



Брюксел, 18 май 2020 г.
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

БЕЛЕЖКА

Относно: МЕСЕЧНА СПРАВКА ЗА АКТОВЕТЕ НА СЪВЕТА – АПРИЛ 2020 г.

В настоящия документ са изброени актовете¹, приети от Съвета през април 2020 г.^{2 3}

В него е посочена информация за приемането на законодателни и незаконодателни актове, включително:

- дата на приемане,
- заседание на Съвета,
- номер на приетия документ,
- данни за публикуването в Официален вестник,
- протокол от заседанието на Съвета, на което е приет актът.

¹ За удобство са дадени и кратките заглавия, както са посочени в дневните редове на Съвета (вж. текста в курсив).

² С изключение на някои актове с ограничен обхват, като процедурни решения, решения за назначаване, конкретни бюджетни решения и т.н.

³ При законодателни актове, приети чрез обикновената законодателна процедура, може да има разлика между датата на заседанието на Съвета, когато законодателният акт е приет, и действителната дата на въпросния акт, тъй като законодателните актове, приети чрез обикновената законодателна процедура, се смятат за приети едва след като бъдат подписани както от председателя на Съвета и председателя на Европейския парламент, така и от генералните секретари на двете институции.

Настоящият документ е достъпен също и на уебсайта на Съвета:

[Месечна справка за актовете на Съвета \(актове\) — Consilium](#)

Посочените в справката документи могат да бъдат получени чрез публичния регистър на документите на Съвета: [Документи и публикации — Consilium](#).

Ако не са непосредствено на разположение, може да бъде подадена заявка за достъп до документи на адрес:

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

Следва да се отбележи, че настоящият документ е съставен само с информативна цел — автентични са единствено протоколите на Съвета. Те са достъпни на уебсайта на Съвета:

[Протоколи на Съвета — Consilium](#)

ИНФОРМАЦИЯ ЗА АКТОВЕТЕ, ПРИЕТИ ОТ СЪВЕТА ПРЕЗ АПРИЛ 2020 г.	
Писмена процедура, приключила на 2 април 2020 г.	СМ 1983/20
Решение на Съвета за назначаване на специалния представител на Европейския съюз за диалога Белград – Прищина и други регионални въпроси за Западните Балкани Решение (ОВППС) 2020/489 на Съвета от 2 април 2020 година за назначаване на специалния представител на Европейския съюз за диалога Белград – Прищина и други регионални въпроси за Западните Балкани ОВ L 105, 3.4.2020 г., стр. 3–6	6754/20
Регламент на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 1352/2014 относно ограничителни мерки с оглед на положението в Йемен Регламент (ЕС) 2020/488 на Съвета от 2 април 2020 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1352/2014 относно ограничителни мерки с оглед на положението в Йемен ОВ L 105, 3.4.2020 г., стр. 1–2	6831/20
Писмена процедура, приключила на 3 април 2020 г.	СМ 1868/20
Решение на Съвета относно наличието на прекомерен дефицит в Румъния Решение (ЕС) 2020/509 на Съвета от 3 април 2020 година относно наличието на прекомерен дефицит в Румъния ОВ L 110, 8.4.2020 г., стр. 58–59	6304/20
Писмена процедура, приключила на 3 април 2020 г.	СМ 1868/20
Препоръка на Съвета за преодоляване на прекомерния бюджетен дефицит в Румъния Препоръка на Съвета от 3 юни 2020 година за за преодоляване на прекомерния бюджетен дефицит в Румъния (2020/С 116/01) ОВ L 116, 8.4.2020 г., стр. 1–3	6305/20
Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	СМ 2020/20
Решение на Съвета за подписване, от името на Европейския съюз и неговите държави членки, на протокола към Споразумението за сътрудничество в областта на Гражданската глобална система за спътникова навигация (ГНСС) между Европейската общност и нейните държави членки и Украйна, за да се вземе предвид присъединяването на Република България, Република Хърватия и Румъния към Европейския съюз Решение (ЕС) 2020/520 на Съвета от 18 ноември 2019 година за подписване, от името на Европейския съюз и неговите държави членки, на протокола към Споразумението за сътрудничество в областта на Гражданската глобална система за спътникова навигация (ГНСС) между Европейската общност и нейните държави членки и Украйна, за да се вземе предвид присъединяването на Република България, Република Хърватия и Румъния към Европейския съюз ОВ L 117, 15.4.2020 г., стр. 1–2	13318/19

Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	СМ 2013/20
<i>Решение на Съвета относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Регионалния управителен комитет на Транспортната общност по отношение на някои бюджетни въпроси във връзка с прилагането на Договора за създаване на Транспортната общност</i> Решение (ЕС) 2020/522 на Съвета от 7 април 2020 година относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Регионалния управителен комитет на Транспортната общност по отношение на някои бюджетни въпроси във връзка с прилагането на Договора за създаване на Транспортната общност ОВ L 117, 15.4.2020 г., стр. 9–9	6432/20 6534/20
Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	СМ 2006/20
<i>Решение на Съвета за изменение на Решение 2011/235/ОВППС относно ограничителни мерки, насочени срещу определени лица и образувания с оглед на положението в Иран</i> Решение (ОВППС) 2020/512 на Съвета от 7 април 2020 година за изменение на Решение 2011/235/ОВППС относно ограничителни мерки, насочени срещу определени лица и образувания с оглед на положението в Иран ОВ L 113, 8.4.2020 г., стр. 22–37	6113/20
<i>Регламент за изпълнение на Съвета за прилагане на Регламент (ЕС) № 359/2011 относно ограничителни мерки, насочени срещу определени лица, образувания и органи предвид ситуацията в Иран</i> Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/510 на Съвета от 7 април 2020 година за прилагане на Регламент (ЕС) № 359/2011 относно ограничителни мерки, насочени срещу определени лица, образувания и органи предвид ситуацията в Иран ОВ L 113, 8.4.2020 г., стр. 1–17	6115/20
<i>Решение на Съвета за изменение на Решение (ОВППС) 2017/1869 относно консултативна мисия на Европейския съюз за подкрепа на реформата в сектора за сигурност в Ирак (EUAM Iraq)</i> Решение (ОВППС) 2020/513 на Съвета от 7 април 2020 година за изменение на Решение (ОВППС) 2017/1869 относно консултативна мисия на Европейския съюз за подкрепа на реформата в сектора за сигурност в Ирак (EUAM Iraq) ОВ L 113, 8.4.2020 г., стр. 38–40	6270/20

Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	CM 1987/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт</i> <i>- Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета</i> Позиция на Съвета на първо четене с оглед на приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт – Приета от Съвета на 7 април 2020 г.	5115/20
Изложение на мотивите на Съвета	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Изявление на Белгия Белгия взе под внимание резултатите от предварителното споразумение, постигнато на 11 декември между Европейския парламент и Съвета относно социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I. Белгия приветства значителното подобрение на условията на труд на водачите на камиони, по-специално чрез забраната на седмичната почивка в кабината, както и чрез прилагане на командироването за каботажни операции. В бъдеще следва да бъдат постигната по-добра равнопоставеност чрез включването на леките търговски превозни средства в обхвата на целия пакет за мобилността, връщането на камионите на всеки 8 седмици в базата и амбициозния график за въвеждането на нови интелигентни тахографи, което ще позволи по-доброто прилагане на съществуващите и новите правила. Поради това Белгия счита, че е непоследователно да се ограничи допълнително достъпът до пазара, като се наложи период на прекъсване от 4 дни за каботаж, като същевременно Европейският съюз ще осигури социална конвергенция във възходяща посока. Според нас периодът на прекъсване е търговска бариера, която противоречи на духа на вътрешния пазар и на ефективността на логистичната верига, тъй като благодарение на каботажните превози се избягват празните курсове. Изразяваме съжаление и във връзка с включването на предложение за дългосрочното командироване, което не фигурираше в предложението на Комисията, нито в споразуменията между двата съзаконодателни органа, и все още не е оценено внимателно. Поради това, въпреки положителните социални елементи, съдържащи се в пакета, Белгия ще се въздържа от гласуване по споразумението.	

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват дълбока загриженост, че предварителното споразумение относно пакета за мобилността I противоречи на свободата на предоставяне на услуги на единния пазар, на принципа на свободно движение на работниците, както и на основните политики и цели на ЕС в областта на климата.

По-специално изискването за връщане на тежките превозни средства в държавата членка на установяване поне веднъж на всеки 8 седмици противоречи на амбициозните цели на ЕС в областта на климата, определени от Европейската комисия в новия Зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде прието, това задължение ще доведе до значително увеличаване на броя на празните курсове на камиони по европейските пътища и следователно до значително увеличаване на емисиите на CO₂ от транспортния сектор. На този сектор вече се пада приблизително една четвърт от емисиите на парникови газове в ЕС.

Въпреки усилията ни да изтъкнем тези факти и независимо от научните доказателства от проучванията за въздействието на подобно задължение за увеличаването на броя на празните курсове и емисиите на CO₂ въпросът за очакваното въздействие на тази разпоредба не среща разбиране и рационалните аргументи се отхвърлят. Същевременно, въпреки че програмата за по-добро регулиране изисква оценка на въздействието на равнище ЕС за всички подобни мерки, такава оценка все още не е представена.

Завръщащите се превозни средства в държавата членка на установяване са само един пример за прекомерно ограничаващи и дискриминационни мерки, предложени в пакета за мобилността I. Изразяваме сходни опасения относно ограниченията за каботажа под формата на прекомерен период на прекъсване. Този период на прекъсване представлява протекционистка мярка, която ще окаже по-скоро отрицателно въздействие върху единния пазар. Задължението за връщане на камиони, както и ограниченията, наложени върху каботажните превози според оценките на уважавани научноизследователски институти ще генерират допълнителни милиони тонове емисии на CO₂ годишно.

Друга важна причина за безпокойство е, че задължителното връщане на превозното средство ще постави в неравностойно положение държавите членки, които поради географското си местоположение ще срещат значителни трудности при предоставянето на услуги за превоз с камиони на единния пазар, тъй като техните превозни средства ще трябва да изминават много по-големи разстояния и да преодоляват значителни природни препятствия, особено що се отнася до островите.

Нелоялната конкуренция от страна на оператори от трети държави също е фактор, който не е щателно разгледан. Това е особено тревожно, тъй като решението, което предстои да бъде приведено в действие, ще има дългосрочни последици не само за транспортния сектор, но и за икономиката на ЕС като цяло.

