



Βρυξέλλες, 18 Μαΐου 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Θέμα: ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ -
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2020

Στο παρόν έγγραφο παρατίθενται οι πράξεις¹ που εξέδωσε το Συμβούλιο τον Απρίλιο του 2020^{2,3}

Παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την έκδοση των νομοθετικών και των μη νομοθετικών πράξεων, όπως:

- η ημερομηνία έκδοσης,
- η σχετική σύνοδος του Συμβουλίου,
- ο αριθμός του εκδοθέντος εγγράφου,
- τα στοιχεία δημοσίευσης στην Επίσημη Εφημερίδα,
- παραπομπή στα πρακτικά της συνόδου του Συμβουλίου κατά την οποία εκδόθηκε η πράξη.

¹ Για ευκολία, αναφέρονται επίσης οι «σύντομοι τίτλοι» που χρησιμοποιούνται στις ημερήσιες διατάξεις του Συμβουλίου (με πλάγιους χαρακτήρες).

² Εξαιρούνται ορισμένες πράξεις περιορισμένου πεδίου εφαρμογής, όπως είναι οι διαδικαστικές αποφάσεις, οι διορισμοί, οι ειδικές δημοσιονομικές αποφάσεις κλπ.

³ Στην περίπτωση των νομοθετικών πράξεων που εκδίδονται με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, ενδέχεται να υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην ημερομηνία της συνόδου του Συμβουλίου κατά την οποία ψηφίστηκε η νομοθετική πράξη και την πραγματική ημερομηνία της εν λόγω πράξης, καθώς οι νομοθετικές πράξεις που εκδίδονται με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία θεωρούνται εκδοθείσες μόνον αφού υπογραφούν από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου, τον Πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και τους Γενικούς Γραμματείς των δύο αυτών θεσμικών οργάνων.

Το παρόν έγγραφο είναι επίσης διαθέσιμο στον ιστοχώρο του Συμβουλίου, στη διεύθυνση:
[Μηνιαίοι κατάλογοι των πράξεων του Συμβουλίου \(πράξεις\) - Consilium](#)

Το κοινό μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση στα έγγραφα που αναφέρονται στον κατάλογο μέσω του δημόσιου μητρώου εγγράφων του Συμβουλίου στη διεύθυνση: [Έγγραφα και δημοσιεύσεις - Consilium](#).

Εάν δεν είναι άμεσα διαθέσιμα, μπορεί να υποβληθεί αίτηση πρόσβασης σε έγγραφα στη διεύθυνση:
<https://www.consilium.europa.eu/el/documents-publications/public-register/request-document/>

Σημειωτέον ότι το παρόν έγγραφο έχει αποκλειστικά ενημερωτικό σκοπό και ότι μόνο τα πρακτικά του Συμβουλίου είναι αυθεντικά. Τα πρακτικά διατίθενται στον ιστοχώρο του Συμβουλίου, στη διεύθυνση: [Πρακτικά του Συμβουλίου - Consilium](#)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΝ ΑΠΡΙΛΙΟ ΤΟΥ 2020	
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 2 Απριλίου 2020	CM 1983/20
Απόφαση του Συμβουλίου για τον διορισμό του ειδικού εντεταλμένου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον διάλογο Βελιγραδίου-Πρίστινας και άλλα θέματα περιοχής Δυτικών Βαλκανίων Απόφαση (ΕΕ) 2020/489 του Συμβουλίου, της 2ας Απριλίου 2020, για τον διορισμό του ειδικού εντεταλμένου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον διάλογο Βελιγραδίου-Πρίστινας και άλλα θέματα περιοχής Δυτικών Βαλκανίων ΕΕ L 105 της 3.4.2020, σ. 3–6	6754/20
Κανονισμός του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1352/2014 σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης που επικρατεί στην Υεμένη Κανονισμός (ΕΕ) 2020/488 του Συμβουλίου, της 2ας Απριλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1352/2014 σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης που επικρατεί στην Υεμένη ΕΕ L 105 της 3.4.2020, σ. 1–2	6831/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 3 Απριλίου 2020	CM 1868/20
Απόφαση του Συμβουλίου σχετικά με την ύπαρξη υπερβολικού ελλείμματος στη Ρουμανία Απόφαση (ΕΕ) 2020/509 του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2020, σχετικά με την ύπαρξη υπερβολικού ελλείμματος στη Ρουμανία ΕΕ L 110 της 8.4.2020, σ. 58–59	6304/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 3 Απριλίου 2020	CM 1868/20
Σύσταση του Συμβουλίου προκειμένου να τερματιστεί η κατάσταση του υπερβολικού δημοσιονομικού ελλείμματος στη Ρουμανία Σύσταση του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2020, προκειμένου να τερματιστεί η κατάσταση του υπερβολικού δημοσιονομικού ελλείμματος στη Ρουμανία 2020/C 116/01 ΕΕ C 116 της 8.4.2020, σ. 1–3	6305/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 2020/20
Απόφαση του Συμβουλίου για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, του πρωτοκόλλου της συμφωνίας συνεργασίας για ένα παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) για μη στρατιωτικούς σκοπούς μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της και της Ουκρανίας, ώστε να ληφθεί υπόψη η προσχώρηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Κροατίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση Απόφαση (ΕΕ) 2020/520 του Συμβουλίου, της 18ης Νοεμβρίου 2019, για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, του πρωτοκόλλου της συμφωνίας συνεργασίας για ένα παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) για μη στρατιωτικούς σκοπούς μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της και της Ουκρανίας, ώστε να ληφθεί υπόψη η προσχώρηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Κροατίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση ΕΕ L 117 της 15.4.2020, σ. 1–2	13318/19

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 2013/20
<i>Απόφαση του Συμβουλίου σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Περιφερειακής Διοικούσας Επιτροπής της Κοινότητας Μεταφορών όσον αφορά ορισμένα θέματα προϋπολογισμού σε σχέση με την εφαρμογή της Συνθήκης ίδρυσης της Κοινότητας Μεταφορών</i> Απόφαση (ΕΕ) 2020/522 του Συμβουλίου, της 7ης Απριλίου 2020, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Περιφερειακής Διοικούσας Επιτροπής της Κοινότητας Μεταφορών όσον αφορά ορισμένα θέματα προϋπολογισμού σε σχέση με την εφαρμογή της Συνθήκης ίδρυσης της Κοινότητας Μεταφορών ΕΕ L 117 της 15.4.2020, σ. 9-9	6432/20 6534/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 2006/20
<i>Απόφαση του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης 2011/235/ΚΕΠΠΑ για περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων λόγω της κατάστασης στο Ιράν</i> Απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2020/512 του Συμβουλίου, της 7ης Απριλίου 2020 για την τροποποίηση της απόφασης 2011/235/ΚΕΠΠΑ για περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων και οντοτήτων λόγω της κατάστασης στο Ιράν ΕΕ L 113 της 8.4.2020, σ. 22-37	6113/20
<i>Εκτελεστικός κανονισμός του Συμβουλίου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 359/2011 για περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και οργανισμών λόγω της κατάστασης στο Ιράν</i> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/510 του Συμβουλίου, της 7ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 359/2011 για περιοριστικά μέτρα κατά ορισμένων προσώπων, οντοτήτων και οργανισμών λόγω της κατάστασης στο Ιράν ΕΕ L 113 της 8.4.2020, σ. 1-17	6115/20
<i>Απόφαση του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2017/1869 για τη συμβουλευτική αποστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς στήριξη της μεταρρύθμισης του τομέα της ασφάλειας στο Ιράκ (EUAM Iraq)</i> Απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2020/513 του Συμβουλίου, της 7ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2017/1869 για τη συμβουλευτική αποστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς στήριξη της μεταρρύθμισης του τομέα της ασφάλειας στο Ιράκ (EUAM Iraq) ΕΕ L 113 της 8.4.2020, σ. 38-40	6270/20

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 1987/20
Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών - Έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση εν όψει της έκδοσης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών - εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 7 Απριλίου 2020	5115/20
Σκεπτικό του Συμβουλίου	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Δήλωση του Βελγίου Το Βέλγιο σημείωσε τα αποτελέσματα της προσωρινής συμφωνίας που επετεύχθη στις 11 Δεκεμβρίου μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον κοινωνικό και εμπορικό πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Το Βέλγιο εκφράζει ικανοποίηση για τη σημαντική βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών φορτηγών, ιδίως με την απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο του οχήματος και με την εφαρμογή της απόσπασης στις ενδομεταφορές. Με την ενσωμάτωση των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στο πλαίσιο της συνολικής δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, την επιστροφή των φορτηγών στη βάση τους ανά οκτώ εβδομάδες και το φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη νέων ευφών ταχογράφων που θα διευκολύνουν την εφαρμογή των υφιστάμενων και των νέων κανόνων, αναμένεται να επιτευχθούν ακόμη πιο ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στο μέλλον. Ως εκ τούτου, το Βέλγιο θεωρεί ότι δεν είναι συνεπές να περιοριστεί περαιτέρω η πρόσβαση στην αγορά με την επιβολή περιόδου αναμονής τεσσάρων ημερών στις ενδομεταφορές, ενώ ταυτόχρονα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα εξασφαλίζει ανοδική κοινωνική σύγκλιση. Κατά την αντίληψή μας, η περίοδος αναμονής συνιστά εμπόδιο για το εμπόριο, αντιβαίνοντας στο πνεύμα της εσωτερικής αγοράς και στην αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας, δεδομένου ότι με τις ενδομεταφορές μπορούν να αποφεύγονται οι διαδρομές χωρίς φορτίο. Εκφράζουμε επίσης απογοήτευση για το ότι προστέθηκε και μια πρόταση για τη μακροχρόνια απόσπαση, η οποία δεν περιλαμβανόταν στην πρόταση της Επιτροπής ούτε στις συμφωνίες των δύο συννομοθετών και η οποία δεν έχει ακόμη αξιολογηθεί διεξοδικά. Για τους λόγους αυτούς, παρά τα θετικά κοινωνικά στοιχεία που περιέχονται στη δέσμη μέτρων, το Βέλγιο θα απόσχει από την ψηφοφορία επί της συμφωνίας.	

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία εκφράζουν σοβαρούς προβληματισμούς καθόσον η προσωρινή συμφωνία για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα έρχεται σε αντίθεση με τη βασική ελευθερία παροχής υπηρεσιών στην ενιαία αγορά, την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων καθώς και τις βασικές πολιτικές και στόχους της ΕΕ για το κλίμα.

Πιο συγκεκριμένα, η απαίτηση επιστροφής των βαρέων οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους περιβαλλοντικούς στόχους της ΕΕ, οι οποίοι καθορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της νέας Πράσινης Συμφωνίας. Η υποχρέωση αυτή, εφόσον εγκριθεί, θα προκαλέσει σημαντική αύξηση του αριθμού των διαδρομών χωρίς φορτίο που εκτελούν τα φορτηγά στους ευρωπαϊκούς δρόμους και, ως εκ τούτου, σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών. Ο τομέας αυτός ευθύνεται ήδη για το ένα τέταρτο περίπου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ.

Παρά τις προσπάθειές μας να επισημάνουμε τα σημεία αυτά και παρά τα επιστημονικά στοιχεία που προκύπτουν από μελέτες σχετικά με τις επιπτώσεις που θα έχει μια τέτοια υποχρέωση στην αύξηση των διαδρομών χωρίς φορτίο και των εκπομπών CO₂, δεν υπάρχει ευαισθησία ως προς τις επιπτώσεις που αναμένεται να έχει η εν λόγω διάταξη ενώ απορρίπτεται κάθε ορθολογικό επιχείρημα. Ταυτόχρονα, παρά το ότι, σύμφωνα με το θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας, απαιτείται αξιολόγηση των επιπτώσεων για κάθε τέτοιο μέτρο σε επίπεδο ΕΕ, δεν έχει υποβληθεί ακόμη καμία σχετική αξιολόγηση.

Τα οχήματα που επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης αποτελούν ένα μόνο παράδειγμα των μέτρων, στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, τα οποία είναι υπερβολικά περιοριστικά και δημιουργούν διακρίσεις. Έχουμε παρόμοιους προβληματισμούς και για τους περιορισμούς που προβλέπονται στις ενδομεταφορές με τη μορφή υπερβολικά μακράς περιόδου αναμονής. Αυτή η περίοδος αναμονής ισοδυναμεί με μέτρο προστατευτισμού, το οποίο θα έχει μάλλον αρνητικό αντίκτυπο στην ενιαία αγορά. Η υποχρέωση επιστροφής των φορτηγών καθώς και οι περιορισμοί που επιβάλλονται στις ενδομεταφορές θα προκαλέσουν, σύμφωνα με εκτιμήσεις αναγνωρισμένων ερευνητικών ιδρυμάτων, εκατομμύρια επιπλέον τόνους εκπομπών CO₂ ετησίως.

Ένα ακόμη θέμα σοβαρού προβληματισμού είναι ότι η υποχρεωτική επιστροφή των οχημάτων θα αποβεί εις βάρος των κρατών μελών τα οποία, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, θα αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών με φορτηγά στην ενιαία αγορά, καθώς τα οχήματά τους θα πρέπει να καλύπτουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις και να ξεπερνούν σημαντικά φυσικά εμπόδια, ιδίως όταν πρόκειται για νησιά.

Ένας άλλος παράγοντας που δεν έχει εξεταστεί δεόντως είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός από μεταφορείς τρίτων χωρών. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό φαινόμενο, δεδομένου ότι η λύση που θα υιοθετηθεί θα έχει μακροπρόθεσμες επιπτώσεις όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, αλλά και στην οικονομία της ΕΕ εν γένει.

Ο τομέας των μεταφορών δικαιούται ένα ισότιμο και ισχυρό ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα τονώσει ακόμη περισσότερο την ανάπτυξή του, εξασφαλίζοντας παράλληλα ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες. Αντί για ισορροπημένες διατάξεις και μια πραγματική συμβιβαστική λύση, η προσωρινή συμφωνία επιβάλλει περιοριστικά, δυσανάλογα μέτρα και μέτρα προστατευτισμού.

Η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα συνιστά βασικό φάκελο για την ευρωπαϊκή ενιαία αγορά καθώς και για τον τομέα των οδικών μεταφορών.

Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι αναγκαίο να διατηρήσουμε ομαλή τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και των οικονομιών όλων των κρατών μελών της ΕΕ, εξασφαλίζοντας τη συνέπεια με τις λοιπές πολιτικές της ΕΕ.

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία εκφράζουν την αντίθεσή τους για το γεγονός ότι η ρήτρα επικουρικότητας και αναλογικότητας περιελήφθη αυτομάτως, κατά την τεχνική αναθεώρηση των κειμένων από τους γλωσσομαθείς νομικούς, στην πολιτική συμφωνία που επετεύχθη επί των τριών νομικών πράξεων της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Αναγνωρίζουμε ότι οι αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας έχουν πρωταρχική σημασία για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕ. Ωστόσο, η προσθήκη μιας τέτοιας ρήτρας σε αυτό το προχωρημένο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας δεν αποτελεί γενικά ορθή πρακτική και, στην περίπτωση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να γίνει δεκτή λόγω της πολιτικής ευαισθησίας του όλου θέματος, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ότι οι προτεινόμενες διατάξεις θα έχουν μακροπρόθεσμες συνέπειες στη λειτουργία του ευρωπαϊκού τομέα οδικών μεταφορών.

Δυστυχώς αποδεικνύει επίσης ότι η επίσπευση των διαδικασιών είχε αρνητικά αποτελέσματα όσον αφορά την ποιότητα της εγκριθείσας νομοθεσίας. Επιπλέον, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι δεν υπήρξε καμία αξιολόγηση των επιπτώσεων ορισμένων βασικών διατάξεων της πολιτικής συμφωνίας. Η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε το γεγονός με τη δήλωσή της στη συνεδρίαση της EMA - 1ο τμήμα, στις 20 Δεκεμβρίου 2019, με την οποία επιβεβαίωσε ότι ορισμένα μέτρα δεν συμπεριλαμβάνονταν στις προτάσεις της που υποβλήθηκαν στις 31 Μαΐου 2017 και δεν είχαν αποτελέσει αντικείμενο αξιολόγησης επιπτώσεων.

Η απουσία διεξοδικής ανάλυσης εμποδίζει την ορθή αξιολόγηση των μέτρων που προτείνονται στις τρεις νομοθετικές πράξεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τον κανόνα της αναλογικότητας.

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία, λαμβάνοντας υπόψη την άνευ προηγουμένου εξάπλωση του κοροναϊού COVID-19 που ήδη επηρεάζει και, δυστυχώς, θα εξακολουθήσει να πλήττει σε μεγάλο βαθμό τον τομέα των οδικών μεταφορών, ζητούν την αναστολή των εργασιών για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα εν όσω διαρκεί η πανδημία. Ως εκ τούτου, ψηφίζουμε κατά της έγκρισης του φακέλου μέσω γραπτής διαδικασίας σε αυτή τη δύσκολη περίοδο.

Αναμένεται ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις θα αναστείλουν ή θα διακόψουν τη λειτουργία τους, γεγονός που θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση της προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών και, ως εκ τούτου, στην παράδοση αγαθών σε βάρος των πολιτών της ΕΕ και της ομαλής λειτουργίας της οικονομίας.

Λαμβανομένων υπόψη του απαραίτητου ρόλου των οδικών μεταφορών για την προσπάθεια αποκατάστασης κατά την περίοδο μετά την έξαρση της COVID-19 και των εκτεταμένων απωλειών που υφίσταται ο τομέας κατά τη διαχείριση της επιδημίας, οι οδικές μεταφορές και η οικονομία της ΕΕ δεν θα είναι σε θέση να στηρίξουν τον περιττό κανονιστικό κλυδωνισμό που θα προκληθεί από την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να έχουμε κατά νου ότι η συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, δηλαδή ιδιαίτερα ευάλωτες.

Υπό τις παρούσες συνθήκες, η έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα στην παρούσα μορφή της δεν είναι ούτε εύλογη ούτε δικαιολογημένη. Θα θέλαμε να τονίσουμε ότι το οικονομικό τοπίο της ΕΕ μετά την κρίση του κοροναϊού θα είναι εντελώς διαφορετικό και πιστεύουμε ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών θα χρειαστεί νέες λύσεις για την αντιμετώπιση αυτής της νέας πραγματικότητας.

Έχοντας υπόψη την προαναφερθείσα κατάσταση, είμαστε πεπεισμένοι ότι οι λύσεις που προβλέπονται στην πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα πρέπει να αναμορφωθούν, ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στη νέα οικονομική πραγματικότητα. Ως εκ τούτου, προτείνουμε να ανασταλούν οι περαιτέρω εργασίες επί του φακέλου αυτού εν όσω διαρκεί η πανδημία.

Δήλωση της Εσθονίας

Η Εσθονία υποστηρίζει απόλυτα τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, οι οποίες έχουν σκοπό να προλειαίνουν το έδαφος ώστε να θεσπιστούν σαφείς κανόνες για τις οδικές μεταφορές. Η Εσθονία πιστεύει ότι η αγορά των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις γενικές αρχές της ενιαίας αγοράς, ανοικτή στον ανταγωνισμό, αποτελεσματική και ευνοϊκή για το περιβάλλον. Η Εσθονία πιστεύει ότι οι πρόσθετες απαιτήσεις δεν πρέπει να επιβάλλουν υπέρμετρο διοικητικό φόρτο στις επιχειρήσεις ή στις αρχές του δημόσιου τομέα ή να έρχονται σε σύγκρουση με τους στόχους της κλιματικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη δέσμη, η Εσθονία τήρησε εποικοδομητική στάση, προσπαθώντας να λάβει υπόψη και να υποστηρίξει προτάσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, να καταπολεμήσουν τις παράνομες πρακτικές της αγοράς και να μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις κατέληξαν σε μια συμφωνία που θέτει τους μεταφορείς της Εσθονίας σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, ιδίως επιβάλλοντας στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών την υποχρέωση να οργανώνουν τη δραστηριότητα του στόλου τους κατά τρόπο ώστε τα οχήματά τους να επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης εντός οκτώ εβδομάδων μετά την αποχώρησή τους από αυτό («υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος»).

Η υποχρέωση αυτή δεν αποτελούσε μέρος της αρχικής δέσμης μέτρων και δεν υπεβλήθη σε ουσιαστική αξιολόγηση επιπτώσεων, πράγμα που προκαλεί ανησυχίες όσον αφορά τη συμμόρφωσή της προς τη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

Δεύτερον, η επιστροφή των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης περιορίζει το γεωγραφικό πεδίο των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών του συγκεκριμένου κράτους μέλους και, ως εκ τούτου, δεν συνάδει με τον στόχο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα που συνίσταται στην εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού.

Τρίτον, δεδομένου ότι η υποχρέωση αυτή αυξάνει τον αριθμό των διαδρομών χωρίς φορτίο προκαλώντας επιπλέον εκπομπές CO₂, η Εσθονία είναι της άποψης ότι η απαίτηση αυτή έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους της κλιματικής πολιτικής της ΕΕ και τους στόχους της Συμφωνίας των Παρισίων και δεν συνάδει με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019.

Επιπλέον, η Εσθονία θεωρεί δυσανάλογη την απαίτηση αυτή, δεδομένου ότι η συμφωνία περιλαμβάνει ήδη μέτρα για την καταπολέμηση του φαινομένου των λεγόμενων «εικονικών εταιρειών». Η υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος ενδέχεται να δώσει κίνητρα για τέτοιες πρακτικές και, επιπλέον, να ωθήσει τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών από τα περιφερειακά κράτη μέλη να μετεγκατασταθούν, προκαλώντας μείωση των θέσεων εργασίας και των φορολογικών εσόδων.

Τέλος, δεδομένου ότι το μέτρο ενδέχεται να αυξήσει τον όγκο της οδικής κυκλοφορίας, η Εσθονία ανησυχεί για τις επιπτώσεις του στην οδική ασφάλεια.

Κατά συνέπεια, και τονίζοντας εκ νέου ότι υποστηρίζει τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Εσθονία εκφράζει απογοήτευση για το γεγονός ότι περιελήφθη στη συμφωνία η υποχρέωση επιστροφής του οχήματος. Βάσει των ανωτέρω, η Εσθονία θα καταψηφίσει τη συμφωνία.

Δήλωση της Ουγγαρίας

Η Ουγγαρία επιθυμεί να επαναλάβει τη βαθιά της ανησυχία για τις επιζήμιες επιπτώσεις των διαφόρων συνιστωσών της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, οι οποίες προκαλούν στρεβλώσεις της αγοράς και έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο κλίμα, και εκφράζει μεγάλη δυσaréσκεια για το ότι δεν έγιναν οι κατάλληλες και διεξοδικές αξιολογήσεις επιπτώσεων, γεγονός που αντιβαίνει προς τους αρχικούς στόχους της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Η Ουγγαρία επέδειξε πάντα προθυμία για την καταπολέμηση της απάτης, των καταχρήσεων και των αθέμιτων πρακτικών, καθώς και για την βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Κατά την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, θα πρέπει να αποφύγουμε τον κατακερματισμό, τον προστατευτισμό και την επιβολή υπερβολικού διοικητικού φόρτου στις ευρωπαϊκές μεταφορικές εταιρίες οι οποίες λειτουργούν νομίμως στην εσωτερική αγορά των οδικών μεταφορών. Για εμάς, η διατήρηση της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής μας αγοράς δεν είναι διαπραγματεύσιμη, καθώς θα οδηγήσει σε αύξηση των θέσεων απασχόλησης και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη σε μια εποχή όλο και περισσότερων παγκόσμιων οικονομικών εντάσεων.

Ως εκ τούτου, με τη δέσμη αυτή θα έπρεπε να φροντίσουμε ώστε το μελλοντικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ να μας επιτρέψει να αξιοποιήσουμε πλήρως τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, διασφαλίζοντας παράλληλα τον θεμιτό ανταγωνισμό και ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς. Ωστόσο, η τελική συμφωνία δεν επιτυγχάνει αυτή την ισορροπία και ευνοεί μία και μόνη προσέγγιση βασιζόμενη στον κρατικό προστατευτισμό και σε κανόνες που είναι αδύνατον να εφαρμοσθούν από τον συγκεκριμένο επαγγελματικό κλάδο.

Συγκεκριμένα, είμαστε πεπεισμένοι ότι η θέσπιση ειδικών κανόνων για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών («lex specialis») συνιστά αδικαιολόγητο περιορισμό των θεμελιωδών ελευθεριών και, ως εκ τούτου, στρεβλώνει τους όρους ανταγωνισμού εντός της ΕΕ. Σημειώνουμε ότι η τελική συμφωνία δικαιολογεί τις επιφυλάξεις μας για το αν θα πρέπει να διαχωρισθεί το θέμα των οδικών μεταφορών από την τροποποίηση της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων [οδηγία (ΕΕ) 2018/957]. Συγκεκριμένα, το χρησιμοποιούμενο μοντέλο που διαχωρίζει το είδος μεταφορών όσον αφορά την απόσπαση οδηγών, δεν αποτελούσε μέρος της πρότασης της Επιτροπής και, ως εκ τούτου, δεν υπεβλήθη σε αξιολόγηση επιπτώσεων.

Δεύτερον, θεωρούμε επίσης εξαιρετικά προβληματικό το γεγονός ότι η πλήρης απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο δεν λαμβάνει υπόψη την έλλειψη χώρων ανάπαυσης στην ΕΕ με την κατάλληλη υποδομή για τους οδηγούς. Επομένως, μια τέτοια απαγόρευση θα συνιστούσε διάταξη της Ένωσης η οποία δεν θα μπορεί να εκτελεστεί, θέτοντας εν αμφιβόλω τη νομιμότητά της.

Τρίτον, όσον αφορά τους στόχους μας για το κλίμα, η απαίτηση επιστροφής των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους κλιματικούς στόχους της ΕΕ, τους οποίους παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας στις 11 Δεκεμβρίου 2019. Ένα τέτοιο μέτρο, εάν εγκριθεί, θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των δρομολογίων των φορτηγών χωρίς φορτίο στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητόδρομους και, ως εκ τούτου, την αύξηση των εκπομπών CO₂ που οφείλονται στις οδικές μεταφορές.

Ένας άλλος παράγοντας που δεν ελήφθη δεόντως υπόψη στην τελική συμφωνία είναι ο κίνδυνος δημιουργίας αθέμιτου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος υπέρ των μεταφορικών εταιριών τρίτων χωρών. Επιπλέον, η υποχρεωτική αντικατάσταση των ταχογράφων υψηλού κόστους συνεπάγεται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους μεταφορείς τρίτων χωρών, καθώς η ημερομηνία εγκατάστασης ευφών ταχογράφων για οχήματα επιχειρήσεων που διέπονται από τους κανόνες της AETR (Ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές) είναι αβέβαιη.

Ο εκσυγχρονισμός του ευρωπαϊκού τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος αποτελεί ζωτικό στοιχείο της ευρωπαϊκής οικονομίας, είναι αναγκαίος τόσο από κοινωνικής όσο και από ανταγωνιστικής απόψεως. Ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να ληφθούν πλήρως υπόψη τα επιτεύγματα και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και χωρίς υπεύθυνη δράση για την υλοποίηση των φιλόδοξων κλιματικών στόχων.

