24.4.2020, s. 23-24	6890/20
<i>Bekendtgørelse til de personer, der er omfattet af de restriktive foranstaltninger i Rådets afgørelse 2013/184/FUSP som ændret ved afgørelse (FUSP) 2020/563 og i forordning (EU) nr. 401/2013 som gennemført ved Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2020/562 om restriktive foranstaltninger over for Myanmar/Burma 2020/C 133/02</i> Rådets afgørelse og gennemførelsesforordning om restriktive foranstaltninger over for Myanmar/Burma - udkast til bekendtgørelser EUT C 133 af 24.4.2020, s. 2-3	6986/20
<i>Rådets afgørelse (FUSP) 2020/564 af 23. april 2020 om ændring af afgørelse (FUSP) 2018/298 om EU-støtte til aktiviteter i Den Forberedende Kommission for Organisationen for Traktaten om et Altomfattende Forbud mod Atomprøvesprængninger (CTBTO) med henblik på at styrke dens overvågnings- og kontrolkapaciteter og inden for rammerne af gennemførelsen af EU's strategi mod spredning af masseødelæggelsesvåben</i> Rådets afgørelse om ændring af afgørelse (FUSP) 2018/298 om EU-støtte til aktiviteter i Den Forberedende Kommission for Organisationen for Traktaten om et Altomfattende Forbud mod Atomprøvesprængninger (CTBTO) EUT L 130 af 24.4.2020, s. 27-27	7270/20
Skriftlig procedure afsluttet den 24. april 2020	CM 2040/20
<i>Bekendtgørelse til visse personer og enheder, der er omfattet af de restriktive foranstaltninger i Rådets afgørelse 2014/145/FUSP og i Rådets forordning (EU) nr. 269/2014 om restriktive foranstaltninger over for tiltag, der underminerer eller truer Ukraines territoriale integritet, suverænitet og uafhængighed</i> EUT C 456 af 18.12.2018, s. 24-24 Rådets afgørelse om undertegnelse på Unionens vegne og om midlertidig anvendelse af aftalen om civil luftfartssikkerhed mellem Den Europæiske Union og Japan	15259/19 15260/19

Skriftlig procedure afsluttet den 24. april 2020	CM 2038/20
<i>Aftale mellem Den Europæiske Union og Republikken Korea om visse aspekter af lufttrafik</i>	15079/19
Rådets afgørelse om undertegnelse på Unionens vegne af aftalen mellem Den Europæiske Union og Republikken Korea om visse aspekter af lufttrafik	15082/19
Skriftlig procedure afsluttet den 27. april 2020	CM 2110/20
<i>RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i det blandede toldsamarbejdsudvalg, der er nedsat ved aftalen mellem Det Europæiske Union og New Zealand om samarbejde og gensidig administrativ bistand i toldanliggender, for så vidt angår vedtagelsen af det blandede toldsamarbejdsudvalgs forretningsorden</i>	6882/20
Rådets afgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i det blandede toldsamarbejdsudvalg, der er nedsat ved aftalen mellem Det Europæiske Union og New Zealand om samarbejde og gensidig administrativ bistand i toldanliggender, for så vidt angår vedtagelsen af det blandede toldsamarbejdsudvalgs forretningsorden	
<i>AFGØRELSE FRA DET BLANDEDE TOLDSAMARBEJDSUDVALG EU-NEW ZEALAND om vedtagelse af udvalgets forretningsorden</i>	6932/20
Afgørelse fra det blandede toldsamarbejdsudvalg EU-New Zealand om vedtagelse af udvalgets forretningsorden	
Skriftlig procedure afsluttet den 28. april 2020	CM 2115/20
<i>Rådets afgørelse af 28. april 2020 om udnævnelse af medlemmer af Det Videnskabelige og Tekniske Udvalg 2020/C 145/01</i>	6602/20
Rådets afgørelse om udnævnelse af medlemmer af Det Videnskabelige og Tekniske Udvalg EUT C 145 af 30.4.2020, s. 1-1	
Skriftlig procedure afsluttet den 30. april 2020	CM 2128/20
Rådets afgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i det fælles gennemførelsesudvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18 i den frivillige partnerskabsaftale mellem Den Europæiske Union og Den Socialistiske Republik Vietnam om retshåndhævelse, god forvaltningspraksis og handel på skovbrugsområdet, for så vidt angår vedtagelsen af det fælles gennemførelsesudvalgs forretningsorden	15095/19 7027/20
Skriftlig procedure afsluttet den 30. april 2020	CM 2126/20
Rådets afgørelse om udnævnelse af generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union for perioden fra den 1. juli 2020 til den 30. juni 2025	7570/20