Транспортният сектор заслужава справедлива и солидна правна рамка на ЕС, която допълнително да стимулира неговото развитие, като същевременно гарантира реалистични и приложими правила. Вместо балансиран разпоредби и реален компромис временното споразумение налага ограничителни, непропорционални и протекционистки мерки.

Пакетът за мобилността I е досие с изключително значение за европейския единен пазар, както и за сектора на автомобилния транспорт. Днес повече от всякога е необходимо да запазим безпрепятственото функциониране на единния пазар и на икономиките на всички държави членки в ЕС, като същевременно се спазва съответствието с останалите политики на ЕС.

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват своето възражение срещу автоматичното включване на клаузата за субсидиарност и пропорционалност в приетото политическо споразумение по трите законодателни акта от пакета за мобилността I по време на техническия преглед на текстовете от юрист-лингвистите.

Признаваме, че принципите на субсидиарност и пропорционалност са от първостепенно значение за упражняването на компетентностите на ЕС. Въпреки това добавянето на такава клауза на този късен етап от законодателния процес не е добра практика като цяло и, в случая на пакета за мобилността I, е особено трудно да се приеме поради политическата чувствителност на цялото досие и предвид дългосрочните последици от предложените разпоредби за функционирането на европейския сектор на автомобилни превози.

За съжаление това показва също така, че бързото производство е оказало отрицателно въздействие върху качеството на приетото законодателство. Освен това бихме искали да подчертаем липсата на оценка на въздействието на някои ключови разпоредби на политическото споразумение. Това обстоятелство беше признато и от Комисията в изявлението ѝ, представено на заседанието на Корепер (I част) от 20 декември 2019 г., в което Комисията потвърди, че някои мерки не са били част от предложенията на Комисията, представени на 31 май 2017 г., и не са били предмет на оценка на въздействието.

Липсата на задълбочен анализ възпрепятства правилното оценяване на мерките, предложени в трите законодателни акта от пакета за мобилността (I част) от гледна точка на това доколко те спазват принципа на пропорционалност.

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Унгария, Латвия, Литва, Малта, Полша и Румъния, отчитайки безпрецедентната епидемия от коронавирус (COVID-19), която вече оказва въздействие и, за съжаление, ще продължи да оказва дълбоко въздействие върху сектора на автомобилния транспорт, призовават към преустановяване на работата по Пакета за мобилността (I част) до приключване на пандемията. Поради това ние гласуваме против приемането на досието чрез писмена процедура в този труден момент.

Очаква се повечето предприятия да преустановят или да прекратят окончателно дейността си, което ще доведе до значително намаляване на предлагането на транспортни услуги и, следователно, на доставките на стоки в ущърб на гражданите на ЕС и на гладкото функциониране на икономиката.

Предвид незаменимата роля на автомобилния транспорт за действията по възстановяването след епидемията от COVID-19 и значителните загуби, понесени от сектора в процеса на справяне с епидемията, автомобилният транспорт и икономиката на ЕС няма да бъдат в състояние да устоят на ненужното сътресение от регламента, което ще бъде причинено от Пакета за мобилността (I част). В този контекст трябва да се има предвид, че по-голямата част от предприятията за автомобилни превози в Европейския съюз са малки и средни предприятия, които са особено уязвими.

В текущата ситуация приемането на Пакета за мобилността (I част) в настоящия му вид не е нито разумно, нито обосновано. Бихме искали да подчертаем, че икономическата конюнктура на ЕС ще бъде съвсем различна след края на кризата и ние смятаме, че секторът на автомобилния транспорт ще се нуждае от нови решения, съобразени с тази нова реалност.

Предвид описаната по-горе ситуация сме убедени, че решенията, предвидени в Пакета за мобилността (I част), трябва да бъдат променени по такъв начин, че да отразяват новата икономическа реалност. Поради това предлагаме да се преустанови работата по това досие до приключване на пандемията.

Изявление на Естония

Естония напълно подкрепя целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I, чиято цел е да проправи пътя към ясни правила за автомобилния транспорт. Естония смята, че международният пазар на автомобилни превози на товари в Европейския съюз трябва да бъде в съответствие с общите принципи на единния пазар, да бъде отворен за конкуренция, ефикасен и благоприятен за околната среда. Естония счита, че допълнителните изисквания не трябва да създават прекомерна административна тежест за предприятията или органите на публичния сектор, нито да противоречат на целите на политиката на Европейския съюз в областта на климата.

По време на преговорите по пакета Естония възприе конструктивен подход, като се стремеше да взема под внимание и да подкрепя предложенията, които да подобрят условията на труд на водачите на превозни средства, да се борят с незаконните пазарни практики и да намалят отрицателните последици за околната среда. Преговорите обаче доведоха до споразумение, което поставя естонските превозвачи в неблагоприятно положение от гледна точка на конкуренцията, а именно чрез налагане на задължение на предприятията за автомобилни превози да организират дейността на автомобилния си парк по такъв начин, че да се гарантира превозните средства да се връщат в държавата членка на установяване в рамките на 8 седмици след напускането ѝ („задължение за връщане на превозното средство“).

Това задължение не беше част от първоначалния пакет. Не му е направена щателна оценка на въздействието, което поражда опасения за връзката му с Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

На второ място, задължението за връщане на превозните средства в държавата членка на установяване ограничава географската зона на дейност на предприятията за автомобилен превоз на тази държава членка, поради което то не е в съответствие с целта на пакета за мобилността I да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция.

На трето място, тъй като това задължение увеличава броя на празните курсове и допълнителните емисии на CO₂, Естония е на мнение, че това изискване противоречи на целите на политиката на ЕС в областта на климата и на целите на Парижкото споразумение. То не е в съответствие със заключенията на Европейския съвет от 12 декември 2019 г.

Освен това Естония счита, че това изискване е непропорционално, тъй като споразумението вече съдържа мерки за борба срещу т.нар. явление „дружества пощенски кутии“. Задължението за връщането на превозните средства потенциално ще доведе до инициативи за подобни практики, а освен това насърчава предприятията за автомобилен превоз от периферните държави членки да преместят мястото си на установяване, което ще доведе до намаляване на работните места и данъчните приходи.

И накрая, тъй като мярката потенциално може да увеличи обема на трафика, Естония е загрижена за нейното въздействие върху пътната безопасност.

Следователно, и като още веднъж изтъква подкрепата си за целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I, Естония изразява съжаление относно включването в споразумението на връщането на превозните средства. Във връзка с изложеното по-горе Естония ще гласува против въпросното споразумение.

Изявление на Унгария

Унгария би желала да изтъкне отново дълбоката си загриженост във връзка с вредните, изкривяващи пазара и отрицателни последици за климата от различните компоненти на първия пакет за мобилността и изразява сериозната си неудовлетвореност от липсата на подходящи и широкообхватни оценки на въздействието, което противоречи на първоначалните цели на първия пакет за мобилността. Унгария винаги е показвала готовност за борба с измамите, злоупотребите и нелоялните практики, както и за решаване на проблемите със социалните условия на водачите в сектора на автомобилни превози. При решаването на тези въпроси следва да избягваме всякакво фрагментиране, протекционизъм и налагане на прекомерна административна тежест за европейските транспортни предприятия, функциониращи правилно на вътрешния пазар на автомобилни превози. За нас запазването на ефективното функциониране на нашия вътрешен пазар не подлежи на обсъждане, тъй като ще доведе до повече работни места и по-голяма конкурентоспособност за Европа в период на нарастващо световно икономическо напрежение.

Ето защо с настоящия пакет трябваше да се гарантира, че бъдещата правна рамка на ЕС дава възможност за използване на пълния потенциал на конкурентните предимства, като същевременно се гарантират лоялна конкуренция и адекватно равнище на условия на труд за водачите. В окончателното споразумение обаче не се постига този баланс, а се предпочита само подход, основан на национален протекционизъм и на неприложими правила в сектора.

По-конкретно, ние сме убедени, че специфичните правила за командироването на водачи в сектора на автомобилните превози („lex specialis“) представляват необосновано ограничаване на основните свободи и в резултат на това нарушават еднаквите условия на конкуренция в рамките на ЕС. Отбелязваме, че окончателното споразумение обосновава нашите опасения във връзка с разделянето на въпроса за автомобилните превози от изменението на Директивата относно командироването на работници [Директива (ЕС) 2018/957]. По-специално, въведеният модел на разделяне във връзка с командироването на водачи не беше част от предложението на Комисията и поради това не беше подложен на оценка на въздействието.

На второ място, за нас също така е много проблематичен фактът, че пълната забрана за ползване на седмичната почивка в кабината не взема предвид недостига на подходящи зони за почивка в рамките на ЕС с места за подходящо настаняване на водачите. Следователно подобна забрана би представлявала разпоредба на ЕС, която не може да бъде изпълнена, което би поставило под съмнение нейната законосъобразност.

На трето място, що се отнася до целите ни в областта на климата, задължението за връщане на превозното средство в държавата членка на установяване поне веднъж на всеки 8 седмици противоречи на амбициозните цели на ЕС в областта на климата, определени от Европейската комисия в Европейския зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде приета, тази мярка ще доведе до увеличаване на броя на празните курсове на камионите по европейските пътища и впоследствие до увеличаване емисиите на CO₂ с произход от сектора на автомобилните превози.

Рискът от създаване на нелоялно конкурентно предимство за операторите от трети държави също е фактор, който не се взема надлежно под внимание в окончателното споразумение. Освен това задължителната замяна на свързаните с високи разходи тахографи води до конкурентно предимство за превозвачите от трети държави, тъй като датата на въвеждане на интелигентните тахографи за превозните средства на предприятията, обвързани от Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), е несигурна.

Модернизирането на европейския сектор на автомобилните превози, който е ключов градивен елемент на европейската икономика, е необходимост както в социален план, така и от гледна точка на конкурентоспособността. Тази цел не може да бъде постигната без да се отчитат напълно запазването на постиженията и функционирането на вътрешния пазар и без да се действа отговорно, за да се постигнат амбициозните цели в областта на климата.

Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	СМ 1986/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи</i> - Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета Позиция на Съвета на първо четене с оглед на приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи – Приета от Съвета на 7 април 2020 г.	5114/20
Изложение на мотивите на Съвета	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Изявление на Белгия Белгия взе под внимание резултатите от предварителното споразумение, постигнато на 11 декември между Европейския парламент и Съвета относно социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I. Белгия приветства значителното подобрене на условията на труд на водачите на камиони, по-специално чрез забраната на седмичната почивка в кабината, както и чрез прилагане на командироването за каботажни операции. В бъдеще следва да бъдат постигната по-добра равнопоставеност чрез включването на леките търговски превозни средства в обхвата на целия пакет за мобилността, връщането на камионите на всеки 8 седмици в базата и амбициозния график за въвеждането на нови интелигентни тахографи, което ще позволи по-доброто прилагане на съществуващите и новите правила. Поради това Белгия счита, че е непоследователно да се ограничи допълнително достъпът до пазара, като се наложи период на прекъсване от 4 дни за каботажа, като същевременно Европейският съюз ще осигури социална конвергенция във възходяща посока. Според нас периодът на прекъсване е търговска бариера, която противоречи на духа на вътрешния пазар и на ефективността на логистичната верига, тъй като благодарение на каботажните превози се избягват празните курсове. Изразяваме съжаление и във връзка с включването на предложение за дългосрочното командироване, което не фигурираше в предложението на Комисията, нито в споразуменията между двата съзаконодателни органа, и все още не е оценено внимателно. Поради това, въпреки положителните социални елементи, съдържащи се в пакета, Белгия ще се въздържа от гласуване по споразумението.	

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват дълбока загриженост, че предварителното споразумение относно пакета за мобилността I противоречи на свободата на предоставяне на услуги на единния пазар, на принципа на свободно движение на работниците, както и на основните политики и цели на ЕС в областта на климата.

По-специално изискването за връщане на тежките превозни средства в държавата членка на установяване поне веднъж на всеки 8 седмици противоречи на амбициозните цели на ЕС в областта на климата, определени от Европейската комисия в новия Зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде прието, това задължение ще доведе до значително увеличаване на броя на празните курсове на камиони по европейските пътища и следователно до значително увеличаване на емисиите на CO₂ от транспортния сектор. На този сектор вече се пада приблизително една четвърт от емисиите на парникови газове в ЕС.

Въпреки усилията ни да изтъкнем тези факти и независимо от научните доказателства от проучванията за въздействието на подобно задължение за увеличаването на броя на празните курсове и емисиите на CO₂ въпросът за очакваното въздействие на тази разпоредба не среща разбиране и рационалните аргументи се отхвърлят. Същевременно, въпреки че програмата за по-добро регулиране изисква оценка на въздействието на равнище ЕС за всички подобни мерки, такава оценка все още не е представена.

Завръщащите се превозни средства в държавата членка на установяване са само един пример за прекомерно ограничаващи и дискриминационни мерки, предложени в пакета за мобилността I. Изразяваме сходни опасения относно ограниченията за каботаж под формата на прекомерен период на прекъсване. Този период на прекъсване представлява протекционистка мярка, която ще окаже по-скоро отрицателно въздействие върху единния пазар. Задължението за връщане на камиони, както и ограниченията, наложени върху каботажните превози според оценките на уважавани научноизследователски институти ще генерират допълнителни милиони тонове емисии на CO₂ годишно.

Друга важна причина за безпокойство е, че задължителното връщане на превозното средство ще постави в неравностойно положение държавите членки, които поради географското си местоположение ще срещат значителни трудности при предоставянето на услуги за превоз с камиони на единния пазар, тъй като техните превозни средства ще трябва да изминават много по-големи разстояния и да преодоляват значителни природни препятствия, особено що се отнася до островите.

Нелоялната конкуренция от страна на оператори от трети държави също е фактор, който не е щателно разгледан. Това е особено тревожно, тъй като решението, което предстои да бъде приведено в действие, ще има дългосрочни последствия не само за транспортния сектор, но и за икономиката на ЕС като цяло.

Транспортният сектор заслужава справедлива и солидна правна рамка на ЕС, която допълнително да стимулира неговото развитие, като същевременно гарантира реалистични и приложими правила. Вместо балансиран разпоредби и реален компромис временното споразумение налага ограничителни, непропорционални и протекционистки мерки.

Пакетът за мобилността I е досие с изключително значение за европейския единен пазар, както и за сектора на автомобилния транспорт. Днес повече от всякога е необходимо да запазим безпрепятственото функциониране на единния пазар и на икономиките на всички държави членки в ЕС, като същевременно се спазва съответствието с останалите политики на ЕС.

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват своето възражение срещу автоматичното включване на клаузата за субсидиарност и пропорционалност в приетото политическо споразумение по трите законодателни акта от пакета за мобилността I по време на техническия преглед на текстовете от юрист-лингвистите.

Признаваме, че принципите на субсидиарност и пропорционалност са от първостепенно значение за упражняването на компетентностите на ЕС. Въпреки това добавянето на такава клауза на този късен етап от законодателния процес не е добра практика като цяло и, в случая на пакета за мобилността I, е особено трудно да се приеме поради политическата чувствителност на цялото досие и предвид дългосрочните последици от предложените разпоредби за функционирането на европейския сектор на автомобилни превози.

За съжаление това показва също така, че бързото производство е оказало отрицателно въздействие върху качеството на приетото законодателство. Освен това бихме искали да подчертаем липсата на оценка на въздействието на някои ключови разпоредби на политическото споразумение. Това обстоятелство беше признато и от Комисията в изявлението ѝ, представено на заседанието на Корепер (I част) от 20 декември 2019 г., в което Комисията потвърди, че някои мерки не са били част от предложенията на Комисията, представени на 31 май 2017 г., и не са били предмет на оценка на въздействието.

Липсата на задълбочен анализ възпрепятства правилното оценяване на мерките, предложени в трите законодателни акта от пакета за мобилността (I част) от гледна точка на това доколко те спазват принципа на пропорционалност.

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Унгария, Латвия, Литва, Малта, Полша и Румъния, отчитайки безпрецедентната епидемия от коронавирус (COVID-19), която вече оказва въздействие и, за съжаление, ще продължи да оказва дълбоко въздействие върху сектора на автомобилния транспорт, призовават към преустановяване на работата по Пакета за мобилността (I част) до приключване на пандемията. Поради това ние гласуваме против приемането на досието чрез писмена процедура в този труден момент.

Очаква се повечето предприятия да преустановят или да прекратят окончателно дейността си, което ще доведе до значително намаляване на предлагането на транспортни услуги и, следователно, на доставките на стоки в ущърб на гражданите на ЕС и на гладкото функциониране на икономиката.

Предвид незаменимата роля на автомобилния транспорт за действията по възстановяването след епидемията от COVID-19 и значителните загуби, понесени от сектора в процеса на справяне с епидемията, автомобилният транспорт и икономиката на ЕС няма да бъдат в състояние да устоят на ненужното сътресение от регламента, което ще бъде причинено от Пакета за мобилността (I част). В този контекст трябва да се има предвид, че по-голямата част от предприятията за автомобилни превози в Европейския съюз са малки и средни предприятия, които са особено уязвими.

В текущата ситуация приемането на Пакета за мобилността (I част) в настоящия му вид не е нито разумно, нито обосновано. Бихме искали да подчертаем, че икономическата конюнктура на ЕС ще бъде съвсем различна след края на кризата и ние смятаме, че секторът на автомобилния транспорт ще се нуждае от нови решения, съобразени с тази нова реалност.

Предвид описаната по-горе ситуация сме убедени, че решенията, предвидени в Пакета за мобилността (I част), трябва да бъдат променени по такъв начин, че да отразяват новата икономическа реалност. Поради това предлагаме да се преустанови работата по това досие до приключване на пандемията.

Изявление на Естония

Естония напълно подкрепя целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I, чиято цел е да проправи пътя към ясни правила за автомобилния транспорт. Естония смята, че международният пазар на автомобилни превози на товари в Европейския съюз трябва да бъде в съответствие с общите принципи на единния пазар, да бъде отворен за конкуренция, ефикасен и благоприятен за околната среда. Естония счита, че допълнителните изисквания не трябва да създават прекомерна административна тежест за предприятията или органите на публичния сектор, нито да противоречат на целите на политиката на Европейския съюз в областта на климата.

По време на преговорите по пакета Естония възприе конструктивен подход, като се стремеше да взема под внимание и да подкрепя предложенията, които да подобрят условията на труд на водачите на превозни средства, да се борят с незаконните пазарни практики и да намалят отрицателните последици за околната среда. Преговорите обаче доведоха до споразумение, което поставя естонските превозвачи в неблагоприятно положение от гледна точка на конкуренцията, а именно чрез налагане на задължение на предприятията за автомобилни превози да организират дейността на автомобилния си парк по такъв начин, че да се гарантира превозните средства да се връщат в държавата членка на установяване в рамките на 8 седмици след напускането ѝ („задължение за връщане на превозното средство“).

Това задължение не беше част от първоначалния пакет. Не му е направена щателна оценка на въздействието, което поражда опасения за връзката му с Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

На второ място, задължението за връщане на превозните средства в държавата членка на установяване ограничава географската зона на дейност на предприятията за автомобилен превоз на тази държава членка, поради което то не е в съответствие с целта на пакета за мобилността I да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция.

На трето място, тъй като това задължение увеличава броя на празните курсове и допълнителните емисии на CO₂, Естония е на мнение, че това изискване противоречи на целите на политиката на ЕС в областта на климата и на целите на Парижкото споразумение. То не е в съответствие със заключенията на Европейския съвет от 12 декември 2019 г.

Освен това Естония счита, че това изискване е непропорционално, тъй като споразумението вече съдържа мерки за борба срещу т.нар. явление „дружества пощенски кутии“. Задължението за връщането на превозните средства потенциално ще доведе до инициативи за подобни практики, а освен това насърчава предприятията за автомобилен превоз от периферните държави членки да преместят мястото си на установяване, което ще доведе до намаляване на работните места и данъчните приходи.

И накрая, тъй като мярката потенциално може да увеличи обема на трафика, Естония е загрижена за нейното въздействие върху пътната безопасност.

Следователно, и като още веднъж изтъква подкрепата си за целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I, Естония изразява съжаление относно включването в споразумението на връщането на превозните средства. Във връзка с изложеното по-горе Естония ще гласува против въпросното споразумение.