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 1986/20
<i>Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων</i> <i>- Έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου</i> Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων - Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 7 Απριλίου 2020	5114/20
Σκεπτικό του Συμβουλίου	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Δήλωση του Βελγίου Το Βέλγιο σημείωσε τα αποτελέσματα της προσωρινής συμφωνίας που επετεύχθη στις 11 Δεκεμβρίου μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον κοινωνικό και εμπορικό πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Το Βέλγιο εκφράζει ικανοποίηση για τη σημαντική βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών φορτηγών, ιδίως με την απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο του οχήματος και με την εφαρμογή της απόσπασης στις ενδομεταφορές. Με την ενσωμάτωση των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στο πλαίσιο της συνολικής δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, την επιστροφή των φορτηγών στη βάση τους ανά οκτώ εβδομάδες και το φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη νέων ευφών ταχογράφων που θα διευκολύνουν την εφαρμογή των υφιστάμενων και των νέων κανόνων, αναμένεται να επιτευχθούν ακόμη πιο ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στο μέλλον. Ως εκ τούτου, το Βέλγιο θεωρεί ότι δεν είναι συνεπές να περιοριστεί περαιτέρω η πρόσβαση στην αγορά με την επιβολή περιόδου αναμονής τεσσάρων ημερών στις ενδομεταφορές, ενώ ταυτόχρονα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα εξασφαλίζει ανοδική κοινωνική σύγκλιση. Κατά την αντίληψή μας, η περίοδος αναμονής συνιστά εμπόδιο για το εμπόριο, αντιβαίνοντας στο πνεύμα της εσωτερικής αγοράς και στην αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας, δεδομένου ότι με τις ενδομεταφορές μπορούν να αποφεύγονται οι διαδρομές χωρίς φορτίο. Εκφράζουμε επίσης απογοήτευση για το ότι προστέθηκε και μια πρόταση για τη μακροχρόνια απόσπαση, η οποία δεν περιλαμβανόταν στην πρόταση της Επιτροπής ούτε στις συμφωνίες των δύο συννομοθετών και η οποία δεν έχει ακόμη αξιολογηθεί διεξοδικά. Για τους λόγους αυτούς, παρά τα θετικά κοινωνικά στοιχεία που περιέχονται στη δέση μέτρων, το Βέλγιο θα απόσχει από την ψηφοφορία επί της συμφωνίας.	

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία εκφράζουν σοβαρούς προβληματισμούς καθώς η προσωρινή συμφωνία για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα έρχεται σε αντίθεση με τη βασική ελευθερία παροχής υπηρεσιών στην ενιαία αγορά, την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων καθώς και τις βασικές πολιτικές και στόχους της ΕΕ για το κλίμα.

Πιο συγκεκριμένα, η απαίτηση επιστροφής των βαρέων οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους περιβαλλοντικούς στόχους της ΕΕ, οι οποίοι καθορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της νέας Πράσινης Συμφωνίας. Η υποχρέωση αυτή, εφόσον εγκριθεί, θα προκαλέσει σημαντική αύξηση του αριθμού των διαδρομών χωρίς φορτίο που εκτελούν τα φορτηγά στους ευρωπαϊκούς δρόμους και, ως εκ τούτου, σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών. Ο τομέας αυτός ευθύνεται ήδη για το ένα τέταρτο περίπου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ.

Παρά τις προσπάθειές μας να επισημάνουμε τα σημεία αυτά και παρά τα επιστημονικά στοιχεία που προκύπτουν από μελέτες σχετικά με τις επιπτώσεις που θα έχει μια τέτοια υποχρέωση στην αύξηση των διαδρομών χωρίς φορτίο και των εκπομπών CO₂, δεν υπάρχει ευαισθησία ως προς τις επιπτώσεις που αναμένεται να έχει η εν λόγω διάταξη ενώ απορρίπτεται κάθε ορθολογικό επιχείρημα. Ταυτόχρονα, παρά το ότι, σύμφωνα με το θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας, απαιτείται αξιολόγηση των επιπτώσεων για κάθε τέτοιο μέτρο σε επίπεδο ΕΕ, δεν έχει υποβληθεί ακόμη καμία σχετική αξιολόγηση.

Τα οχήματα που επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης αποτελούν ένα μόνο παράδειγμα των μέτρων, στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, τα οποία είναι υπερβολικά περιοριστικά και δημιουργούν διακρίσεις. Έχουμε παρόμοιους προβληματισμούς και για τους περιορισμούς που προβλέπονται στις ενδομεταφορές με τη μορφή υπερβολικά μακράς περιόδου αναμονής. Αυτή η περίοδος αναμονής ισοδυναμεί με μέτρο προστατευτισμού, το οποίο θα έχει μάλλον αρνητικό αντίκτυπο στην ενιαία αγορά. Η υποχρέωση επιστροφής των φορτηγών καθώς και οι περιορισμοί που επιβάλλονται στις ενδομεταφορές θα προκαλέσουν, σύμφωνα με εκτιμήσεις αναγνωρισμένων ερευνητικών ιδρυμάτων, εκατομμύρια επιπλέον τόνους εκπομπών CO₂ ετησίως.

Ένα ακόμη θέμα σοβαρού προβληματισμού είναι ότι η υποχρεωτική επιστροφή των οχημάτων θα αποβεί εις βάρος των κρατών μελών τα οποία, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, θα αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών με φορτηγά στην ενιαία αγορά, καθώς τα οχήματά τους θα πρέπει να καλύπτουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις και να ξεπερνούν σημαντικά φυσικά εμπόδια, ιδίως όταν πρόκειται για νησιά.

Ένας άλλος παράγοντας που δεν έχει εξεταστεί δεόντως είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός από μεταφορείς τρίτων χωρών. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό φαινόμενο, δεδομένου ότι η λύση που θα υιοθετηθεί θα έχει μακροπρόθεσμες επιπτώσεις όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, αλλά και στην οικονομία της ΕΕ εν γένει.

Ο τομέας των μεταφορών δικαιούται ένα ισότιμο και ισχυρό ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα τονώσει ακόμη περισσότερο την ανάπτυξή του, εξασφαλίζοντας παράλληλα ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες. Αντί για ισορροπημένες διατάξεις και μια πραγματική συμβιβαστική λύση, η προσωρινή συμφωνία επιβάλλει περιοριστικά, δυσανάλογα μέτρα και μέτρα προστατευτισμού.

Η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα συνιστά βασικό φάκελο για την ευρωπαϊκή ενιαία αγορά καθώς και για τον τομέα των οδικών μεταφορών. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι αναγκαίο να διατηρήσουμε ομαλή τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και των οικονομιών όλων των κρατών μελών της ΕΕ, εξασφαλίζοντας τη συνέπεια με τις λοιπές πολιτικές της ΕΕ.

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία εκφράζουν την αντίθεσή τους για το γεγονός ότι η ρήτρα επικουρικότητας και αναλογικότητας περιελήφθη αυτομάτως, κατά την τεχνική αναθεώρηση των κειμένων από τους γλωσσομαθείς νομικούς, στην πολιτική συμφωνία που επετεύχθη επί των τριών νομικών πράξεων της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Αναγνωρίζουμε ότι οι αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας έχουν πρωταρχική σημασία για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕ. Ωστόσο, η προσθήκη μιας τέτοιας ρήτρας σε αυτό το προχωρημένο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας δεν αποτελεί γενικά ορθή πρακτική και, στην περίπτωση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να γίνει δεκτή λόγω της πολιτικής ευαισθησίας του όλου θέματος, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ότι οι προτεινόμενες διατάξεις θα έχουν μακροπρόθεσμες συνέπειες στη λειτουργία του ευρωπαϊκού τομέα οδικών μεταφορών.

Δυστυχώς αποδεικνύει επίσης ότι η επίσπευση των διαδικασιών είχε αρνητικά αποτελέσματα όσον αφορά την ποιότητα της εγκριθείσας νομοθεσίας. Επιπλέον, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι δεν υπήρξε καμία αξιολόγηση των επιπτώσεων ορισμένων βασικών διατάξεων της πολιτικής συμφωνίας. Η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε το γεγονός με τη δήλωσή της στη συνεδρίαση της EMA - 1ο τμήμα, στις 20 Δεκεμβρίου 2019, με την οποία επιβεβαίωσε ότι ορισμένα μέτρα δεν συμπεριλαμβάνονταν στις προτάσεις της που υποβλήθηκαν στις 31 Μαΐου 2017 και δεν είχαν αποτελέσει αντικείμενο αξιολόγησης επιπτώσεων.

Η απουσία διεξοδικής ανάλυσης εμποδίζει την ορθή αξιολόγηση των μέτρων που προτείνονται στις τρεις νομοθετικές πράξεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τον κανόνα της αναλογικότητας.

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία, λαμβάνοντας υπόψη την άνευ προηγουμένου εξάπλωση του κοροναϊού COVID-19 που ήδη επηρεάζει και, δυστυχώς, θα εξακολουθήσει να πλήττει σε μεγάλο βαθμό τον τομέα των οδικών μεταφορών, ζητούν την αναστολή των εργασιών για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα εν όσω διαρκεί η πανδημία. Ως εκ τούτου, ψηφίζουμε κατά της έγκρισης του φακέλου μέσω γραπτής διαδικασίας σε αυτή τη δύσκολη περίοδο.

Αναμένεται ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις θα αναστείλουν ή θα διακόψουν τη λειτουργία τους, γεγονός που θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση της προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών και, ως εκ τούτου, στην παράδοση αγαθών σε βάρος των πολιτών της ΕΕ και της ομαλής λειτουργίας της οικονομίας.

Λαμβανομένων υπόψη του απαραίτητου ρόλου των οδικών μεταφορών για την προσπάθεια αποκατάστασης κατά την περίοδο μετά την έξαρση της COVID-19 και των εκτεταμένων απωλειών που υφίσταται ο τομέας κατά τη διαχείριση της επιδημίας, οι οδικές μεταφορές και η οικονομία της ΕΕ δεν θα είναι σε θέση να στηρίξουν τον περιττό κανονιστικό κλυδωνισμό που θα προκληθεί από την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να έχουμε κατά νου ότι η συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, δηλαδή ιδιαίτερα ευάλωτες.

Υπό τις παρούσες συνθήκες, η έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα στην παρούσα μορφή της δεν είναι ούτε εύλογη ούτε δικαιολογημένη. Θα θέλαμε να τονίσουμε ότι το οικονομικό τοπίο της ΕΕ μετά την κρίση του κοροναϊού θα είναι εντελώς διαφορετικό και πιστεύουμε ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών θα χρειαστεί νέες λύσεις για την αντιμετώπιση αυτής της νέας πραγματικότητας.

Έχοντας υπόψη την προαναφερθείσα κατάσταση, είμαστε πεπεισμένοι ότι οι λύσεις που προβλέπονται στην πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα πρέπει να αναμορφωθούν, ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στη νέα οικονομική πραγματικότητα. Ως εκ τούτου, προτείνουμε να ανασταλούν οι περαιτέρω εργασίες επί του φακέλου αυτού εν όσω διαρκεί η πανδημία.

Δήλωση της Εσθονίας

Η Εσθονία υποστηρίζει απόλυτα τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, οι οποίες έχουν σκοπό να προλειάνουν το έδαφος ώστε να θεσπιστούν σαφείς κανόνες για τις οδικές μεταφορές. Η Εσθονία πιστεύει ότι η αγορά των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις γενικές αρχές της ενιαίας αγοράς, ανοικτή στον ανταγωνισμό, αποτελεσματική και ευνοϊκή για το περιβάλλον. Η Εσθονία πιστεύει ότι οι πρόσθετες απαιτήσεις δεν πρέπει να επιβάλλουν υπέρμετρο διοικητικό φόρτο στις επιχειρήσεις ή στις αρχές του δημόσιου τομέα ή να έρχονται σε σύγκρουση με τους στόχους της κλιματικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη δέση, η Εσθονία τήρησε εποικοδομητική στάση, προσπαθώντας να λάβει υπόψη και να υποστηρίξει προτάσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, να καταπολεμήσουν τις παράνομες πρακτικές της αγοράς και να μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις κατέληξαν σε μια συμφωνία που θέτει τους μεταφορείς της Εσθονίας σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, ιδίως επιβάλλοντας στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών την υποχρέωση να οργανώνουν τη δραστηριότητα του στόλου τους κατά τρόπο ώστε τα οχήματά τους να επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης εντός οκτώ εβδομάδων μετά την αποχώρησή τους από αυτό («υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος»).

Η υποχρέωση αυτή δεν αποτελούσε μέρος της αρχικής δέσμης μέτρων και δεν υπεβλήθη σε ουσιαστική αξιολόγηση επιπτώσεων, πράγμα που προκαλεί ανησυχίες όσον αφορά τη συμμόρφωσή της προς τη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

Δεύτερον, η επιστροφή των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης περιορίζει το γεωγραφικό πεδίο των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών του συγκεκριμένου κράτους μέλους και, ως εκ τούτου, δεν συνάδει με τον στόχο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα που συνίσταται στην εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού.

Τρίτον, δεδομένου ότι η υποχρέωση αυτή αυξάνει τον αριθμό των διαδρομών χωρίς φορτίο προκαλώντας επιπλέον εκπομπές CO₂, η Εσθονία είναι της άποψης ότι η απαίτηση αυτή έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους της κλιματικής πολιτικής της ΕΕ και τους στόχους της Συμφωνίας των Παρισίων και δεν συνάδει με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019.

Επιπλέον, η Εσθονία θεωρεί δυσανάλογη την απαίτηση αυτή, δεδομένου ότι η συμφωνία περιλαμβάνει ήδη μέτρα για την καταπολέμηση του φαινομένου των λεγόμενων «εικονικών εταιρειών». Η υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος ενδέχεται να δώσει κίνητρα για τέτοιες πρακτικές και, επιπλέον, να ωθήσει τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών από τα περιφερειακά κράτη μέλη να μετεγκατασταθούν, προκαλώντας μείωση των θέσεων εργασίας και των φορολογικών εσόδων.

Τέλος, δεδομένου ότι το μέτρο ενδέχεται να αυξήσει τον όγκο της οδικής κυκλοφορίας, η Εσθονία ανησυχεί για τις επιπτώσεις του στην οδική ασφάλεια.

Κατά συνέπεια, και τονίζοντας εκ νέου ότι υποστηρίζει τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Εσθονία εκφράζει απογοήτευση για το γεγονός ότι περιελήφθη στη συμφωνία η υποχρέωση επιστροφής του οχήματος. Βάσει των ανωτέρω, η Εσθονία θα καταψηφίσει τη συμφωνία.

Δήλωση της Ουγγαρίας

Η Ουγγαρία επιθυμεί να επαναλάβει τη βαθιά της ανησυχία για τις επιζήμιες επιπτώσεις των διαφόρων συνιστωσών της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, οι οποίες προκαλούν στρεβλώσεις της αγοράς και έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο κλίμα, και εκφράζει μεγάλη δυσaréσκεια για το ότι δεν έγιναν οι κατάλληλες και διεξοδικές αξιολογήσεις επιπτώσεων, γεγονός που αντιβαίνει προς τους αρχικούς στόχους της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Η Ουγγαρία επέδειξε πάντα προθυμία για την καταπολέμηση της απάτης, των καταχρήσεων και των αθέμιτων πρακτικών, καθώς και για την βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Κατά την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, θα πρέπει να αποφύγουμε τον κατακερματισμό, τον προστατευτισμό και την επιβολή υπερβολικού διοικητικού φόρτου στις ευρωπαϊκές μεταφορικές εταιρίες οι οποίες λειτουργούν νομίμως στην εσωτερική αγορά των οδικών μεταφορών. Για εμάς, η διατήρηση της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής μας αγοράς δεν είναι διαπραγματεύσιμη, καθώς θα οδηγήσει σε αύξηση των θέσεων απασχόλησης και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη σε μια εποχή όλο και περισσότερων παγκόσμιων οικονομικών εντάσεων.

Ως εκ τούτου, με τη δέσμη αυτή θα έπρεπε να φροντίσουμε ώστε το μελλοντικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ να μας επιτρέψει να αξιοποιήσουμε πλήρως τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, διασφαλίζοντας παράλληλα τον θεμιτό ανταγωνισμό και ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς. Ωστόσο, η τελική συμφωνία δεν επιτυγχάνει αυτή την ισορροπία και ευνοεί μία και μόνη προσέγγιση βασιζόμενη στον κρατικό προστατευτισμό και σε κανόνες που είναι αδύνατον να εφαρμοσθούν από τον συγκεκριμένο επαγγελματικό κλάδο.

Συγκεκριμένα, είμαστε πεπεισμένοι ότι η θέσπιση ειδικών κανόνων για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών («lex specialis») συνιστά αδικαιολόγητο περιορισμό των θεμελιωδών ελευθεριών και, ως εκ τούτου, στρεβλώνει τους όρους ανταγωνισμού εντός της ΕΕ. Σημειώνουμε ότι η τελική συμφωνία δικαιολογεί τις επιφυλάξεις μας για το αν θα πρέπει να διαχωρισθεί το θέμα των οδικών μεταφορών από την τροποποίηση της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων [οδηγία (ΕΕ) 2018/957]. Συγκεκριμένα, το χρησιμοποιούμενο μοντέλο που διαχωρίζει το είδος μεταφορών όσον αφορά την απόσπαση οδηγών, δεν αποτελούσε μέρος της πρότασης της Επιτροπής και, ως εκ τούτου, δεν υπεβλήθη σε αξιολόγηση επιπτώσεων.

Δεύτερον, θεωρούμε επίσης εξαιρετικά προβληματικό το γεγονός ότι η πλήρης απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο δεν λαμβάνει υπόψη την έλλειψη χώρων ανάπαυσης στην ΕΕ με την κατάλληλη υποδομή για τους οδηγούς. Επομένως, μια τέτοια απαγόρευση θα συνιστούσε διάταξη της Ένωσης η οποία δεν θα μπορεί να εκτελεστεί, θέτοντας εν αμφιβόλω τη νομιμότητά της.

Τρίτον, όσον αφορά τους στόχους μας για το κλίμα, η απαίτηση επιστροφής των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους κλιματικούς στόχους της ΕΕ, τους οποίους παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας στις 11 Δεκεμβρίου 2019. Ένα τέτοιο μέτρο, εάν εγκριθεί, θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των δρομολογίων των φορτηγών χωρίς φορτίο στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητόδρομους και, ως εκ τούτου, την αύξηση των εκπομπών CO₂ που οφείλονται στις οδικές μεταφορές.

Ένας άλλος παράγοντας που δεν ελήφθη δεόντως υπόψη στην τελική συμφωνία είναι ο κίνδυνος δημιουργίας αθέμιτου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος υπέρ των μεταφορικών εταιριών τρίτων χωρών. Επιπλέον, η υποχρεωτική αντικατάσταση των ταχογράφων υψηλού κόστους συνεπάγεται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους μεταφορείς τρίτων χωρών, καθώς η ημερομηνία εγκατάστασης ευφών ταχογράφων για οχήματα επιχειρήσεων που διέπονται από τους κανόνες της AETR (Ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές) είναι αβέβαιη.

Ο εκσυγχρονισμός του ευρωπαϊκού τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος αποτελεί ζωτικό στοιχείο της ευρωπαϊκής οικονομίας, είναι αναγκαίος τόσο από κοινωνικής όσο και από ανταγωνιστικής απόψεως. Ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να ληφθούν πλήρως υπόψη τα επιτεύγματα και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και χωρίς υπεύθυνη δράση για την υλοποίηση των φιλόδοξων κλιματικών στόχων.

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 1985/20
<i>Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/EK και την οδηγία 2014/67/EE για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/EK όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012</i> - Έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/EK και την οδηγία 2014/67/EE για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/EK όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 - Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 7 Απριλίου 2020	5112/20
Σκεπτικό του Συμβουλίου	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία εκφράζουν σοβαρούς προβληματισμούς καθόσον η προσωρινή συμφωνία για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα έρχεται σε αντίθεση με τη βασική ελευθερία παροχής υπηρεσιών στην ενιαία αγορά, την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων καθώς και τις βασικές πολιτικές και στόχους της ΕΕ για το κλίμα. Πιο συγκεκριμένα, η απαίτηση επιστροφής των βαρέων οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους περιβαλλοντικούς στόχους της ΕΕ, οι οποίοι καθορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της νέας Πράσινης Συμφωνίας. Η υποχρέωση αυτή, εφόσον εγκριθεί, θα προκαλέσει σημαντική αύξηση του αριθμού των διαδρομών χωρίς φορτίο που εκτελούν τα φορτηγά στους ευρωπαϊκούς δρόμους και, ως εκ τούτου, σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών. Ο τομέας αυτός ευθύνεται ήδη για το ένα τέταρτο περίπου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ. Παρά τις προσπάθειές μας να επισημάνουμε τα σημεία αυτά και παρά τα επιστημονικά στοιχεία που προκύπτουν από μελέτες σχετικά με τις επιπτώσεις που θα έχει μια τέτοια υποχρέωση στην αύξηση των διαδρομών χωρίς φορτίο και των εκπομπών CO₂, δεν υπάρχει ευαισθησία ως προς τις επιπτώσεις που αναμένεται να έχει η εν λόγω διάταξη ενώ απορρίπτεται κάθε ορθολογικό επιχείρημα. Ταυτόχρονα, παρά το ότι, σύμφωνα με το θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας, απαιτείται αξιολόγηση των επιπτώσεων για κάθε τέτοιο μέτρο σε επίπεδο ΕΕ, δεν έχει υποβληθεί ακόμη καμία σχετική αξιολόγηση. Τα οχήματα που επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης αποτελούν ένα μόνο παράδειγμα των μέτρων, στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, τα οποία είναι υπερβολικά περιοριστικά και δημιουργούν διακρίσεις. Έχουμε παρόμοιους προβληματισμούς και για τους περιορισμούς που προβλέπονται στις ενδομεταφορές με τη μορφή υπερβολικά μακράς περιόδου αναμονής. Αυτή η περίοδος αναμονής ισοδυναμεί με μέτρο προστατευτισμού, το οποίο θα έχει μάλλον αρνητικό αντίκτυπο στην ενιαία αγορά. Η υποχρέωση επιστροφής των φορτηγών καθώς και οι περιορισμοί που επιβάλλονται στις ενδομεταφορές θα προκαλέσουν, σύμφωνα με εκτιμήσεις αναγνωρισμένων ερευνητικών ιδρυμάτων, εκατομμύρια επιπλέον τόνους εκπομπών CO₂ ετησίως. Ένα ακόμη θέμα σοβαρού προβληματισμού είναι ότι η υποχρεωτική επιστροφή των οχημάτων θα αποβεί εις βάρος των κρατών μελών τα οποία, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, θα αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών με φορτηγά στην ενιαία αγορά, καθώς τα οχήματά τους θα πρέπει να καλύπτουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις και να ξεπερνούν σημαντικά φυσικά εμπόδια, ιδίως όταν πρόκειται για νησιά. Ένας άλλος παράγοντας που δεν έχει εξεταστεί δεόντως είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός από μεταφορείς τρίτων χωρών. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό φαινόμενο, δεδομένου ότι η λύση που θα υιοθετηθεί θα έχει μακροπρόθεσμες επιπτώσεις όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, αλλά και στην οικονομία της ΕΕ εν γένει. Ο τομέας των μεταφορών δικαιούται ένα ισότιμο και ισχυρό ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα τονώσει ακόμη περισσότερο την ανάπτυξή του,	

εξασφαλίζοντας παράλληλα ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες. Αντί για ισορροπημένες διατάξεις και μια πραγματική συμβιβαστική λύση, η προσωρινή συμφωνία επιβάλλει περιοριστικά, δυσανάλογα μέτρα και μέτρα προστατευτισμού. Η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα συνιστά βασικό φάκελο για την ευρωπαϊκή ενιαία αγορά καθώς και για τον τομέα των οδικών μεταφορών. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι αναγκαίο να διατηρήσουμε ομαλή τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και των οικονομιών όλων των κρατών μελών της ΕΕ, εξασφαλίζοντας τη συνέπεια με τις λοιπές πολιτικές της ΕΕ.	
Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία εκφράζουν την αντίθεσή τους για το γεγονός ότι η ρήτρα επικουρικότητας και αναλογικότητας περιελήφθη αυτομάτως, κατά την τεχνική αναθεώρηση των κειμένων από τους γλωσσομαθείς νομικούς, στην πολιτική συμφωνία που επετεύχθη επί των τριών νομικών πράξεων της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Αναγνωρίζουμε ότι οι αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας έχουν πρωταρχική σημασία για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕ. Ωστόσο, η προσθήκη μιας τέτοιας ρήτρας σε αυτό το προχωρημένο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας δεν αποτελεί γενικά ορθή πρακτική και, στην περίπτωση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να γίνει δεκτή λόγω της πολιτικής ευαισθησίας του όλου θέματος, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ότι οι προτεινόμενες διατάξεις θα έχουν μακροπρόθεσμες συνέπειες στη λειτουργία του ευρωπαϊκού τομέα οδικών μεταφορών. Δυστυχώς αποδεικνύει επίσης ότι η επίσπευση των διαδικασιών είχε αρνητικά αποτελέσματα όσον αφορά την ποιότητα της εγκριθείσας νομοθεσίας. Επιπλέον, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι δεν υπήρξε καμία αξιολόγηση των επιπτώσεων ορισμένων βασικών διατάξεων της πολιτικής συμφωνίας. Η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε το γεγονός με τη δήλωσή της στη συνεδρίαση της EMA - 1ο τμήμα, στις 20 Δεκεμβρίου 2019, με την οποία επιβεβαίωσε ότι ορισμένα μέτρα δεν συμπεριλαμβάνονταν στις προτάσεις της που υποβλήθηκαν στις 31 Μαΐου 2017 και δεν είχαν αποτελέσει αντικείμενο αξιολόγησης επιπτώσεων. Η απουσία διεξοδικής ανάλυσης εμποδίζει την ορθή αξιολόγηση των μέτρων που προτείνονται στις τρεις νομοθετικές πράξεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τον κανόνα της αναλογικότητας.	

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία, λαμβάνοντας υπόψη την άνευ προηγουμένου εξάπλωση του κοροναϊού COVID-19 που ήδη επηρεάζει και, δυστυχώς, θα εξακολουθήσει να πλήττει σε μεγάλο βαθμό τον τομέα των οδικών μεταφορών, ζητούν την αναστολή των εργασιών για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα εν όσω διαρκεί η πανδημία. Ως εκ τούτου, ψηφίζουμε κατά της έγκρισης του φακέλου μέσω γραπτής διαδικασίας σε αυτή τη δύσκολη περίοδο.

Αναμένεται ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις θα αναστείλουν ή θα διακόψουν τη λειτουργία τους, γεγονός που θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση της προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών και, ως εκ τούτου, στην παράδοση αγαθών σε βάρος των πολιτών της ΕΕ και της ομαλής λειτουργίας της οικονομίας.

Λαμβανομένων υπόψη του απαραίτητου ρόλου των οδικών μεταφορών για την προσπάθεια αποκατάστασης κατά την περίοδο μετά την έξαρση της COVID-19 και των εκτεταμένων απωλειών που υφίσταται ο τομέας κατά τη διαχείριση της επιδημίας, οι οδικές μεταφορές και η οικονομία της ΕΕ δεν θα είναι σε θέση να στηρίξουν τον περιττό κανονιστικό κλυδωνισμό που θα προκληθεί από την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να έχουμε κατά νου ότι η συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, δηλαδή ιδιαίτερα ευάλωτες.

Υπό τις παρούσες συνθήκες, η έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα στην παρούσα μορφή της δεν είναι ούτε εύλογη ούτε δικαιολογημένη. Θα θέλαμε να τονίσουμε ότι το οικονομικό τοπίο της ΕΕ μετά την κρίση του κοροναϊού θα είναι εντελώς διαφορετικό και πιστεύουμε ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών θα χρειαστεί νέες λύσεις για την αντιμετώπιση αυτής της νέας πραγματικότητας.

Έχοντας υπόψη την προαναφερθείσα κατάσταση, είμαστε πεπεισμένοι ότι οι λύσεις που προβλέπονται στην πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα πρέπει να αναμορφωθούν, ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στη νέα οικονομική πραγματικότητα. Ως εκ τούτου, προτείνουμε να ανασταλούν οι περαιτέρω εργασίες επί του φακέλου αυτού εν όσω διαρκεί η πανδημία.

Δήλωση της Εσθονίας

Η Εσθονία υποστηρίζει απόλυτα τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, οι οποίες έχουν σκοπό να προλειάνουν το έδαφος ώστε να θεσπιστούν σαφείς κανόνες για τις οδικές μεταφορές. Η Εσθονία πιστεύει ότι η αγορά των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις γενικές αρχές της ενιαίας αγοράς, ανοικτή στον ανταγωνισμό, αποτελεσματική και ευνοϊκή για το περιβάλλον. Η Εσθονία πιστεύει ότι οι πρόσθετες απαιτήσεις δεν πρέπει να επιβάλλουν υπέρμετρο διοικητικό φόρτο στις επιχειρήσεις ή στις αρχές του δημόσιου τομέα ή να έρχονται σε σύγκρουση με τους στόχους της κλιματικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη δέση, η Εσθονία τήρησε εποικοδομητική στάση, προσπαθώντας να λάβει υπόψη και να υποστηρίξει προτάσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, να καταπολεμήσουν τις παράνομες πρακτικές της αγοράς και να μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις κατέληξαν σε μια συμφωνία που θέτει τους μεταφορείς της Εσθονίας σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, ιδίως επιβάλλοντας στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών την υποχρέωση να οργανώνουν τη δραστηριότητα του στόλου τους κατά τρόπο ώστε τα οχήματά τους να επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης εντός οκτώ εβδομάδων μετά την αποχώρησή τους από αυτό («υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος»).