Изявление на Унгария

Унгария би желала да изтъкне отново дълбоката си загриженост във връзка с вредните, изкривяващи пазара и отрицателни последици за климата от различните компоненти на първия пакет за мобилността и изразява сериозната си неудовлетвореност от липсата на подходящи и широкообхватни оценки на въздействието, което противоречи на първоначалните цели на първия пакет за мобилността. Унгария винаги е показвала готовност за борба с измамите, злоупотребите и нелоялните практики, както и за решаване на проблемите със социалните условия на водачите в сектора на автомобилни превози. При решаването на тези въпроси следва да избягваме всякакво фрагментиране, протекционизъм и налагане на прекомерна административна тежест за европейските транспортни предприятия, функциониращи правилно на вътрешния пазар на автомобилни превози. За нас запазването на ефективното функциониране на нашия вътрешен пазар не подлежи на обсъждане, тъй като ще доведе до повече работни места и по-голяма конкурентоспособност за Европа в период на нарастващо световно икономическо напрежение.

Ето защо с настоящия пакет трябваше да се гарантира, че бъдещата правна рамка на ЕС дава възможност за използване на пълния потенциал на конкурентните предимства, като същевременно се гарантират лоялна конкуренция и адекватно равнище на условия на труд за водачите. В окончателното споразумение обаче не се постига този баланс, а се предпочита само подход, основан на национален протекционизъм и на неприложими правила в сектора.

По-конкретно, ние сме убедени, че специфичните правила за командироването на водачи в сектора на автомобилните превози („lex specialis“) представляват необосновано ограничаване на основните свободи и в резултат на това нарушават еднаквите условия на конкуренция в рамките на ЕС. Отбелязваме, че окончателното споразумение обосновава нашите опасения във връзка с разделянето на въпроса за автомобилните превози от изменението на Директивата относно командироването на работници [Директива (ЕС) 2018/957]. По-специално, въведеният модел на разделяне във връзка с командироването на водачи не беше част от предложението на Комисията и поради това не беше подложен на оценка на въздействието.

На второ място, за нас също така е много проблематичен фактът, че пълната забрана за ползване на седмичната почивка в кабината не взема предвид недостига на подходящи зони за почивка в рамките на ЕС с места за подходящо настаняване на водачите. Следователно подобна забрана би представлявала разпоредба на ЕС, която не може да бъде изпълнена, което би поставило под съмнение нейната законосъобразност.

На трето място, що се отнася до целите ни в областта на климата, задължението за връщане на превозното средство в държавата членка на установяване поне веднъж на всеки 8 седмици противоречи на амбициозните цели на ЕС в областта на климата, определени от Европейската комисия в Европейския зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде приета, тази мярка ще доведе до увеличаване на броя на празните курсове на камионите по европейските пътища и впоследствие до увеличаване емисиите на CO₂ с произход от сектора на автомобилните превози.

Рискът от създаване на нелоялно конкурентно предимство за операторите от трети държави също е фактор, който не се взема надлежно под внимание в окончателното споразумение. Освен това задължителната замяна на свързаните с високи разходи тахографи води до конкурентно предимство за превозвачите от трети държави, тъй като датата на въвеждане на интелигентните тахографи за превозните средства на предприятията, обвързани от Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), е несигурна.

Модернизирането на европейския сектор на автомобилните превози, който е ключов градивен елемент на европейската икономика, е необходимост както в социален план, така и от гледна точка на конкурентоспособността. Тази цел не може да бъде постигната без да се отчитат напълно запазването на постиженията и функционирането на вътрешния пазар и без да се действа отговорно, за да се постигнат амбициозните цели в областта на климата.

Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	CM 1985/20
<i>Директива на Европейския парламент и на Съвета за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012</i> - Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета Позиция на Съвета на първо четене с оглед на приемането на Директива на Европейския парламент и на Съвета за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 – Приета от Съвета на 7 април 2020 г.	5112/20
Изложение на мотивите на Съвета	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват дълбока загриженост, че предварителното споразумение относно пакета за мобилността I противоречи на свободата на предоставяне на услуги на единния пазар, на принципа на свободно движение на работниците, както и на основните политики и цели на ЕС в областта на климата. По-специално изискването за връщане на тежките превозни средства в държавата членка на установяване поне веднъж на всеки 8 седмици противоречи на амбициозните цели на ЕС в областта на климата, определени от Европейската комисия в новия Зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде прието, това задължение ще доведе до значително увеличаване на броя на празните курсове на камиони по европейските пътища и следователно до значително увеличаване на емисиите на CO₂ от транспортния сектор. На този сектор вече се пада приблизително една четвърт от емисиите на парникови газове в ЕС. Въпреки усилията ни да изтъкнем тези факти и независимо от научните доказателства от проучванията за въздействието на подобно задължение за увеличаването на броя на празните курсове и емисиите на CO₂ въпросът за очакваното въздействие на тази разпоредба не среща разбиране и рационалните аргументи се отхвърлят. Същевременно, въпреки че програмата за по-добро регулиране изисква оценка на въздействието на равнище ЕС за всички подобни мерки, такава оценка все още не е представена. Завръщащите се превозни средства в държавата членка на установяване са само един пример за прекомерно ограничаващи и дискриминационни мерки, предложени в пакета за мобилността I. Изразяваме сходни опасения относно ограниченията за каботаж под формата на прекомерен период на прекъсване. Този период на прекъсване представлява протекционистка мярка, която ще окаже по-скоро отрицателно въздействие върху единния пазар. Задължението за връщане на камиони, както и ограниченията, наложени върху каботажните превози според оценките на уважавани научноизследователски институти ще генерират допълнителни милиони тонове емисии на CO₂ годишно.	

Друга важна причина за безпокойство е, че задължителното връщане на превозното средство ще постави в неравностойно положение държавите членки, които поради географското си местоположение ще срещат значителни трудности при предоставянето на услуги за превоз с камиони на единния пазар, тъй като техните превозни средства ще трябва да изминават много по-големи разстояния и да преодоляват значителни природни препятствия, особено що се отнася до островите. Нелоялната конкуренция от страна на оператори от трети държави също е фактор, който не е щателно разгледан. Това е особено тревожно, тъй като решението, което предстои да бъде приведено в действие, ще има дългосрочни последици не само за транспортния сектор, но и за икономиката на ЕС като цяло. Транспортният сектор заслужава справедлива и солидна правна рамка на ЕС, която допълнително да стимулира неговото развитие, като същевременно гарантира реалистични и приложими правила. Вместо балансиран разпоредби и реален компромис временното споразумение налага ограничителни, непропорционални и протекционистки мерки. Пакетът за мобилността I е досие с изключително значение за европейския единен пазар, както и за сектора на автомобилния транспорт. Днес повече от всякога е необходимо да запазим безпрепятственото функциониране на единния пазар и на икономиките на всички държави членки в ЕС, като същевременно се спазва съответствието с останалите политики на ЕС.	
Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват своето възмущение срещу автоматичното включване на клаузата за субсидиарност и пропорционалност в приетото политическо споразумение по трите законодателни акта от пакета за мобилността I по време на техническия преглед на текстовете от юрист-лингвистите. Признаваме, че принципите на субсидиарност и пропорционалност са от първостепенно значение за упражняването на компетентностите на ЕС. Въпреки това добавянето на такава клауза на този късен етап от законодателния процес не е добра практика като цяло и, в случая на пакета за мобилността I, е особено трудно да се приеме поради политическата чувствителност на цялото досие и предвид дългосрочните последици от предложените разпоредби за функционирането на европейския сектор на автомобилни превози. За съжаление това показва също така, че бързото производство е оказало отрицателно въздействие върху качеството на приетото законодателство. Освен това бихме искали да подчертаем липсата на оценка на въздействието на някои ключови разпоредби на политическото споразумение. Това обстоятелство беше признато и от Комисията в изявлението ѝ, представено на заседанието на Корепер (I част) от 20 декември 2019 г., в което Комисията потвърди, че някои мерки не са били част от предложенията на Комисията, представени на 31 май 2017 г., и не са били предмет на оценка на въздействието. Липсата на задълбочен анализ възпрепятства правилното оценяване на мерките, предложени в трите законодателни акта от пакета за мобилността (I част) от гледна точка на това доколко те спазват принципа на пропорционалност.	

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Унгария, Латвия, Литва, Малта, Полша и Румъния, отчитайки безпрецедентната епидемия от коронавирус (COVID-19), която вече оказва въздействие и, за съжаление, ще продължи да оказва дълбоко въздействие върху сектора на автомобилния транспорт, призовават към преустановяване на работата по Пакета за мобилността (I част) до приключване на пандемията. Поради това ние гласуваме против приемането на досието чрез писмена процедура в този труден момент.

Очаква се повечето предприятия да преустановят или да прекратят окончателно дейността си, което ще доведе до значително намаляване на предлагането на транспортни услуги и, следователно, на доставките на стоки в ущърб на гражданите на ЕС и на гладкото функциониране на икономиката.

Предвид незаменимата роля на автомобилния транспорт за действията по възстановяването след епидемията от COVID-19 и значителните загуби, понесени от сектора в процеса на справяне с епидемията, автомобилният транспорт и икономиката на ЕС няма да бъдат в състояние да устоят на ненужното сътресение от регламента, което ще бъде причинено от Пакета за мобилността (I част). В този контекст трябва да се има предвид, че по-голямата част от предприятията за автомобилни превози в Европейския съюз са малки и средни предприятия, които са особено уязвими.

В текущата ситуация приемането на Пакета за мобилността (I част) в настоящия му вид не е нито разумно, нито обосновано. Бихме искали да подчертаем, че икономическата конюнктура на ЕС ще бъде съвсем различна след края на кризата и ние смятаме, че секторът на автомобилния транспорт ще се нуждае от нови решения, съобразени с тази нова реалност.

Предвид описаната по-горе ситуация сме убедени, че решенията, предвидени в Пакета за мобилността (I част), трябва да бъдат променени по такъв начин, че да отразяват новата икономическа реалност. Поради това предлагаме да се преустанови работата по това досие до приключване на пандемията.

Изявление на Естония

Естония напълно подкрепя целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I, чиято цел е да проправи пътя към ясни правила за автомобилния транспорт. Естония смята, че международният пазар на автомобилни превози на товари в Европейския съюз трябва да бъде в съответствие с общите принципи на единния пазар, да бъде отворен за конкуренция, ефикасен и благоприятен за околната среда. Естония счита, че допълнителните изисквания не трябва да създават прекомерна административна тежест за предприятията или органите на публичния сектор, нито да противоречат на целите на политиката на Европейския съюз в областта на климата.