Η υποχρέωση αυτή δεν αποτελούσε μέρος της αρχικής δέσμης μέτρων και δεν υπεβλήθη σε ουσιαστική αξιολόγηση επιπτώσεων, πράγμα που προκαλεί ανησυχίες όσον αφορά τη συμμόρφωσή της προς τη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

Δεύτερον, η επιστροφή των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης περιορίζει το γεωγραφικό πεδίο των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών του συγκεκριμένου κράτους μέλους και, ως εκ τούτου, δεν συνάδει με τον στόχο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα που συνίσταται στην εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού.

Τρίτον, δεδομένου ότι η υποχρέωση αυτή αυξάνει τον αριθμό των διαδρομών χωρίς φορτίο προκαλώντας επιπλέον εκπομπές CO₂, η Εσθονία είναι της άποψης ότι η απαίτηση αυτή έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους της κλιματικής πολιτικής της ΕΕ και τους στόχους της Συμφωνίας των Παρισίων και δεν συνάδει με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019.

Επιπλέον, η Εσθονία θεωρεί δυσανάλογη την απαίτηση αυτή, δεδομένου ότι η συμφωνία περιλαμβάνει ήδη μέτρα για την καταπολέμηση του φαινομένου των λεγόμενων «εικονικών εταιρειών». Η υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος ενδέχεται να δώσει κίνητρα για τέτοιες πρακτικές και, επιπλέον, να ωθήσει τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών από τα περιφερειακά κράτη μέλη να μετεγκατασταθούν, προκαλώντας μείωση των θέσεων εργασίας και των φορολογικών εσόδων.

Τέλος, δεδομένου ότι το μέτρο ενδέχεται να αυξήσει τον όγκο της οδικής κυκλοφορίας, η Εσθονία ανησυχεί για τις επιπτώσεις του στην οδική ασφάλεια.

Κατά συνέπεια, και τονίζοντας εκ νέου ότι υποστηρίζει τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Εσθονία εκφράζει απογοήτευση για το γεγονός ότι περιελήφθη στη συμφωνία η υποχρέωση επιστροφής του οχήματος. Βάσει των ανωτέρω, η Εσθονία θα καταψηφίσει τη συμφωνία.

Δήλωση της Ουγγαρίας

Η Ουγγαρία επιθυμεί να επαναλάβει τη βαθιά της ανησυχία για τις επιζήμιες επιπτώσεις των διαφόρων συνιστωσών της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, οι οποίες προκαλούν στρεβλώσεις της αγοράς και έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο κλίμα, και εκφράζει μεγάλη δυσaréσκεια για το ότι δεν έγιναν οι κατάλληλες και διεξοδικές αξιολογήσεις επιπτώσεων, γεγονός που αντιβαίνει προς τους αρχικούς στόχους της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Η Ουγγαρία επέδειξε πάντα προθυμία για την καταπολέμηση της απάτης, των καταχρήσεων και των αθέμιτων πρακτικών, καθώς και για την βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Κατά την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, θα πρέπει να αποφύγουμε τον κατακερματισμό, τον προστατευτισμό και την επιβολή υπερβολικού διοικητικού φόρτου στις ευρωπαϊκές μεταφορικές εταιρίες οι οποίες λειτουργούν νομίμως στην εσωτερική αγορά των οδικών μεταφορών. Για εμάς, η διατήρηση της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής μας αγοράς δεν είναι διαπραγματεύσιμη, καθώς θα οδηγήσει σε αύξηση των θέσεων απασχόλησης και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη σε μια εποχή όλο και περισσότερων παγκόσμιων οικονομικών εντάσεων.

Ως εκ τούτου, με τη δέσμη αυτή θα έπρεπε να φροντίσουμε ώστε το μελλοντικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ να μας επιτρέψει να αξιοποιήσουμε πλήρως τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, διασφαλίζοντας παράλληλα τον θεμιτό ανταγωνισμό και ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς. Ωστόσο, η τελική συμφωνία δεν επιτυγχάνει αυτή την ισορροπία και ευνοεί μία και μόνη προσέγγιση βασιζόμενη στον κρατικό προστατευτισμό και σε κανόνες που είναι αδύνατον να εφαρμοσθούν από τον συγκεκριμένο επαγγελματικό κλάδο.

Συγκεκριμένα, είμαστε πεπεισμένοι ότι η θέσπιση ειδικών κανόνων για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών («lex specialis») συνιστά αδικαιολόγητο περιορισμό των θεμελιωδών ελευθεριών και, ως εκ τούτου, στρεβλώνει τους όρους ανταγωνισμού εντός της ΕΕ. Σημειώνουμε ότι η τελική συμφωνία δικαιολογεί τις επιφυλάξεις μας για το αν θα πρέπει να διαχωρισθεί το θέμα των οδικών μεταφορών από την τροποποίηση της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων [οδηγία (ΕΕ) 2018/957]. Συγκεκριμένα, το χρησιμοποιούμενο μοντέλο που διαχωρίζει το είδος μεταφορών όσον αφορά την απόσπαση οδηγών, δεν αποτελούσε μέρος της πρότασης της Επιτροπής και, ως εκ τούτου, δεν υπεβλήθη σε αξιολόγηση επιπτώσεων.

Δεύτερον, θεωρούμε επίσης εξαιρετικά προβληματικό το γεγονός ότι η πλήρης απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο δεν λαμβάνει υπόψη την έλλειψη χώρων ανάπαυσης στην ΕΕ με την κατάλληλη υποδομή για τους οδηγούς. Επομένως, μια τέτοια απαγόρευση θα συνιστούσε διάταξη της Ένωσης η οποία δεν θα μπορεί να εκτελεστεί, θέτοντας εν αμφιβόλω τη νομιμότητά της.

Τρίτον, όσον αφορά τους στόχους μας για το κλίμα, η απαίτηση επιστροφής των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους κλιματικούς στόχους της ΕΕ, τους οποίους παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας στις 11 Δεκεμβρίου 2019. Ένα τέτοιο μέτρο, εάν εγκριθεί, θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των δρομολογίων των φορτηγών χωρίς φορτίο στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητόδρομους και, ως εκ τούτου, την αύξηση των εκπομπών CO₂ που οφείλονται στις οδικές μεταφορές.

Ένας άλλος παράγοντας που δεν ελήφθη δεόντως υπόψη στην τελική συμφωνία είναι ο κίνδυνος δημιουργίας αθέμιτου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος υπέρ των μεταφορικών εταιριών τρίτων χωρών. Επιπλέον, η υποχρεωτική αντικατάσταση των ταχογράφων υψηλού κόστους συνεπάγεται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους μεταφορείς τρίτων χωρών, καθώς η ημερομηνία εγκατάστασης ευφών ταχογράφων για οχήματα επιχειρήσεων που διέπονται από τους κανόνες της AETR (Ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές) είναι αβέβαιη.

Ο εκσυγχρονισμός του ευρωπαϊκού τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος αποτελεί ζωτικό στοιχείο της ευρωπαϊκής οικονομίας, είναι αναγκαίος τόσο από κοινωνικής όσο και από ανταγωνιστικής απόψεως. Ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να ληφθούν πλήρως υπόψη τα επιτεύγματα και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και χωρίς υπεύθυνη δράση για την υλοποίηση των φιλόδοξων κλιματικών στόχων.

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 1981/20
Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές – Έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (πρώτη ανάγνωση)	5142/20
Σκεπτικό του Συμβουλίου	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 7 Απριλίου 2020	CM 1977/20
Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επαναχρησιμοποίηση των υδάτων – Έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επαναχρησιμοποίηση των υδάτων (πρώτη ανάγνωση)	15301/19 REV 1
Σκεπτικό του Συμβουλίου	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Δήλωση της Ελλάδας Η Ελλάδα υποστηρίζει την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επαναχρησιμοποίηση των υδάτων. Η θέσπιση ολοκληρωμένου, σταθερού και κοινά αποδεκτού κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο ΕΕ θα συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση της ξηρασίας και της λειψυδρίας, που είναι πιθανό να επιδεινωθούν στο μέλλον λόγω της κλιματικής αλλαγής. Ωστόσο, η Ελλάδα υποστηρίζει ότι από μόνη της η αραίωση του ανακτημένου νερού δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως επιλογή επεξεργασίας νερού· με άλλα λόγια, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται σε υπεύθυνους επιχειρήσεων τροφίμων ή σε γεωργούς να αραιώνουν το ανακτημένο νερό οιασδήποτε κατηγορίας ποιότητας και στη συνέχεια να το χρησιμοποιούν ως καθαρότερο νερό ανώτερης κατηγορίας ποιότητας. Η Ελλάδα συγκαταλέγεται μεταξύ των κρατών μελών που έχουν ήδη σε ισχύ ένα τέτοιο κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο περιλαμβάνει ακόμη πιο αυστηρές διατάξεις. Είναι αυτονόητο ότι η προστασία της υγείας είναι θεμελιώδους σημασίας για εμάς και, ως εκ τούτου, επιφυλασσόμαστε του δικαιώματός μας να εγκρίνουμε πρόσθετες διατάξεις και να εφαρμόσουμε περαιτέρω μέτρα σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με την αρχή της προφύλαξης.	

Δήλωση της Σλοβακικής Δημοκρατίας

Η Σλοβακική Δημοκρατία έχει επίγνωση του γεγονότος ότι ορισμένα κράτη μέλη πρέπει να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της λειψυδρίας και της ξηρασίας λόγω της κλιματικής αλλαγής. Ωστόσο, σύμφωνα με τις εκθέσεις της Διακυβερνητικής επιτροπής για την αλλαγή του κλίματος, η κλιματική αλλαγή επηρεάζει τη διάδοση και τον πολλαπλασιασμό διαφόρων ασθενειών, επιβλαβών ουσιών και παθογόνων που μεταδίδονται μέσω του νερού και των τροφίμων, όπως η σαλμονέλα, και έχουν επιπτώσεις στην υγεία του πληθυσμού. Ως εκ τούτου, η χρήση τέτοιου επαναχρησιμοποιούμενου νερού για γεωργική άρδευση δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την υγεία του τελικού καταναλωτή λόγω της ανεπάρκειας των κριτηρίων ποιότητας του νερού για το επαναχρησιμοποιούμενο νερό και πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις μελλοντικές εξελίξεις.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για το επαναχρησιμοποιούμενο νερό, απευθύναμε επανειλημμένα έκκληση για μια φιλόδοξη πρόταση, αφενός, όσον αφορά τον στόχο της εξασφάλισης της αποτελεσματικής και ισότιμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς (κυκλοφορία εμπορευμάτων) μέσω της επιβολής ενιαίων απαιτήσεων για το επαναχρησιμοποιούμενο νερό για όλα τα κράτη μέλη και, αφετέρου, όσον αφορά τον στόχο της προστασίας του περιβάλλοντος, της υγείας των ανθρώπων και των ζώων. Εκφράζουμε τη λύπη μας για το γεγονός ότι αυτό δεν αποτυπώνεται στο τελικό κείμενο.

Εκφράζουμε επίσης την απογοήτευσή μας για το γεγονός ότι η πρόταση για την υποχρεωτική επισήμανση δεν ενσωματώθηκε, πράγμα που θεωρούμε ότι παραπλανά τον τελικό καταναλωτή και καταργεί το δικαίωμά του για ενημέρωση. Αυτό αντιβαίνει στην αρχή της διαφανούς ενημέρωσης του τελικού καταναλωτή και λειτουργεί ιδιαίτερα εις βάρος διαφόρων ευάλωτων ομάδων, όπως οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και τα άτομα με ασθενές ανοσοποιητικό σύστημα.

Ομοίως, οι προτάσεις μας να καταστούν αυστηρότερες οι παράμετροι ποιότητας του κανονισμού όσον αφορά τη συμπερίληψη διαφόρων παραμέτρων ποιότητας, όπως για τη σαλμονέλα, δεν έγιναν δεκτές. Δώσαμε έμφαση στο υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας, στην ποιότητα των τροφίμων και σε αυστηρά καθορισμένα κριτήρια στο παράρτημα. Στην παρούσα διατύπωση, θεωρούμε ότι η προστασία της υγείας του τελικού καταναλωτή δεν λαμβάνεται επαρκώς υπόψη.

Ταυτόχρονα, έχουμε επιφυλάξεις σχετικά με τη διατύπωση του άρθρου 2 παράγραφος 2, το οποίο δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη να υποβάλουν αίτηση για παρέκκλιση με ουδέτερο τρόπο βάσει ενός ή περισσότερων εκ των κριτηρίων που προβλέπονται στον κανονισμό. Η παρούσα διατύπωση παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπερβολική διακριτική ευχέρεια προκειμένου να αποφασίζει για παρέκκλιση βάσει του συνόλου των κριτηρίων που αναφέρονται στον κανονισμό.

Με δεδομένες τις ανησυχίες μας όσον αφορά την υγεία και τα τρόφιμα, δεν είμαστε σε θέση να συμφωνήσουμε με τον υπό εξέταση κανονισμό και επομένως απέχουμε από την ψηφοφορία.

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 14 Απριλίου 2020	CM 2019/20
Δήλωση της ΕΕ για την εαρινή σύνοδο της Διεθνούς Νομισματικής και Χρηματοοικονομικής Επιτροπής (ΔΝΧΕ) της 16ης Απριλίου 2020	6560/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 14 Απριλίου 2020	CM 2020/20
Θέση του Συμβουλίου επί του ΣΔΠ αριθ. 1/2020: Παροχή βοήθειας στην Ελλάδα ως ανταπόκριση στην αυξημένη μεταναστευτική πίεση - Άμεσα μέτρα στο πλαίσιο της επιδημικής έξαρσης της νόσου COVID-19 - Στήριξη της ανοικοδόμησης στην Αλβανία μετά τον σεισμό - Άλλες προσαρμογές Απόφαση του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2020, για την έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σχετικά με το σχέδιο διορθωτικού προϋπολογισμού αριθ. 1 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το οικονομικό έτος 2020 2020/C 123 I/01 EE C 123I της 16.4.2020, σ. 1–2	7149/20
Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την κινητοποίηση του μηχανισμού ευελιξίας για τη χρηματοδότηση άμεσων δημοσιονομικών μέτρων στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19 και την ενίσχυση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, σχετιζόμενη με το ΣΔΠ αριθ. 1/2020 Απόφαση (ΕΕ) 2020/545 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2020, για την κινητοποίηση του μηχανισμού ευελιξίας για τη χρηματοδότηση άμεσων δημοσιονομικών μέτρων στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19 και την ενίσχυση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας EE L 125 της 21.4.2020, σ. 1–2	7151/20
Κανονισμός του Συμβουλίου για την ενεργοποίηση της στήριξης έκτακτης ανάγκης βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2016/369 και για την τροποποίηση των διατάξεων του λαμβάνοντας υπόψη την έξαρση της νόσου COVID-19 Κανονισμός (ΕΕ) 2020/521 του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2020, για την ενεργοποίηση της στήριξης έκτακτης ανάγκης βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2016/369 και για την τροποποίηση των διατάξεων του λαμβάνοντας υπόψη την έξαρση της νόσου COVID-19 EE L 117 της 15.4.2020, σ. 3–8	7169/20
Θέση του Συμβουλίου επί του σχεδίου διορθωτικού προϋπολογισμού αριθ. 2 του γενικού προϋπολογισμού της Ένωσης για το 2020 (ΣΔΠ αριθ. 1/2020) Απόφαση του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2020, για την έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σχετικά με το σχέδιο διορθωτικού προϋπολογισμού αριθ. 2 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το οικονομικό έτος 2020 2020/C 123 I/02 EE C 123I της 16.4.2020, σ. 3–3	7201/20
Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την κινητοποίηση του μηχανισμού ευελιξίας για τη χρηματοδότηση άμεσων δημοσιονομικών μέτρων στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της νόσου COVID-19 Απόφαση (ΕΕ) 2020/546 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2020, για την κινητοποίηση του μηχανισμού ευελιξίας για τη χρηματοδότηση άμεσων δημοσιονομικών μέτρων στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της νόσου COVID-19 EE L 125 της 21.4.2020, σ. 3–4	7203/20
Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κινητοποίηση του περιθωρίου για απρόβλεπτες ανάγκες το 2020 με σκοπό την παροχή στήριξης έκτακτης ανάγκης στα κράτη μέλη και την περαιτέρω ενίσχυση του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης/rescEU για την αντιμετώπιση της επιδημικής έξαρσης της νόσου COVID-19 Απόφαση (ΕΕ) 2020/547 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2020, σχετικά με την κινητοποίηση του	7204/20

περιθωρίου για απρόβλεπτες ανάγκες το 2020 με σκοπό την παροχή στήριξης έκτακτης ανάγκης στα κράτη μέλη και την περαιτέρω ενίσχυση του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης/rescEU για την αντιμετώπιση της επιδημικής έξαρσης της νόσου COVID-19 EE L 125 της 21.4.2020, σ. 5-6	
Κανονισμός του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020 όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του συνολικού περιθωρίου για αναλήψεις υποχρεώσεων <i>Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/538 του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020 όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του συνολικού περιθωρίου για αναλήψεις υποχρεώσεων</i> EE L 119I της 17.4.2020, σ. 1-3	7170/20

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 15 Απριλίου 2020	CM 2023/20
Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 – Έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (2018/0178 COD) – Αποτέλεσμα της γραπτής διαδικασίας που δρομολογήθηκε με την ανακοίνωση CM 2005/20 – Έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου	5639/20 REV2
Σκεπτικό του Συμβουλίου	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Δήλωση της Γερμανίας, με την υποστήριξη της Ουγγαρίας Κοινός στόχος μας είναι να καθιερώσουμε μια αξιόπιστη ταξινόμηση που θα καθοδηγεί τους επενδυτές ώστε να εντοπίζουν τις περιβαλλοντικά βιώσιμες δραστηριότητες. Ωστόσο, όσον αφορά την ένταξη στην ταξινόμηση τομέων για τους οποίους η ΕΕ δεν έχει ρυθμιστική αρμοδιότητα, έχουμε σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τη χρήση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Ως προς τον τομέα της δασοκομίας, τονίζουμε ότι η διαμόρφωση δασικής πολιτικής είναι αρμοδιότητα των κρατών μελών. Η χρήση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για να καθοριστούν κριτήρια βιωσιμότητας σε σχέση με τον τομέα της δασοκομίας δεν μπορεί να προδικάζει οποιαδήποτε αλλαγή αρμοδιότητας από τα κράτη μέλη προς την ΕΕ σε αυτό τον τομέα πολιτικής. Επιπλέον, η Γερμανία θεωρεί ότι δεν μπορεί να αποτελέσει τη βάση ο ορισμός της «αιφόρου διαχείρισης των δασών», όπως περιλαμβάνεται στο ψήφισμα της διυπουργικής διάσκεψης για την προστασία των δασών στην Ευρώπη (FOREST EUROPE) με τίτλο «Γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τη βιώσιμη διαχείριση των δασών στην Ευρώπη», όπως ομόφωνα εγκρίθηκε από τα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Ένωση το 1993.	
Δήλωση του Λουξεμβούργου Η ταξινόμηση θα πρέπει να είναι ουσιαστικό μέσο καθοδήγησης των επενδυτών κατά την αναζήτηση περιβαλλοντικά βιώσιμων δραστηριοτήτων. Το Λουξεμβούργο υπενθυμίζει ότι η πυρηνική ενέργεια δεν είναι ούτε ασφαλής ούτε βιώσιμη πηγή ενέργειας. Κατά συνέπεια, μια αξιόπιστη ταξινόμηση δεν αφήνει περιθώρια ώστε να μπορούν να χαρακτηριστούν βιώσιμες δραστηριότητες οποιουδήποτε είδους σχέδια παραγωγής πυρηνικής ενέργειας και κύκλου πυρηνικού καυσίμου. Στο πλαίσιο αυτό, η ενίσχυση της αρχής «εφόσον δεν βλάπτουν σοβαρά» στην τελική μορφή του κειμένου του κανονισμού διαφυλάσσει την αξιοπιστία της ταξινόμησης στα μάτια μεγάλου αριθμού ευρωπαίων επενδυτών και του πληθυσμού της ΕΕ. Βασιζόμαστε στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα για να διασφαλίσουν ότι αυτή η αρχή εφαρμόζεται με αυστηρό τρόπο που δεν επιδέχεται αμφισβήτηση. Τυχόν διαφορετική εφαρμογή της αρχής αυτής, ιδιαίτερα όσον αφορά την πυρηνική ενέργεια, ενέχει τον κίνδυνο να δημιουργηθούν φαινόμενα μακροπρόθεσμου εγκλωβισμού σε τέτοιες τεχνολογίες, προκαλώντας ένα απροσδιόριστου ύψους πρόσθετο κόστος και, ως εκ τούτου, αντιβαίνει προς τον συνολικό στόχο του προγράμματος βιώσιμης χρηματοδότησης.	

Δήλωση της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Ουγγαρίας, της Σλοβακίας και της Σλοβενίας

Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Σλοβακία και η Σλοβενία εκτιμούν την επιμονή και τις προσπάθειες της Προεδρίας σχετικά με την πρόταση για την ταξινόμηση. Ενόψει περαιτέρω εργασιών σε σχέση με τις διατάξεις που αφορούν την ενέργεια, η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Σλοβακία και η Σλοβενία τονίζουν την ανάγκη να γίνει σεβαστή η τεχνολογική ουδετερότητα ως μία από τις βασικές αρχές της πρότασης.

Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Σλοβακία και η Σλοβενία αναγνωρίζουν ότι η αλλαγή του κλίματος πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα, με παράλληλη διασφάλιση της ασφάλειας, της σταθερότητας και της οικονομικής προσιτότητας του ενεργειακού εφοδιασμού μακροπρόθεσμα. Η επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας απαιτεί χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές καθώς και μεταβατικές πηγές και υποδομές ενέργειας, και εκφράζουμε ικανοποίηση για το ότι αυτό είναι πλέον σαφώς κατοχυρωμένο στο πλαίσιο για την ταξινόμηση. Η διεθνής κοινότητα εμπειρογνομόνων αναγνωρίζει ότι η πυρηνική ενέργεια είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Σλοβακία και η Σλοβενία θεωρούν την πυρηνική ενέργεια βιώσιμη και ασφαλή πηγή ενέργειας μακροπρόθεσμα. Η διατήρηση των υφιστάμενων πυρηνικών ικανοτήτων και η μελλοντική τους ανάπτυξη, με σεβασμό των υψηλών προδιαγραφών ασφάλειας και προστασίας, αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας όχι μόνο στην Τσεχική Δημοκρατία, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία και τη Σλοβενία, αλλά και σε επίπεδο ΕΕ. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τη διακυβερνητική επιτροπή για την κλιματική αλλαγή (IPCC) και τις διεθνείς ενεργειακές οργανώσεις και αποτυπώνεται επίσης στα έγγραφα της Επιτροπής. Βασιζόμαστε στην Επιτροπή για να εξασφαλίσει μια πλήρως διαφανή διαδικασία εκπόνησης των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων – μια αξιόπιστη και τεκμηριωμένη διαδικασία με βάση την εμπειρογνωμοσύνη, τις επιστημονικές συμβολές και τη δέουσα συμμετοχή των κρατών μελών, ώστε να πραγματοποιηθεί μια πλήρως ενημερωμένη και αντικειμενική αξιολόγηση της βιωσιμότητας όλων των διαθέσιμων ενεργειακών τεχνολογιών, χωρίς διακρίσεις.

Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Σλοβακία και η Σλοβενία υποστηρίζουν τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ έως το 2050. Για την ευόδωση αυτού του στόχου, τα κράτη μέλη πρέπει να διαθέτουν όλα τα απαραίτητα εργαλεία για την επίτευξη αυτού του φιλόδοξου στόχου κατά οικονομικά αποδοτικό τρόπο και για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας των προσπαθειών μας για το κλίμα.

Δήλωση της Αυστρίας Κοινός στόχος μας είναι να καθιερώσουμε μια αξιόπιστη ταξινόμηση που θα καθοδηγεί τους επενδυτές ώστε να εντοπίζουν τις περιβαλλοντικά βιώσιμες δραστηριότητες. Εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι η ταξινόμηση πρέπει να εγκριθεί το συντομότερο δυνατό. Έχει ήδη σημειωθεί σημαντική πρόοδος στο πλαίσιο του τριμερούς διαλόγου. Ωστόσο, μια ταξινόμηση που θα επέτρεπε να χαρακτηριστεί η πυρηνική ενέργεια ως βιώσιμη, ή έστω και ως «μεταβατική» ή «ευνοϊκή δραστηριότητα», θα ήταν εγγενώς εσφαλμένη και θα μπορούσε να προκαλέσει σοβαρές επικρίσεις, καθώς θα έδινε λανθασμένα μηνύματα και κίνητρα στους συμμετέχοντες στις χρηματοπιστωτικές αγορές και τους επενδυτές. Βάσει του αποτελέσματος των διαπραγματεύσεων εξακολουθούμε να ανησυχούμε για το ότι το προτεινόμενο πλαίσιο μπορεί να καταστήσει δυνατή την εκτροπή οικονομικών πόρων από περιβαλλοντικά βιώσιμες δραστηριότητες σε τεχνολογίες όπως η πυρηνική ενέργεια, οι οποίες δεν μπορούν να θεωρηθούν ούτε ασφαλείς ούτε βιώσιμες.	
Δήλωση της Πολωνίας Η Πολωνία υποστηρίζει πλήρως τους στόχους του κανονισμού, ειδικότερα τη στήριξη μελετημένων επιχειρηματικών αποφάσεων για επενδύσεις σε περιβαλλοντικά βιώσιμες δραστηριότητες. Η θέση μας είναι ότι το κείμενο ως έχει αφήνει πολύ μεγάλο περιθώριο διαφορετικών ερμηνειών επί βασικών ζητημάτων. Οι σχετικές αποφάσεις μετατίθενται ώστε να ληφθούν από πράξεις επιπέδου 2, οι οποίες επίσης θα εγκριθούν με πολύ μικρή εμπλοκή των κρατών μελών. Τηρούμε αρνητική στάση έναντι της απουσίας εγγύησης στον κανονισμό σχετικά με την αναγνώριση του φυσικού αερίου ως μεταβατικής δραστηριότητας. Η Πολωνία επισημαίνει ότι το φυσικό αέριο χρησιμεύει ουσιαστικά ως γέφυρα για την αντικατάσταση του άνθρακα και, ταυτόχρονα, για να διασφαλιστεί η δυναμική ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Επιπλέον, η πρακτική εφαρμογή της αρχής «κανείς στο περιθώριο» στην Πολωνία σήμερα σημαίνει επενδύσεις σε φυσικό αέριο. Χωρίς αυτές τις επενδύσεις, ο ενεργειακός μετασχηματισμός της Πολωνίας θα επιβραδυνθεί σημαντικά, και πιθανόν να καταστεί επιζήμιος για την κλιματική πολιτική της ΕΕ. Στο κείμενο του κανονισμού δεν αποτυπώνεται άμεσα ο ρόλος της πυρηνικής ενέργειας. Η πυρηνική ενέργεια είναι σημαντική για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, πράγμα που επιβεβαιώθηκε από εκθέσεις και αναλύσεις αναγνωρισμένων διεθνών οργανισμών και, το κυριότερο, από έγγραφα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή από το τελευταίο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την COP25 (σκέψη 59). Επιπλέον, όσον αφορά το αμφιλεγόμενο ζήτημα της πυρηνικής ενέργειας στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων επί του κειμένου του κανονισμού, η απόφαση για την ένταξη του στην ταξινόμηση δεν θα πρέπει να ληφθεί σε πράξεις χαμηλότερου επιπέδου. Η Πολωνία αναμένει ότι, ενόψει της συμβιβαστικής λύσης που εγκρίθηκε στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας και του αερίου, η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας θα γίνει σεβαστή στις εργασίες για κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και ότι η ταξινόμηση της ΕΕ δεν θα αποκλείει τεχνολογίες που είναι απαραίτητες για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας. Η έκθεση της ομάδας τεχνικών εμπειρογνομόνων για την ταξινόμηση διατύπωσε σύσταση για δημιουργία ομάδας εμπειρογνομόνων για την εξέταση του περιβαλλοντικού αντικτύπου της διαχείρισης αναλωμένου καυσίμου και ραδιενεργών αποβλήτων. Αναμένουμε ότι δεν θα εγκριθούν κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, ιδιαίτερα πράξεις που αφορούν δραστηριότητες μετριασμού, εκτός εάν μια τέτοια αντικειμενική ανάλυση διενεργηθεί από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, ούτε θα αγνοούν οι πράξεις αυτές δεδομένα που προέρχονται από κορυφαία διεθνή φόρουμ και οργανισμούς (IPCC, ΟΑΣΑ). Η Πολωνία συμφωνεί με τη δημιουργία νομικού πλαισίου που θα ενθάρρυνε τη χρηματοδότηση της βιώσιμης ανάπτυξης. Ωστόσο, κατά την άποψή μας τέτοιες ενέργειες θα πρέπει να συνάδουν προς άλλες ενέργειες που αναλαμβάνονται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και να διασφαλίζουν την αναλογικότητα. Κατά την άποψή μας, η εισαγωγή στον κανονισμό περί ταξινόμησης πρόσθετων υποχρεώσεων γνωστοποίησης όσον αφορά τη βιωσιμότητα, αντίστοιχων με αυτές που προβλέπονται στον κανονισμό περί γνωστοποιήσεων, χωρίς τη διενέργεια εις βάθος ανάλυσης κατά την προετοιμασία νομοθετικής πρότασης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αναζήτηση κεφαλαίων εκτός των κεφαλαιαγορών. Ως εκ τούτου, μια τέτοια κατάσταση μπορεί να αντιβαίνει στις ενέργειες που προβλέπονται στο πλαίσιο της Ένωσης Κεφαλαιαγορών. Επίσης, η προσέγγιση που υιοθετήθηκε όσον αφορά τη ρύθμιση της υποχρέωσης γνωστοποίησης σε σχέση με τη βιωσιμότητα ταυτόχρονα σε δύο νομικές πράξεις (στον κανονισμό για την ταξινόμηση και στον κανονισμό περί γνωστοποιήσεων) έχει ως αποτέλεσμα την απουσία διαφάνειας των διατάξεων και ερμηνευτικές αμφιβολίες από την πλευρά των οντοτήτων προς τις οποίες	