По време на преговорите по пакета Естония възприе конструктивен подход, като се стремеше да взема под внимание и да подкрепя предложенията, които да подобрят условията на труд на водачите на превозни средства, да се борят с незаконните пазарни практики и да намалят отрицателните последици за околната среда. Преговорите обаче доведоха до споразумение, което поставя естонските превозвачи в неблагоприятно положение от гледна точка на конкуренцията, а именно чрез налагане на задължение на предприятията за автомобилни превози да организират дейността на автомобилния си парк по такъв начин, че да се гарантира превозните средства да се връщат в държавата членка на установяване в рамките на 8 седмици след напускането ѝ („задължение за връщане на превозното средство“).

Това задължение не беше част от първоначалния пакет. Не му е направена щателна оценка на въздействието, което поражда опасения за връзката му с Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

На второ място, задължението за връщане на превозните средства в държавата членка на установяване ограничава географската зона на дейност на предприятията за автомобилен превоз на тази държава членка, поради което то не е в съответствие с целта на пакета за мобилността I да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция.

На трето място, тъй като това задължение увеличава броя на празните курсове и допълнителните емисии на CO₂, Естония е на мнение, че това изискване противоречи на целите на политиката на ЕС в областта на климата и на целите на Парижкото споразумение. То не е в съответствие със заключенията на Европейския съвет от 12 декември 2019 г.

Освен това Естония счита, че това изискване е непропорционално, тъй като споразумението вече съдържа мерки за борба срещу т.нар. явление „дружества пощенски кутии“. Задължението за връщането на превозните средства потенциално ще доведе до инициативи за подобни практики, а освен това насърчава предприятията за автомобилен превоз от периферните държави членки да преместят мястото си на установяване, което ще доведе до намаляване на работните места и данъчните приходи.

И накрая, тъй като мярката потенциално може да увеличи обема на трафика, Естония е загрижена за нейното въздействие върху пътната безопасност.

Следователно, и като още веднъж изтъква подкрепата си за целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I, Естония изразява съжаление относно включването в споразумението на връщането на превозните средства. Във връзка с изложеното по-горе Естония ще гласува против въпросното споразумение.

Изявление на Унгария

Унгария би желала да изтъкне отново дълбоката си загриженост във връзка с вредните, изкривяващи пазара и отрицателни последици за климата от различните компоненти на първия пакет за мобилността и изразява сериозната си неудовлетвореност от липсата на подходящи и широкообхватни оценки на въздействието, което противоречи на първоначалните цели на първия пакет за мобилността. Унгария винаги е показвала готовност за борба с измамите, злоупотребите и нелоялните практики, както и за решаване на проблемите със социалните условия на водачите в сектора на автомобилни превози. При решаването на тези въпроси следва да избягваме всякакво фрагментиране, протекционизъм и налагане на прекомерна административна тежест за европейските транспортни предприятия, функциониращи правилно на вътрешния пазар на автомобилни превози. За нас запазването на ефективното функциониране на нашия вътрешен пазар не подлежи на обсъждане, тъй като ще доведе до повече работни места и по-голяма конкурентоспособност за Европа в период на нарастващо световно икономическо напрежение.

Ето защо с настоящия пакет трябваше да се гарантира, че бъдещата правна рамка на ЕС дава възможност за използване на пълния потенциал на конкурентните предимства, като същевременно се гарантират лоялна конкуренция и адекватно равнище на условия на труд за водачите. В окончателното споразумение обаче не се постига този баланс, а се предпочита само подход, основан на национален протекционизъм и на неприложими правила в сектора.

По-конкретно, ние сме убедени, че специфичните правила за командироването на водачи в сектора на автомобилните превози („lex specialis“) представляват необосновано ограничаване на основните свободи и в резултат на това нарушават еднаквите условия на конкуренция в рамките на ЕС. Отбелязваме, че окончателното споразумение обосновава нашите опасения във връзка с разделянето на въпроса за автомобилните превози от изменението на Директивата относно командироването на работници [Директива (ЕС) 2018/957]. По-специално, въведеният модел на разделяне във връзка с командироването на водачи не беше част от предложението на Комисията и поради това не беше подложен на оценка на въздействието.

На второ място, за нас също така е много проблематичен фактът, че пълната забрана за ползване на седмичната почивка в кабината не взема предвид недостига на подходящи зони за почивка в рамките на ЕС с места за подходящо настаняване на водачите. Следователно подобна забрана би представлявала разпоредба на ЕС, която не може да бъде изпълнена, което би поставило под съмнение нейната законосъобразност.

На трето място, що се отнася до целите ни в областта на климата, задължението за връщане на превозното средство в държавата членка на установяване поне веднъж на всеки 8 седмици противоречи на амбициозните цели на ЕС в областта на климата, определени от Европейската комисия в Европейския зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде приета, тази мярка ще доведе до увеличаване на броя на празните курсове на камионите по европейските пътища и впоследствие до увеличаване емисиите на CO₂ с произход от сектора на автомобилните превози.

Рискът от създаване на нелоялно конкурентно предимство за операторите от трети държави също е фактор, който не се взема надлежно под внимание в окончателното споразумение. Освен това задължителната замяна на свързаните с високи разходи тахографи води до конкурентно предимство за превозвачите от трети държави, тъй като датата на въвеждане на интелигентните тахографи за превозните средства на предприятията, обвързани от Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), е несигурна.

Модернизирането на европейския сектор на автомобилните превози, който е ключов градивен елемент на европейската икономика, е необходимост както в социален план, така и от гледна точка на конкурентоспособността. Тази цел не може да бъде постигната без да се отчетат напълно запазването на постиженията и функционирането на вътрешния пазар и без да се действа отговорно, за да се постигнат амбициозните цели в областта на климата.

Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	CM 1981/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно електронната информация за товарни превози</i> <i>- Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета</i> Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно електронната информация за товарни превози (първо четен)	5142/20
Изложение на мотивите на Съвета	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Писмена процедура, приключила на 7 април 2020 г.	CM 1977/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно минималните изисквания за повторното използване на водата</i> <i>- Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета</i> Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно минималните изисквания за повторното използване на водата (първо четене)	15301/19 REV 1
Изложение на мотивите на Съвета	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Изявление на Гърция Гърция подкрепя предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно минималните изисквания за повторното използване на водата. Създаването на интегрирана, стабилна и общоприета регулаторна рамка на равнище ЕС ще допринесе значително за справяне със сушата и недостига на вода, които вероятно ще бъдат по-тежки в бъдеще поради изменението на климата. Гърция обаче поддържа становището, че разреждането на рециклирана вода само по себе си не трябва да се разглежда като вариант за пречистване на водата, т.е. на стопанските субекти в областта на храните или на земеделските стопани не следва да се разрешава да разреждат рециклираната вода от който и да било клас качество и впоследствие да я използват като продукт от по-висок (по-чист) клас качество. Гърция е сред държавите членки, които вече са въвели такава регулаторна рамка, която включва още по-строги разпоредби. От само себе си се разбира, че защитата на здравето е от основно значение за нас и затова си запазваме правото да приемем допълнителни разпоредби и да прилагаме допълнителни мерки на национално равнище в съответствие с принципа на предпазливост.	

Изявление на Словашката република

Словашката република е наясно с факта, че в резултат на изменението на климата някои държави членки трябва да се изправят пред проблема с недостига на вода и сушите. Според докладите на Междуправителствената експертна група за изменение на климата обаче изменението на климата засяга разпространението и мултиплицирането на различни болести, вредни вещества и патогени, предавани чрез вода, храни, напр. салмонела, които засягат здравето на населението. Поради това използването на такива повторно използвани води за напояване в селското стопанство не трябва да застрашава здравето на крайния потребител в резултат на недостатъчно критерии за качество на водата относно повторно използваната вода и трябва да отчита бъдещото развитие.

В хода на преговорите относно тази повторно използвана вода ние постоянно призовавахме за амбициозно предложение по отношение на целта за гарантиране на ефективно и еднакво функциониране на вътрешния пазар (движение на стоки) чрез налагане на еднообразни изисквания за повторно използваната вода за всички държави членки и с оглед на целта за опазване на околната среда, здравето на хората и животните. Изразяваме съжаление, че това не беше отразено в окончателния текст.

Изразяваме също така разочарование, че предложението за задължително етикетироване не е включено, което възприемаме като подвеждане на крайния потребител и потискане на неговото право на информация. Това е в разрез с принципа на прозрачна информация за крайния потребител и по-специално засяга различни уязвими групи, напр. възрастни хора, деца, хора със слаба имунна система.

Също така не бяха приети нашите предложения за затягане на параметрите за качество на регламента по отношение на включването на няколко параметъра за качество, като например за салмонела. Подчертахме високото ниво на защита на здравето, качеството на храните и строго определените в приложението критерии. Не считаме, че в настоящата формулировка е обърнато достатъчно внимание на защитата на здравето на крайния потребител.

Същевременно имаме резерви относно формулировката на член 2, параграф 2, който не позволява на държава членка да кандидатства за дерогация по неутрален начин въз основа на един или повече от критериите, посочени в регламента. Настоящата формулировка дава твърде голяма свобода на Европейската комисия за вземане на решение относно дерогация въз основа на всички критерии, посочени в регламента.

С оглед на нашите опасения, свързани със здравето и храните, не сме в състояние да се съгласим с настоящия регламент и затова се въздържахме от гласуване.

Писмена процедура, приключила на 14 април 2020 г.	СМ 2019/20
Изявление на ЕС за пролетното заседание на Международния паричен и финансов комитет (МПФК) на 16 април 2020 г.	6560/20
Писмена процедура, приключила на 14 април 2020 г.	СМ 2029/20
<i>Позицията на Съвета по ПКБ № 1/2020: Помощ за Гърция в отговор на засиления миграционен натиск — Незабавни мерки в контекста на епидемията от COVID-19 — Подпомагане за възстановяване след земетресението в Албания — Други корекции</i> Решение на Съвета от 14 април 2020 година за приемане на позицията на Съвета по проекта за коригиращ бюджет № 1 на Европейския съюз за финансовата 2020 година (2020/С 123 I/01) ОВ L 123I, 16.4.2020 г., стр. 1–2	7149/20
<i>Решение на Европейския парламент и на Съвета за мобилизиране на Инструмента за гъвкавост за незабавното финансиране на бюджетни мерки в контекста на епидемията от COVID19 и за укрепване на Европейската прокуратура, във връзка с ПКБ №1/2020</i> Решение (ЕС) 2020/545 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2020 година за мобилизиране на Инструмента за гъвкавост за незабавното финансиране на бюджетни мерки във връзка с епидемията от COVID-19 и за укрепване на Европейската прокуратура ОВ L 125, 21.4.2020 г., стр. 1–2	7151/20
<i>Регламент на Съвета за активиране на спешната подкрепа по Регламент (ЕС) 2016/369 и за изменение на разпоредбите на посочения регламент предвид избухването на COVID19</i> Регламент (ЕС) 2020/521 на Съвета от 14 април 2020 година за активиране на спешната подкрепа по Регламент (ЕС) 2016/369 и за изменение на разпоредбите на посочения регламент предвид избухването на COVID-19 ОВ L 117, 15.4.2020 г., стр. 3–8	7169/20
<i>Позиция на Съвета по проект за коригиращ бюджет № 1 към общия бюджет на Съюза за 2020 г. (ПКБ №1/2020)</i> Решение на Съвета от 14 април 2020 година за приемане на позицията на Съвета по проекта за коригиращ бюджет № 2 на Европейския съюз за финансовата 2020 година (2020/С 123 I/02) ОВ L 123I, 16.4.2020 г., стр. 3–3	7201/20
<i>Решение на Европейския парламент и на Съвета относно мобилизирането на средства по линия на Инструмента за гъвкавост за финансиране на незабавни бюджетни мерки в контекста на епидемията от COVID19</i> Решение (ЕС) 2020/546 на Европейския парламент и на Съвета 17 април 2020 година относно мобилизирането на средства по линия на Инструмента за гъвкавост за финансиране на незабавни бюджетни мерки в контекста на епидемията от COVID-19 ОВ L 125, 21.4.2020 г., стр. 3–4	7203/20
<i>Решение на Европейския парламент и на Съвета относно мобилизирането на маржа за непредвидени обстоятелства през</i>	7204/20

<i>2020 г. за предоставяне на спешна помощ на държавите членки и за допълнително укрепване на Механизма за гражданска защита на Съюза/rescEU в отговор на разпространението на COVID-19</i> Решение (ЕС) 2020/547 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2020 година относно мобилизирането на маржа за непредвидени обстоятелства през 2020 г. за предоставяне на спешна помощ на държавите членки и за допълнително укрепване на Механизма за гражданска защита на Съюза/rescEU в отговор на разпространението на COVID-19 ОВ L 125, 21.4.2020 г., стр. 5–6	
Регламент на Съвета за изменение на Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 по отношение на обхвата на общия марж за ангажиментите <i>Регламент (ЕС, Евратом) 2020/538 на Съвета от 17 април 2020 година за изменение на Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 по отношение на обхвата на общия марж за ангажиментите</i> ОВ L 119I, 17.4.2020 г., стр. 1–3	7170/20

Писмена процедура, приключила на 15 април 2020 г.	CM 2023/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088</i> <i>- Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета</i> Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088 (2018/0178 COD) Резултати от писмената процедура, стартирана със CM 2005/20 – Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета	5639/20 REV2
Изложение на мотивите на Съвета	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Изявление на Германия, подкрепено от Унгария Ние споделяме целта за създаване на надеждна таксономия, която ще насочва инвеститорите при определяне на екологично устойчиви дейности. Предвид обаче включването в таксономията на сектори, които ЕС няма компетентността да регулира, ние сме силно загрижени по отношение на използването на делегирани актове. Що се отнася до сектора на горското стопанство, подчертаваме, че определянето на политики за горите е компетентност на държавите членки. Използването на делегирани актове за определянето на критерии за устойчивост във връзка със сектора на горското стопанство не бива да води до изместване на компетенции от държавите членки към ЕС в тази област на политиката. Освен това по отношение на „устойчивото управление на горите“ Германия е на мнение, че за основа следва да бъде считано определението, дадено в единодушно приетата от държавите членки и от Европейския съюз през 1993 г. резолюция по линия на FOREST EUROPE „Общи насоки за устойчиво управление на горите в Европа“).	
Изявление на Люксембург Таксономията следва да бъде основен инструмент, който да насочва инвеститорите при определянето на това кои дейности са екологично устойчиви. Люксембург припомня, че ядрената енергия не е нито безопасен, нито устойчив енергиен източник. Следователно една заслужаваща доверие таксономия не може да допуска каквито и да било проекти за добив на ядрена енергия или свързани с ядрения горивен цикъл да бъдат определени като устойчиви дейности. В това отношение засилването на принципа за ненанасяне на значителни вреди в окончателния текст на регламента гарантира, че таксономията ще се ползва с доверие в очите на широкия кръг от европейски инвеститори, както и на населението на ЕС. Ние разчитаме, че европейските институции ще гарантират строгото и недвусмислено прилагане на този принцип. Всяко разминаване в прилагането на принципа, по-специално в случая с ядрената енергия, има опасност да породии дългосрочни обвързващи ефекти по отношение на тези технологии, което ще доведе до непредвидими допълнителни разходи и съответно ще противоречи на цялостната цел на програмата за устойчиво финансиране.	

Изявление на Чешката република, Унгария, Словакия и Словения

Чешката република, Унгария, Словакия и Словения оценяват постоянството и усилията, демонстрирани от председателството във връзка с предложението за таксономията. С оглед на по-нататъшната работа по разпоредбите, свързани с енергетиката, Чешката република, Унгария, Словакия и Словения подчертават необходимостта от спазване на технологичната неутралност като един от основните принципи на предложението.

Чешката република, Унгария, Словакия и Словения признават, че трябва да бъдат предприети бързи действия за справяне с изменението на климата, като същевременно се опазят сигурността, стабилността и достъпността на енергийните доставки в дългосрочен план. Постигането на неутралност по отношение на климата изисква както нисковъглеродни, така и преходни енергийни източници и инфраструктура, и ние приветстваме факта, че това вече е ясно заложено в рамката за таксономията. Световната експертна общност ясно признава, че ядрената енергия е необходима за справяне с изменението на климата.

Чешката република, Унгария, Словакия и Словения считат ядрената енергия за устойчив и безопасен енергиен източник в дългосрочен план. Поддържането на действащите ядрени мощности и тяхното бъдещо развитие, при спазване на високите стандарти за безопасност и сигурност, е основна предпоставка за постигане на неутралност по отношение на климата не само в Чешката република, Унгария, Словакия и Словения, но и на равнището на ЕС. Това се потвърждава и от

Междуправителствения комитет по изменение на климата и международните организации в областта на енергетиката и е отразено в документите на Комисията. Разчитаме на Комисията да осигури напълно прозрачен процес на изготвяне на съответните делегирани актове — надежден, почиващ на доказателства процес, основан на експертен опит, научен принос и подходящо участие на държавите членки, с цел да се осъществи изчерпателна и обективна оценка на устойчивостта на всички налични енергийни технологии на недискриминационна основа.

Чешката република, Унгария, Словакия и Словения подкрепят целта за неутралност на ЕС по отношение на климата до 2050 г. За да се постигне тази цел, държавите членки трябва да разполагат с всички необходими инструменти за реализирането на това амбициозно начинание по разходно ефективен начин и да гарантират, че нашите усилия в областта на климата се ползват с доверие.

Изявление на Австрия Ние споделяме целта за създаване на надеждна таксономия, която ще насочва инвеститорите при определяне на екологично устойчиви дейности. Все още считаме, че таксономията следва да бъде приета възможно най-бързо. В рамките на тристранните срещи вече беше постигнат значителен напредък. Въпреки това всяка таксономия, която би позволила ядрената енергия да бъде определена като устойчива или дори като „преходна“ или „спомогаща дейност“, би била изначално погрешна и би могла да даде основания за сериозни критики, тъй като ще изпрати погрешни сигнали и стимули за участниците на финансовите пазари и инвеститорите. Резултатът от преговорите не е в състояние да разсее нашето безпокойство, че предложената рамка би могла да остави възможност за отклоняване на финансови ресурси от екологично устойчиви дейности към технологии, които не могат да бъдат считани за безопасни или устойчиви, като например ядрената енергия.	
Изявление на Полша Полша подкрепя изцяло целите на регламента, по-специално подкрепата за вземането на информирани бизнес решения за инвестиции в екологично устойчиви дейности. Нашата позиция е, че настоящият текст оставя твърде много възможности за тълкуване на основни въпроси. Решаването им е оставено за актове на второ ниво, които също ще бъдат приети с твърде малко участие от страна на държавите членки. Не сме съгласни, че регламентът не съдържа гаранции за признаването на природния газ за преходна дейност. Полша изтъква, че природният газ е основно преходно гориво, което служи да замени въглищата и същевременно да подsigури динамичното развитие на възобновяеми енергийни източници. Нещо повече, практическото приложение на принципа „никой да не бъде изоставен“ в Полша днес са инвестициите в природен газ. Без тези инвестиции преобразуването на полската енергетика ще се забави значително, което потенциално ще навреди на политиката на ЕС в областта на климата. Текстът на регламента не отразява пряко ролята на ядрената енергия. Ядрената енергия е от основно значение за постигането на неутралност по отношение на климата, което се потвърждава както в докладите и анализите на признати международни организации и преди всичко в документите на Европейската комисия, така и в последната резолюция на Европейския парламент относно COP 25 (съображение 59). Освен това, като се имат предвид разногласията по въпроса за ядрената енергия в рамките на преговорите по текста на регламента, решението дали тя да бъде включена в таксономията не бива да бъде оставяно за актовете от по-ниско ниво. Полша очаква в светлината на компромиса, който беше приет в областта на ядрената енергия и газа, в работата по делегираните актове да бъде спазен принципът на технологична неутралност и таксономията на ЕС да не изключва технологии, които са незаменими за постигането на неутралност по отношение на климата. В доклада на техническата експертна група относно таксономията е отправена препоръката за създаване на експертна група, която да разгледа въздействието върху околната среда на управлението на отработеното гориво и радиоактивните отпадъци. Нашето очакване е, че няма да бъдат приемани делегирани актове, особено относно действията за смекчаване на последиците от изменението на климата, без да бъде направен такъв обективен анализ от независими експерти, нито че при този анализ ще бъдат пренебрегнати данните от водещите международни форуми и организации (Междуправителствения комитет по изменение на климата, ОИСП). Полша изразява съгласие с идеята за създаване на правна уредба, която да насърчава финансирането за устойчиво развитие. Според нас обаче тези действия следва да отговарят на останалите действия, предприемани на равнището на Европейския съюз, както и да гарантират пропорционалност.	