απευθύνονται οι διατάξεις. Με βάση τα ανωτέρω, καλούμε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λαμβάνει δεόντως υπόψη, κατά την έγκριση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τους κανόνες της αναλογικότητας και της συνοχής, ώστε να διασφαλίζει και να εκπληρώνει τους στόχους της Ένωσης Κεφαλαιαγορών. Καλούμε επίσης την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη, κατά τη σύνταξη νομοθετικών πράξεων στο μέλλον, την υφιστάμενη σχέση μεταξύ του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού περί γνωστοποιήσεων. Με βάση τα ανωτέρω, η Πολωνία δεν αντιτίθεται στην έγκριση του κανονισμού για τη βιώσιμη χρηματοδότηση - ταξινόμηση, αλλά δεν μπορεί και να την υποστηρίξει.	
Δήλωση της Σουηδίας Η Σουηδία επιθυμεί να υπενθυμίσει την ανησυχία της όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο ο κανονισμός περί ταξινόμησης αντιμετωπίζει την αειφόρο διαχείριση των δασών και τη βιώσιμη δασική πολιτική. Καθόλη τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, ζητήσαμε επιμόνως μια σαφή, μη διφορούμενη αναφορά στον ορισμό της «αειφόρου διαχείρισης των δασών» που συναντάται στη διυπουργική διάσκεψη για την προστασία των δασών στην Ευρώπη (Forest Europe). Με θλίψη διαπιστώνουμε ότι αυτή δεν διατηρήθηκε στο τελικό συμβιβαστικό κείμενο. Ο ορισμός της Forest Europe για την «αειφόρο διαχείριση των δασών» είναι διεθνώς αποδεκτός, ευρείας αποδοχής και αναγνωρισμένος, ενώ έχει συμβάλει ώστε να ενισχυθεί μια πανευρωπαϊκή κοινή αντίληψη της αειφόρου διαχείρισης των δασών για σχεδόν τριάντα χρόνια. Η τελική συμβιβαστική λύση που πέτυχαν οι συννομοθέτες εισάγει μια διαφορετική έννοια της αειφόρου διαχείρισης των δασών, η οποία ενδέχεται να πλήξει τον ενιαίο χαρακτήρα της κοινής αντίληψης που επετεύχθη μεταξύ των 47 συνυπογραφόντων της Forest Europe, μεταξύ άλλων της ΕΕ και των κρατών μελών της. Είναι υψίστης σημασίας να διατηρήσουμε αυτό τον συμφωνηθέντα ορισμό στην ανάπτυξη και εφαρμογή του κανονισμού περί ταξινόμησης. Η απομάκρυνση από αυτή την κοινή αντίληψη θα μπορούσε να οδηγήσει σε μη συνεπή χρήση και εφαρμογή της αειφόρου διαχείρισης των δασών. Επιθυμούμε επίσης να υπενθυμίσουμε ότι το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέφερε δύο φορές φέτος¹: ότι, παρόλο που η ΕΕ διαθέτει πληθώρα πολιτικών που αφορούν τα δάση, η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν κάνει καμία αναφορά στην κοινή δασική πολιτική της ΕΕ, ότι η ευθύνη για τα δάση ανήκει στα κράτη μέλη και ότι σε όλες τις αποφάσεις και πολιτικές της ΕΕ που συνδέονται με τα δάση πρέπει να γίνεται σεβαστή η αρχή της επικουρικότητας και η αρμοδιότητα των κρατών μελών σε αυτό τον τομέα. Δεδομένου ότι το τελικό κείμενο δεν θεωρήθηκε αποδεκτό σε σχέση με την αντιμετώπιση της αειφόρου διαχείρισης των δασών και της δασικής πολιτικής, η Σουηδία δεν είναι σε θέση να στηρίξει την έγκριση του κανονισμού. Καλούμε μετ' επιτάσεως την Επιτροπή και τις μελλοντικές ομάδες εμπειρογνομόνων να λαμβάνουν υπόψη τα προαναφερθέντα όταν αναπτύσσουν τεχνικά κριτήρια ελέγχου και παράγωγο δίκαιο. ¹ Συμπεράσματα του Συμβουλίου και των κυβερνήσεων των κρατών μελών στο πλαίσιο του Συμβουλίου για την ανακοίνωση σχετικά με την εντατικοποίηση της δράσης της ΕΕ για την προστασία και την αποκατάσταση των δασών του πλανήτη (εγκρίθηκαν στις 16 Δεκεμβρίου 2019) Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την πρόοδο σχετικά με την εφαρμογή της δασικής στρατηγικής της ΕΕ και ένα νέο στρατηγικό πλαίσιο για τα δάση (εγκρίθηκαν στις 15 Απριλίου 2019).	

Δήλωση της Τσεχικής Δημοκρατίας και της Σλοβακίας Εμείς, οι αντιπροσωπίες της Τσεχικής Δημοκρατίας και της Σλοβακίας, εκτιμούμε την προσπάθεια της Προεδρίας να επιτύχει συμφωνία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επί του φακέλου της ταξινόμησης. Ενόψει του έργου που έχουμε μπροστά μας, θεωρούμε απαραίτητο να προβούμε σε δύο παρατηρήσεις σε σχέση με την αειφόρο διαχείριση των δασών και τη δασική πολιτική. Καθόλη τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την ταξινόμηση, ζητήσαμε επιμόνως μια σαφή, μη διφορούμενη αναφορά στον ορισμό της «αειφόρου διαχείρισης των δασών» που συναντάται στη διυπουργική διάσκεψη για την προστασία των δασών στην Ευρώπη (Forest Europe). Με θλίψη διαπιστώνουμε ότι αυτή δεν διατηρήθηκε στο τελικό συμβιβαστικό κείμενο. Ο ορισμός της Forest Europe για την «αειφόρο διαχείριση των δασών» είναι διεθνώς αποδεκτός, ευρείας αποδοχής και αναγνωρισμένος, ενώ έχει συμβάλει ώστε να ενισχυθεί μια πανευρωπαϊκή κοινή αντίληψη της αειφόρου διαχείρισης των δασών για σχεδόν τριάντα χρόνια. Η τελική συμβιβαστική λύση που πέτυχαν οι συννομοθέτες εισάγει μια διαφορετική έννοια της αειφόρου διαχείρισης των δασών, η οποία ενδέχεται να πλήξει τον ενιαίο χαρακτήρα της κοινής αντίληψης που επετεύχθη μεταξύ των 47 συνυπογραφόντων της Forest Europe, μεταξύ άλλων της ΕΕ και των κρατών μελών της. Είναι υψίστης σημασίας να διατηρήσουμε αυτό τον συμφωνηθέντα ορισμό στην ανάπτυξη και εφαρμογή του κανονισμού περί ταξινόμησης. Η απομάκρυνση από αυτή την κοινή αντίληψη θα μπορούσε να οδηγήσει σε μη συνεπή χρήση και εφαρμογή της αειφόρου διαχείρισης των δασών. Επιθυμούμε επίσης να υπενθυμίσουμε ότι το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέφερε δύο φορές φέτος*: ότι, παρόλο που η ΕΕ διαθέτει πληθώρα πολιτικών που αφορούν τα δάση, η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν κάνει καμία αναφορά στην κοινή δασική πολιτική της ΕΕ, ότι η ευθύνη για τα δάση ανήκει στα κράτη μέλη και ότι σε όλες τις αποφάσεις και πολιτικές της ΕΕ που συνδέονται με τα δάση πρέπει να γίνεται σεβαστή η αρχή της επικουρικότητας και η αρμοδιότητα των κρατών μελών σε αυτόν τον τομέα. Καλούμε μετ' επιτάσεως την Επιτροπή και τις μελλοντικές ομάδες εμπειρογνομόνων να λαμβάνουν υπόψη τα προαναφερθέντα όταν αναπτύσσουν τεχνικά κριτήρια ελέγχου και παράγωγο δίκαιο.» * Συμπεράσματα του Συμβουλίου και των κυβερνήσεων των κρατών μελών στο πλαίσιο του Συμβουλίου για την ανακοίνωση σχετικά με την εντατικοποίηση της δράσης της ΕΕ για την προστασία και την αποκατάσταση των δασών του πλανήτη (εγκρίθηκαν στις 16 Δεκεμβρίου 2019)· Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την πρόοδο σχετικά με την εφαρμογή της δασικής στρατηγικής της ΕΕ και ένα νέο στρατηγικό πλαίσιο για τα δάση (εγκρίθηκαν στις 15 Απριλίου 2019).	
Δήλωση της Ουγγαρίας Επιθυμούμε να εκφράσουμε ανησυχία για τη σημαντική διεύρυνση του καθ' ύλην και του προσωπικού πεδίου εφαρμογής του κανονισμού. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε προϊόντα που δεν επιδιώκουν κανενός είδους περιβαλλοντικό ή κοινωνικό στόχο ή στόχο διακυβέρνησης δύναται μόνον να επιβαρύνει τη διοικητική επιβάρυνση των φορέων της αγοράς, χωρίς να παρέχει περαιτέρω χρήσιμες πληροφορίες στους επενδυτές. Επιπλέον, δεν αρμόζει ούτε η επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε εταιρίες εντός του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 19α και του άρθρου 29α της οδηγίας 2013/34/ΕΕ. Προβλέπεται επίσης αφενός ότι οι απαιτήσεις σχετικά με την υποβολή μη χρηματοοικονομικών εκθέσεων υπόκεινται σε έλεγχο καταλληλότητας που διενεργεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αφετέρου η αναθεώρηση των απαιτήσεων· ως εκ τούτου, τυχόν νέες απαιτήσεις στον τομέα αυτό θα έπρεπε να είχαν εισαχθεί κατόπιν ενδελεχούς αξιολόγησης σε συνεργασία με τους αρμόδιους εμπειρογνώμονες.	

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 15 Απριλίου 2020	CM 2000/20
Πολυμερής προσωρινή διαιτητική ρύθμιση δευτέρου βαθμού σύμφωνα με το άρθρο 25 του ΜΕΔ – Έγκριση	7112/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 15 Απριλίου 2020	CM 2057/20
Διοικητικό Συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία - Διορισμός της κας Gintarė BUŽINSKAITĖ, αναπληρωματικού μέλους για τη Λιθουανία, σε αντικατάσταση της κας Vilija KONDROTIENĖ, που παραιτήθηκε	6514/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 15 Απριλίου 2020	CM 2056/20
Διοικητικό Συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία - Διορισμός της κας Αγγελικής ΜΟΙΡΟΥ, αναπληρωματικού μέλους για την Ελλάδα, σε αντικατάσταση του κ. Γεωργίου ΓΟΥΡΖΟΥΛΙΔΗ, που παραιτήθηκε	6513/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 15 Απριλίου 2020	CM 2055/20
Διοικητικό Συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου για την Ισότητα των Φύλων - Διορισμός της κας Katja GERSTMANN ως αναπληρωματικού μέλους από την Αυστρία, σε αντικατάσταση της κας Eva-Maria BURGER, η οποία παραιτήθηκε	6154/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 15 Απριλίου 2020	CM 2054/20
Συμβουλευτική Επιτροπή για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης - Διορισμός της κας Anna SVÄRD, τακτικού μέλους από τη Σουηδία, σε αντικατάσταση της κας Johanna MÖLLERBER, που παραιτήθηκε	6600/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 16 Απριλίου 2020	CM 2048/20
Απόφαση του Συμβουλίου για την παράταση της θητείας του αρχηγού αποστολής της συμβουλευτικής αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς στήριξη της μεταρρύθμισης του τομέα της ασφάλειας στο Ιράκ (EUAM Iraq) Απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2020/530 του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2020, για την παράταση της θητείας του αρχηγού αποστολής της συμβουλευτικής αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς στήριξη της μεταρρύθμισης του τομέα της ασφάλειας στο Ιράκ (EUAM Iraq) EE L 120 της 17.4.2020, σ. 1-2	6917/20

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 16 Απριλίου 2020	CM 2048/20
<i>Περιοριστικά μέτρα κατά της Συρίας - προειδοποιήσεις</i> Ανακοίνωση υπόψη ορισμένων προσώπων και οντοτήτων τα οποία υπόκεινται στα περιοριστικά μέτρα που προβλέπονται στην απόφαση 2013/255/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 36/2012 του Συμβουλίου σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Συρία 2020/C 124/02 ΕΕ C 124 της 17.4.2020, σ. 2-2	6940/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 17 Απριλίου 2020	CM 2062/20
<i>Κανονισμός του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020 όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του συνολικού περιθωρίου για αναλήψεις υποχρεώσεων</i> Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/538 του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020 όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του συνολικού περιθωρίου για αναλήψεις υποχρεώσεων ΕΕ L 119I της 17.4.2020, σ. 1-3	7170/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 17 Απριλίου 2020	CM 2061/20
Έγκριση της μεταφοράς πιστώσεων αριθ. DEC 03/2020 εντός του Τμήματος III - Επιτροπή - του γενικού προϋπολογισμού για το 2020	7116/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 21 Απριλίου 2020	CM 2076/20
<i>Απόφαση του Συμβουλίου για την παράταση της προσωρινής παρέκκλισης από τον εσωτερικό κανονισμό του Συμβουλίου που εισάχθηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2020/430 ενόψει των ταξιδιωτικών δυσχερειών που προκαλεί η πανδημία της COVID-19 στην Ένωση</i> Απόφαση (ΕΕ) 2020/556 του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2020, για την παράταση της προσωρινής παρέκκλισης από τον εσωτερικό κανονισμό του Συμβουλίου που εισάχθηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2020/430 ενόψει των ταξιδιωτικών δυσχερειών που προκαλεί η πανδημία της COVID-19 στην Ένωση ΕΕ L 128I της 23.4.2020, σ. 1-1	7337/20

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 22 Απριλίου 2020	CM 2041/20
<i>Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1301/2013 και (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 όσον αφορά ειδικά μέτρα για την παροχή έκτακτης ευελιξίας στη χρήση των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων για την αντιμετώπιση της επιδημικής έκρηξης της COVID-19</i> Κανονισμός (ΕΕ) 2020/558 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1301/2013 και (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 όσον αφορά ειδικά μέτρα για την παροχή έκτακτης ευελιξίας στη χρήση των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων για την αντιμετώπιση της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 EE L 130 της 24.4.2020, σ. 1–6	7/20 REV1
Δήλωση της Ελλάδας Πρέπει να τονίσουμε ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να επεκταθεί η ανακατανομή των διαθέσιμων πόρων (μεταξύ ταμείων και μεταξύ κατηγοριών περιφερειών) για τα έτη πριν από το 2020 (2017-2019), καθώς η πρόσθετη αυτή ευελιξία για τις ετήσιες αναλήψεις υποχρεώσεων 2017-2019 θα επιτρέψει στην Ελλάδα να ανταποκριθεί αποτελεσματικότερα σε αυτήν την πρωτόγνωρης κλίμακας κρίση. Επιπλέον, είναι σημαντικό να επιτρέπεται η στήριξη, ανεξάρτητα από το μέγεθος της επιχείρησης, ιδίως για τη χρήση χρηματοπιστωτικών μέσων.	
Δήλωση της Ισπανίας Η Ισπανία εκτιμά την ευελιξία που παρέχει η CRII + (Πρωτοβουλία Επενδύσεων για την Αντιμετώπιση του Κορωνοϊού +) και ζητεί από την Επιτροπή να συνεχίσει να προσαρμόζει τους κανονισμούς των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων για την παροχή ασφάλειας δικαίου στις εθνικές και περιφερειακές αρχές. Κατά την επόμενη τροποποίηση θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στοιχεία όπως η ευελιξία στη χρήση των ετήσιων αναλήψεων υποχρεώσεων των ετών 2017, 2018 και 2019 και στις προθεσμίες για τη διενέργεια λογιστικών και άλλων ελέγχων και η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου στον ορισμό της «ανωτέρας βίας».	
Δήλωση της Λετονίας Σημειώνουμε ότι το μερίδιο 1/3 του Ταμείου Συνοχής για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ από το 2004 και μετά δεν θα πρέπει να τηρηθεί σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο του νέου άρθρου 25α, και τα κονδύλια μπορούν να μεταφερθούν μεταξύ του ΕΤΠΑ, του ΕΚΤ και του Ταμείου Συνοχής. Το σημείο 6 του παραρτήματος VII του κανονισμού περί κοινών διατάξεων δεν ισχύει εν προκειμένω. Η ευελιξία των μεταφορών μεταξύ ταμείων είναι σημαντική για την αντιμετώπιση της άμεσης κρίσης στον τομέα της υγείας και για την εξασφάλιση ενός αποτελεσματικού μείγματος επενδύσεων που στηρίζει την ταχεία οικονομική ανάκαμψη.	

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 22 Απριλίου 2020	CM 2042/20
Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 223/2014 όσον αφορά τη θέσπιση ειδικών μέτρων για την αντιμετώπιση της επιδημικής έκρηξης της COVID- 19 Κανονισμός (ΕΕ) 2020/559 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 223/2014 όσον αφορά τη θέσπιση ειδικών μέτρων για την αντιμετώπιση της επιδημικής έκρηξης της COVID- 19 EE L 130 της 24.4.2020, σ. 7-10	8/20 REV1
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 22 Απριλίου 2020	CM 2063/20
Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/745 για τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα, όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής ορισμένων διατάξεών του Κανονισμός (ΕΕ) 2020/561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/745 για τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα, όσον αφορά τις ημερομηνίες εφαρμογής ορισμένων διατάξεών του (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) EE L 130 της 24.4.2020, σ. 18–22	10/20 REV1
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 22 Απριλίου 2020	CM 2064/20 REV1
Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 508/2014 και (ΕΕ) αριθ. 1379/2013 όσον αφορά ειδικά μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας Κανονισμός (ΕΕ) 2020/560 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 508/2014 και (ΕΕ) αριθ. 1379/2013 όσον αφορά ειδικά μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων της επιδημικής έκρηξης της COVID- 19 στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας EE L 130 της 24.4.2020, σ. 11-17	9/20 REV1

Δήλωση της Σουηδίας Η Σουηδία τάσσεται κατ'αρχήν κατά της ενίσχυσης αποθεματοποίησης και κατά της χρησιμοποίησης πόρων του προϋπολογισμού που έχουν προβλεφθεί για τη συλλογή δεδομένων και ελέγχους για άλλους σκοπούς. Η Σουηδία μπορεί, ωστόσο, να αποδεχθεί τα προτεινόμενα μέτρα στη συγκεκριμένη περίπτωση λόγω των έκτακτων περιστάσεων. Η Σουηδία εκτιμά κατ' αρχήν ότι τα μέτρα δεν θα πρέπει να παραταθούν πέραν του Δεκεμβρίου του 2020.	
Δήλωση της Επιτροπής Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για την ταχεία έγκριση της πρότασής της από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την τροποποίηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας και Αλιείας για τον μετριασμό των επιπτώσεων της έξαρσης της νόσου COVID-19 και για τη στήριξη των αλιέων και των παραγωγών υδατοκαλλιέργειας της Ένωσης. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι ο έλεγχος της αλιείας και η συλλογή επιστημονικών δεδομένων έχουν μεγάλη σημασία για τη βιώσιμη διαχείριση των ιχθυοαποθεμάτων με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες επιστημονικές γνωμοδοτήσεις και την αξιόπιστη επιβολή της νομοθεσίας. Η μείωση των σχετικών χρηματοδοτικών πόρων δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε επιδείνωση του αποτελέσματος των ουσιαστών αυτών στοιχείων της κοινής αλιευτικής πολιτικής. Η Επιτροπή τονίζει ότι η πρότασή της, καθώς και οι τροποποιήσεις που έγιναν σε αυτήν, ανταποκρίνονται στη μοναδική κατάσταση κρίσης που προκάλεσε η έξαρση της νόσου COVID-19 και στην έκτακτη και άμεση ανάγκη στήριξης για την αντιμετώπιση των συνεπειών της έξαρσης της νόσου. Δεν μπορούν να προδικάσουν τον μελλοντικό κανονισμό για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας.	

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 22 Απριλίου 2020	CM 2082/20
Απόφαση του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης 2013/184/ΚΕΠΠΑ και εκτελεστικός κανονισμός του Συμβουλίου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 401/2013 σχετικά με περιοριστικά μέτρα έναντι της Μιανμάρ/Βιρμανίας Απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2020/563 του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση της απόφασης 2013/184/ΚΕΠΠΑ σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά της Μιανμάρ/Βιρμανίας ΕΕ L 130 της 24.4.2020, σ. 25-26	6888/20
Εκτελεστικός κανονισμός του Συμβουλίου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 401/2013 σχετικά με περιοριστικά μέτρα έναντι της Μιανμάρ/Βιρμανίας Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/562 του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 401/2013 σχετικά με περιοριστικά μέτρα έναντι της Μιανμάρ/Βιρμανίας ΕΕ L 130 της 24.4.2020, σ. 23-24	6890/20
Απόφαση του Συμβουλίου και εκτελεστικός κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά της Μιανμάρ/Βιρμανίας - σχέδια ανακοινώσεων Ανακοίνωση υπόψη των προσώπων που υπόκεινται στα περιοριστικά μέτρα που προβλέπονται στην απόφαση 2013/184/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2020/563 του Συμβουλίου, και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 401/2013, όπως εφαρμόζεται με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/562 του Συμβουλίου σχετικά με περιοριστικά μέτρα έναντι της Μιανμάρ/Βιρμανίας 2020/C 133/02 ΕΕ C 133 της 24.4.2020, σ. 2-3	6986/20
Απόφαση του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2018/298 σχετικά με τη στήριξη της Ένωσης στις δραστηριότητες της προπαρασκευαστικής επιτροπής για την Οργάνωση της Συνθήκης για την Πλήρη Απαγόρευση των Πυρηνικών Δοκιμών (CTBTO) Απόφαση (ΚΕΠΠΑ) 2020/564 του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση της απόφασης (ΚΕΠΠΑ) 2018/298 σχετικά με τη στήριξη της Ένωσης στις δραστηριότητες της προπαρασκευαστικής επιτροπής για την Οργάνωση της Συνθήκης για την Πλήρη Απαγόρευση των Πυρηνικών Δοκιμών (CTBTO) για την ενίσχυση των δυνατοτήτων της στην παρακολούθηση και την επαλήθευση, και στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής της ΕΕ κατά της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής ΕΕ L 130 της 24.4.2020, σ. 27-27	7270/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 24 Απριλίου 2020	CM 2040/20
Απόφαση του Συμβουλίου για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, και την προσωρινή εφαρμογή της συμφωνίας για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ιαπωνίας Απόφαση του Συμβουλίου για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, και την προσωρινή εφαρμογή της συμφωνίας για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ιαπωνίας	15259/19
Συμφωνία για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ιαπωνίας	15260/19

Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 24 Απριλίου 2020	CM 2038/20
<i>Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Δημοκρατίας της Κορέας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών</i> Απόφαση του Συμβουλίου για την υπογραφή, εξ ονόματος της Ένωσης, της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Δημοκρατίας της Κορέας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών	15079/19 15082/19
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 27 Απριλίου 2020	CM 2110/20
<i>Απόφαση του Συμβουλίου για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Μεικτής Επιτροπής Τελωνειακής Συνεργασίας που συγκροτήθηκε βάσει της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Νέας Ζηλανδίας για τη συνεργασία και την αμοιβαία διοικητική συνδρομή σε τελωνειακά θέματα όσον αφορά τη θέσπιση του εσωτερικού κανονισμού της Μεικτής Επιτροπής Τελωνειακής Συνεργασίας</i> Απόφαση του Συμβουλίου για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Μεικτής Επιτροπής Τελωνειακής Συνεργασίας που συγκροτήθηκε βάσει της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Νέας Ζηλανδίας για τη συνεργασία και την αμοιβαία διοικητική συνδρομή σε τελωνειακά θέματα όσον αφορά τη θέσπιση του εσωτερικού κανονισμού της Μεικτής Επιτροπής Τελωνειακής Συνεργασίας	6882/20
<i>Απόφαση της Μεικτής Επιτροπής Τελωνειακής Συνεργασίας Ευρωπαϊκής Ένωσης - Νέας Ζηλανδίας σχετικά με τη θέσπιση του εσωτερικού της κανονισμού</i> Απόφαση της Μεικτής Επιτροπής Τελωνειακής Συνεργασίας Ευρωπαϊκής Ένωσης - Νέας Ζηλανδίας σχετικά με τη θέσπιση του εσωτερικού της κανονισμού	6932/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 28 Απριλίου 2020	CM 2115/20
<i>Απόφαση του Συμβουλίου για τον διορισμό των μελών της Επιστημονικής και Τεχνικής Επιτροπής</i> Απόφαση του Συμβουλίου, της 28ης Απριλίου 2020, για τον διορισμό των μελών της Επιστημονικής και Τεχνικής Επιτροπής 2020/C 145/01 EE C 145 της 30.4.2020, σ. 1-1	6602/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 30 Απριλίου 2020	CM 2128/20
Απόφαση του Συμβουλίου για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην κοινή επιτροπή εφαρμογής, η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 18 της εθελοντικής συμφωνίας εταιρικής σχέσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ σχετικά με την επιβολή της δασικής νομοθεσίας, τη διακυβέρνηση και το εμπόριο όσον αφορά την έγκριση του εσωτερικού κανονισμού της κοινής επιτροπής εφαρμογής	15095/19 7027/20
Γραπτή διαδικασία που ολοκληρώθηκε στις 30 Απριλίου 2020	CM 2126/20
Απόφαση του Συμβουλίου για το διορισμό του Γενικού Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περίοδο από 1ης Ιουλίου 2020 έως 30ής Ιουνίου 2025	7570/20