Смятаме, че въвеждането в Регламента за таксономията на допълнителни задължения за оповестяване във връзка с устойчивостта, които са успоредни на предвидените в Регламента за оповестяването, без да е бил проведен задълбочен анализ при изготвянето на законодателното предложение от Европейската комисия, може да доведе до набиране на капитала извън капиталовия пазар. Поради това създаденото положение може да противоречи на действията, предвидени в рамките на съюза на капиталовите пазари. Нещо повече, възприетият подход към регулиране на задължението за оповестяване по отношение на устойчивостта едновременно в два правни акта (регламентите за таксономията и оповестяването) води до непрозрачност на разпоредбите и до съмнения в тълкуването от страна на образуванията, към които са насочени. Предвид посоченото по-горе, ние призоваваме Европейската комисия, когато приема делегираните актове, да спазва надлежно правилата за пропорционалност и съгласуваност, за да гарантира също изпълнението на целите на съюза на капиталовите пазари. Също така призоваваме Европейската комисия, когато изготвя бъдещи законодателни предложения, да взема под внимание връзката, която съществува между настоящия регламент и Регламента за оповестяването. Предвид посоченото по-горе, Полша не се противопоставя на приемането на Регламента за устойчивите финанси — таксономия, но не може да го подкрепи.	
Изявление на Швеция Швеция иска да припомни загрижеността си по повод на третирането на устойчивото управление на горите и на политиката за горите в Регламента за таксономията. В целия ход на преговорите ние последователно призовавахме за ясно и недвусмислено позоваване на определението на Министерската конференция за защита на горите в Европа за „устойчиво управление на горите“. Съжаляваме, че предложението не беше отразено в окончателния компромисен текст. Международно договореното, добре познато и признато определение за устойчиво управление на горите, дадено от Министерската конференция за защита на горите в Европа, помага за популяризирането на общо паневропейско разбиране за устойчивото управление на горите от почти 30 години. Окончателният компромис, постигнат от съвместните законодателни органи, въвежда различно понятие за устойчиво управление на горите, което може да размие общото разбиране между 47-те страни, подписали резолюцията на Министерската конференция за защита на горите в Европа, включително ЕС и неговите държави членки. От решаващо значение е да се запази договореното определение при развитието и прилагането на Регламента за таксономията. Отклоняването от това общо разбиране би могло да доведе до непоследователно използване и прилагане на устойчивото управление на горите. Искаме да припомним, че Съветът на Европейския съюз на два пъти тази година заявява¹: че независимо от наличието на различни свързани с горите политики на ЕС, в Договора за функционирането на Европейския съюз не се споменава за обща политика на ЕС в областта на горите, че отговорността за горите носят държавите членки, и че всички решения и политики на ЕС в областта на горите трябва да зачитат принципа на субсидиарност и компетентността на държавите членки в тази област. Тъй като беше преценено, че окончателният текст не е приемлив по отношение на третирането на устойчивото управление на горите и на политиката за горите, Швеция не може да подкрепи приемането на регламента. Ние призоваваме Комисията и бъдещите експертни групи да вземат под внимание заявеното по-горе, когато разработват техническите критерии за скрининг и вторичното законодателство. ¹ Заключение на Съвета и на правителствата на държавите членки, заседаващи в рамките на Съвета, относно съобщението „Засилване на действията на ЕС за опазване и възстановяване на горите в световен мащаб“ (16 декември 2019 г.); Заключение на Съвета относно напредъка при изпълнението на стратегията на ЕС за горите и относно нова стратегическа рамка за горите (15 април 2019 г.).	

Изявление на Чешката република и Словакия Ние, делегациите на Чешката република и Словакия, оценяваме усилието на председателството за постигане на споразумение с Европейския парламент по досието за таксономията. С оглед на предстоящата ни работа, считаме за необходимо да направим две забележки във връзка с устойчивото управление на горите и политиката за горите. В целия ход на преговорите относно таксономията, ние последователно призовавахме за ясно и недвусмислено позоваване на определението на Министерската конференция за защита на горите в Европа за „устойчиво управление на горите“. Съжаляваме, че предложението не беше отразено в окончателния компромисен текст. Международно договореното, добре познато и признато определение за устойчиво управление на горите, дадено от Министерската конференция за защита на горите в Европа, помага за популяризирането на общо паневропейско разбиране за устойчивото управление на горите от почти 30 години. Окончателният компромис, постигнат от съвместните законодателни органи, въвежда различно понятие за устойчиво управление на горите, което може да размие общото разбиране между 47-те страни, подписали резолюцията на Министерската конференция за защита на горите в Европа, включително ЕС и неговите държави членки. От решаващо значение е да се запази договореното определение при развитието и прилагането на Регламента за таксономията. Отклоняването от това общо разбиране би могло да доведе до непоследователно използване и прилагане на устойчивото управление на горите. Искаме да припомним, че Съветът на Европейския съюз на два пъти тази година заявява*: че независимо от наличието на различни свързани с горите политики на ЕС, в Договора за функционирането на Европейския съюз не се споменава за обща политика на ЕС в областта на горите, че отговорността за горите носят държавите членки, и че всички решения и политики на ЕС в областта на горите трябва да зачитат принципа на субсидиарност и компетентността на държавите членки в тази област. Ние призоваваме Комисията и бъдещите експертни групи да вземат под внимание заявеното по-горе, когато разработват техническите критерии за скрининг и вторичното законодателство.“ * Заключение на Съвета и на правителствата на държавите членки, заседаващи в рамките на Съвета, относно съобщението „Засилване на действията на ЕС за опазване и възстановяване на горите в световен мащаб“ (16 декември 2019 г.); Заключение на Съвета относно напредъка при изпълнението на стратегията на ЕС за горите и относно нова стратегическа рамка за горите (15 април 2019 г.).	
Изявление на Унгария Искаме да изразим загрижеността си във връзка със значителното разширяване на материалния обхват на регламента и на обхвата му по отношение на лицата. Разширяването на обхвата до продукти, които не преследват никаква екологична или социална цел, нито цел, свързана с управлението, само ще увеличи административната тежест върху участниците на пазара, без да осигури допълнителна полезна информация за инвеститорите. Нещо повече, включването в приложното поле на дружествата, които попадат в обхвата на член 19а и член 29а от Директива 2013/34/ЕС, също не е подходящо. Изискванията за оповестяване на нефинансова информация подлежат на проверка за пригодност от Европейската комисия, като е предвидено и преразглеждане на изискванията, така че всяко ново изискване в тази област трябваше да бъде въведено след извършена задълбочена оценка с помощта на съответните експерти.	

Писмена процедура, приключила на 15 април 2020 г.	CM 2000/20
Многостранна временна договореност за арбитраж при обжалване съгласно член 25 от ДППУС – Одобряване	7112/20
Писмена процедура, приключила на 15 април 2020 г.	CM 2057/20
Управителен съвет на Европейската агенция за безопасност и здраве при работа: Назначаване на г-жа Gintarė BUŽINSKAITĖ, заместник-член от Литва, на мястото на г-жа Vilija KONDROTIENĖ, подаде оставка	6514/20
Писмена процедура, приключила на 15 април 2020 г.	CM 2056/20
Управителен съвет на Европейската агенция за безопасност и здраве при работа: Назначаване на г-жа Aggeliki MOIROU, заместник-член от Гърция, на мястото на г-н Georgios GOURZOULIDIS, подаде оставка	6513/20
Писмена процедура, приключила на 15 април 2020 г.	CM 2055/20
Управителен съвет на Европейския институт за равенство между половете: Назначаване на г-жа Katja GERSTMANN, заместник-член от Австрия, на мястото на г-жа Eva-Maria BURGER, подаде оставка	6154/20
Писмена процедура, приключила на 15 април 2020 г.	CM 2054/20
Консултативен комитет за координация на системите за социална сигурност: Назначаване на г-жа Anna SVÄRD, член от Швеция, на мястото на г-жа Johanna MÖLLERBER, подаде оставка	6600/20
Писмена процедура, приключила на 16 април 2020 г.	CM 2048/20
Решение на Съвета за удължаване на мандата на ръководителя на мисията за консултативната мисия на Европейския съюз за подкрепа на реформата в сектора за сигурност в Ирак (EUAM Iraq) Решение (ОВППС) 2020/530 на Съвета от 16 април 2020 година за удължаване на мандата на ръководителя на мисията за консултативната мисия на Европейския съюз за подкрепа на реформата в сектора за сигурност в Ирак (EUAM Iraq) ОВ L 120, 17.4.2020 г., стр. 1–2	6917/20

Писмена процедура, приключила на 16 април 2020 г.	СМ 2048/20
<i>Ограничителни мерки срещу Сирия — предизвестия</i> Известие на вниманието на някои лица и образувания, които подлежат на ограничителните мерки, предвидени в Решение 2013/255/ОВППС на Съвета и Регламент (ЕС) № 36/2012 на Съвета относно ограничителни мерки с оглед на положението в Сирия (2020/С 124/02) ОВ L 124, 17.4.2020 г., стр. 2–2	6940/20
Писмена процедура, приключила на 17 април 2020 г.	СМ 2062/20
<i>Регламент на Съвета за изменение на Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 по отношение на обхвата на общия марж за ангажиментите</i> Регламент (ЕС, Евратом) 2020/538 на Съвета от 17 април 2020 година за изменение на Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 по отношение на обхвата на общия марж за ангажиментите ОВ L 119I, 17.4.2020 г., стр. 1–3	7170/20
Писмена процедура, приключила на 17 април 2020 г.	СМ 2061/20
Одобряване на трансфер на бюджетни кредити № DEC 03/2020 в раздел III „Комисия“ от общия бюджет за 2020 г.	7116/20
Писмена процедура, приключила на 21 април 2020 г.	СМ 2076/20
<i>Решение на Съвета за удължаване на временната дерогация от Процедурния правилник на Съвета, въведена с Решение (ЕС) 2020/430, с оглед на трудностите при пътуване, предизвикани от пандемията от COVID-19 в Съюза</i> Решение (ЕС) 2020/556 на Съвета от 21 април 2020 година за удължаване на временната дерогация от Процедурния правилник на Съвета, въведена с Решение (ЕС) 2020/430, с оглед на трудностите при пътуване, предизвикани от пандемията от COVID-19 в Съюза ОВ L 128I, 23.4.2020 г., стр. 1–1	7337/20

Писмена процедура, приключила на 22 април 2020 г.	CM 2041/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на регламенти (ЕС) № 1301/2013 и (ЕС) № 1303/2013 по отношение на специалните мерки за предоставяне на изключителна гъвкавост за използване на европейските структурни и инвестиционни фондове в отговор на избухването на COVID-19</i> Регламент (ЕС) 2020/558 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2020 година за изменение на регламенти (ЕС) № 1301/2013 и (ЕС) № 1303/2013 по отношение на специалните мерки за предоставяне на изключителна гъвкавост за използване на европейските структурни и инвестиционни фондове в отговор на избухването на COVID-19 ОВ L 130, 24.4.2020 г., стр. 1–6	7/20 REV1
Изявление на Гърция Нужно е да изтъкнем, че е изключително важно да се разшири преразпределянето на наличните ресурси (между фондовете и между категориите региони) за годините преди 2020 г. (т.е. 2017—2019 г.), тъй като тази допълнителна гъвкавост по отношение на годишните бюджетни кредити за 2017—2019 г. ще даде възможност на Гърция да отговори по-ефикасно на безпрецедентната по своите мащаби криза. Освен това е важно да се разреши подпомагане независимо от големината на предприятието, особено що се отнася до използването на финансови инструменти.	
Изявление на Испания Испания оценява гъвкавостта, предоставяна от Инвестиционната инициатива в отговор на коронавируса +, и отправя искане Комисията да продължи да адаптира регламентите за европейските структурни и инвестиционни фондове с цел националните и регионалните органи да разполагат с правна сигурност. При следващото изменение следва да бъдат отчетени елементи като гъвкавостта по отношение на усвояването на годишните бюджетни кредити за 2017 г., 2018 г. и 2019 г., както и на сроковете за извършване на контрол и одити, и по-голямата правна сигурност що се отнася до определението за форсмажорни обстоятелства.	
Изявление на Латвия Отбелязваме, че спазването на дела от 1/3 от Кохезионния фонд за държавите членки, присъединили се към ЕС през 2004 г. или след това, няма да е нужно в съответствие с новия член 25а, параграф 2 и че разпределените средства могат да бъдат прехвърляни между ЕФРР, ЕСФ и Кохезионния фонд. Точка 6 от приложение VII към Регламента за общоприложимите разпоредби не се прилага в случая. Гъвкавостта на прехвърлянията между фондовете е важна за преодоляването на непосредствената здравна криза и за гарантирането на ефективна комбинация от инвестиции, която подпомага бързото икономическо възстановяване.	

Писмена процедура, приключила на 22 април 2020 г.	CM 2042/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 223/2014 по отношение на въвеждането на специални мерки за справяне с избухването на COVID-19</i> Регламент (ЕС) 2020/559 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2020 година за изменение на Регламент (ЕС) № 223/2014 по отношение на въвеждането на специални мерки за справяне с избухването на COVID-19 ОВ L 130, 24.4.2020 г., стр. 7–10	8/20 REV1
Писмена процедура, приключила на 22 април 2020 г.	CM 2063/20
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2017/745 за медицинските изделия по отношение на датите на прилагане на някои от неговите разпоредби</i> Регламент (ЕС) 2020/561 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2020 година за изменение на Регламент (ЕС) 2017/745 за медицинските изделия по отношение на датите на прилагане на някои от неговите разпоредби (текст от значение за ЕИП) ОВ L 130, 24.4.2020, стр. 18–22	10/20 REV1
Писмена процедура, приключила на 22 април 2020 г.	CM 2064/20 REV1
<i>Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 508/2014 и Регламент (ЕС) № 1379/2013 по отношение на специални мерки за смекчаване на въздействието на избухването на COVID19 върху сектора на рибарството и аквакултурите</i> Регламент (ЕС) 2020/560 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2020 година за изменение на регламенти (ЕС) № 508/2014 и (ЕС) № 1379/2013 по отношение на специални мерки за смекчаване на въздействието на избухването на COVID-19 върху сектора на рибарството и аквакултурите ОВ L 130, 24.4.2020 г., стр. 11–17	9/20 REV1

Изявление на Швеция Швеция се противопоставя по принцип на помощта за складиране и на използването за други цели на бюджетните ресурси, определени за събиране на данни и контрол. Същевременно в конкретния случай Швеция може да приеме предложените мерки предвид извънредните обстоятелства. Принципно Швеция счита, че мерките не следва да бъдат продължавани след декември 2020 г.	
Изявление на Комисията Комисията приветства своевременното приемане от Европейския парламент и Съвета на предложението ѝ за изменение на Регламента за Европейския фонд за морско дело и рибарство, насочено към смекчаване на въздействието на пандемията от COVID-19 и предоставяне на помощ за европейските рибари и производители на аквакултури. Комисията подчертава, че контролът на рибарството и събирането на научни данни са от важно значение за устойчивото управление на рибните запаси въз основа на най-добрите налични научни становища и надеждното правоприлагане. Намалването на финансовите ресурси, предназначени за тези съществени елементи на общата политика в областта на рибарството, не следва да води до влошаване на резултатите от свързаните с тях дейности. Комисията подчертава, че целта на нейното предложение, както и на внесените в него изменения, е да се преодолее безпрецедентната криза, причинена от пандемията от COVID-19, и да се откликне на изключителната и незабавна необходимост от помощ за справяне с последиците от тази ситуация. Предложението и неговите изменения не могат да бъдат определящи за бъдещия Регламент за Европейския фонд за морско дело и рибарство.	

Писмена процедура, приключила на 22 април 2020 г.	СМ 2082/20
Решение на Съвета за изменение на Решение 2013/184/ОВППС и регламент за изпълнение на Съвета за прилагане на Регламент (ЕС) № 401/2013 относно ограничителни мерки по отношение на Мианмар/Бирма Решение (ОВППС) 2020/563 на Съвета от 23 април 2020 година за изменение на Решение 2013/184/ОВППС относно ограничителни мерки срещу Мианмар/Бирма ОВ L 130, 24.4.2020 г., стр. 25–26	6888/20
Регламент за изпълнение на Съвета за прилагане на Регламент (ЕС) № 401/2013 относно ограничителни мерки по отношение на Мианмар/Бирма Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/562 на Съвета от 23 април 2020 година за прилагане на Регламент (ЕС) № 401/2013 относно ограничителни мерки по отношение на Мианмар/Бирма ОВ L 130, 24.4.2020 г., стр. 23–24	6890/20
Решение и регламент за изпълнение на Съвета относно ограничителни мерки срещу Мианмар/Бирма – проекти за известия Известие на вниманието на лицата, спрямо които се прилагат ограничителните мерки, предвидени в Решение 2013/184/ОВППС на Съвета, изменено с Решение (ОВППС) 2020/563 на Съвета, и в Регламент (ЕС) № 401/2013 на Съвета, прилаган с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/562 на Съвета относно ограничителни мерки срещу Мианмар/Бирма (2020/C 133/02) ОВ L 133, 24.4.2020 г., стр. 2–3	6986/20
Решение на Съвета за изменение на Решение (ОВППС) 2018/298 относно подкрепата от страна на Съюза за дейностите на Подготвителната комисия на Организацията на Договора за всеобхватна забрана на ядрените опити (ОДВЗЯО) Решение (ОВППС) 2020/564 на Съвета от 23 април 2020 година за изменение на Решение (ОВППС) 2018/298 относно подкрепата от страна на Съюза за дейностите на Подготвителната комисия на Организацията на Договора за всеобхватна забрана на ядрените опити (ОДВЗЯО) с оглед укрепване на капацитета ѝ за наблюдение и контрол и в рамките на изпълнението на Стратегията на ЕС срещу разпространението на оръжия за масово унищожение ОВ L 130, 24.4.2020 г., стр. 27–27	7270/20
Писмена процедура, приключила на 24 април 2020 г.	СМ 2040/20
Решение на Съвета за подписване, от името на Съюза, и временно прилагане на споразумението за безопасност на гражданското въздухоплаване между Европейския съюз и Япония Решение на Съвета за подписване, от името на Съюза, и временно прилагане на споразумението за безопасност на гражданското въздухоплаване между Европейския съюз и Япония	15259/19
Споразумение за безопасност на гражданското въздухоплаване между Европейския съюз и Япония	15260/19

Писмена процедура, приключила на 24 април 2020 г.	CM 2038/20
<i>Споразумение между Европейската общност и Република Корея относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги</i>	15079/19
Решение на Съвета за подписване, от името на Съюза, на Споразумението между Европейския съюз и Република Корея относно някои аспекти на въздухоплавателните услуги	15082/19
Писмена процедура, приключила на 27 април 2020 г.	CM 2110/20
<i>Решение на Съвета относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Съвместния комитет за митническо сътрудничество, създаден съгласно Споразумението между Европейския съюз и Нова Зеландия за сътрудничество и административна взаимопомощ в митническата област, по отношение на приемането на вътрешния процедурен правилник на Съвместния комитет за митническо сътрудничество</i>	6882/20
Решение на Съвета относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Съвместния комитет за митническо сътрудничество, създаден съгласно Споразумението между Европейския съюз и Нова Зеландия за сътрудничество и административна взаимопомощ в митническата област, по отношение на приемането на вътрешния процедурен правилник на Съвместния комитет за митническо сътрудничество	
<i>Решение на Съвместния комитет за митническо сътрудничество Европейски съюз — Нова Зеландия за приемане на процедурния му правилник</i>	6932/20
Решение на Съвместния комитет за митническо сътрудничество Европейски съюз — Нова Зеландия за приемане на процедурния правилник на Съвместния комитет за митническо сътрудничество	
Писмена процедура, приключила на 28 април 2020 г.	CM 2115/20
<i>Решение на Съвета за назначаване на членовете на Научния и технически комитет</i>	6602/20
Решение на Съвета от 28 април 2012 г. за назначаване на членове на Научния и технически комитет (2020/C 145/01). ОВ L 145, 30.4.2020 г., стр. 1–1	
Писмена процедура, приключила на 30 април 2020 г.	CM 2128/20
Решение на Съвета относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Съвместния комитет по прилагането, учреден съгласно член 18 от Споразумението за доброволно партньорство между Европейския съюз и Социалистическа република Виетнам за прилагане на законодателството в областта на горите, управление и търговия, във връзка с приемането на процедурния правилник на Съвместния комитет по прилагането	15095/19 7027/20
Писмена процедура, приключила на 30 април 2020 г.	CM 2126/20
Решение на Съвета за назначаване на генералния секретар на Съвета на Европейския съюз за периода от 1 юли 2020 г. до 30 юни 2025 г.	7570/20