

Bruselas, 18 de mayo de 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NOTA

Asunto: RELACIÓN MENSUAL DE ACTOS DEL CONSEJO - ABRIL DE 2020

El presente documento contiene una lista de los actos¹ adoptados por el Consejo en abril de 2020^{2 3}.

Se aporta información sobre la adopción de actos legislativos y no legislativos, como:

- la fecha de su adopción,
- la sesión correspondiente del Consejo,
- el número del documento adoptado,
- la referencia del Diario Oficial,
- la referencia al acta de la sesión del Consejo en que se adoptó el acto.

¹ Se indican también (en cursiva) los «títulos abreviados» que figuran en los órdenes del día del Consejo, para facilitar la consulta.

² Con excepción de algunos actos de alcance limitado, como decisiones de procedimiento, nombramientos, decisiones presupuestarias específicas, etc.

³ En el caso de los actos legislativos adoptados por el procedimiento legislativo ordinario, puede haber una diferencia entre la fecha de la sesión del Consejo en la que se haya adoptado el acto legislativo y la fecha efectiva del acto de que se trate, puesto que los actos legislativos adoptados con arreglo al procedimiento legislativo ordinario solo se consideran adoptados una vez que han sido firmados por el presidente del Consejo y el presidente del Parlamento Europeo, así como por los secretarios generales de ambas instituciones.

También puede accederse al presente documento en el sitio web del Consejo en:

[Relaciones mensuales de actos del Consejo \(actos\) - Consilium](#)

Los documentos mencionados en la lista pueden obtenerse en el Registro público de documentos del Consejo, en: [Documentos y publicaciones - Consilium](#).

Si no están disponibles directamente, puede presentarse una solicitud de acceso a un documento en:

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

Téngase en cuenta que el presente documento es de carácter puramente informativo y que solo dan fe las actas del Consejo. Puede accederse a ellas en el sitio web del Consejo en: [Actas del Consejo - Consilium](#)

INFORMACIÓN SOBRE LOS ACTOS ADOPTADOS POR EL CONSEJO EN ABRIL DE 2020	
Procedimiento escrito concluido el 2 de abril de 2020	CM 1983/20
<i>Decisión del Consejo por la que se nombra al Representante Especial de la Unión Europea para el Diálogo Belgrado-Pristina y otros asuntos regionales de los Balcanes Occidentales</i> Decisión (PESC) 2020/489 del Consejo de 2 de abril de 2020 por la que se nombra al Representante Especial de la Unión Europea para el Diálogo Belgrado-Pristina y otros asuntos regionales de los Balcanes Occidentales DO L 105 de 3.4.2020, p. 3	6754/20
<i>Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1352/2014 relativo a medidas restrictivas en vista de la situación en Yemen</i> Reglamento (UE) 2020/488 del Consejo de 2 de abril de 2020 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1352/2014 relativo a medidas restrictivas en vista de la situación en Yemen DO L 105 de 3.4.2020, p. 1	6831/20
Procedimiento escrito concluido el 3 de abril de 2020	CM 1868/20
<i>Decisión del Consejo sobre la existencia de un déficit excesivo en Rumanía</i> Decisión (UE) 2020/509 del Consejo de 3 de abril de 2020 sobre la existencia de un déficit excesivo en Rumanía DO L 110 de 8.4.2020, p. 58	6304/20
Procedimiento escrito concluido el 3 de abril de 2020	CM 1868/20
<i>Recomendación del Consejo encaminada a poner fin a la situación de déficit público excesivo de Rumanía</i> Recomendación del Consejo de 3 de abril de 2020 encaminada a poner fin a la situación de déficit público excesivo de Rumanía 2020/C 116/01 DO C 116 de 8.4.2020, p. 1	6305/20
Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 2020/20
<i>Decisión del Consejo relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros, del Protocolo al Acuerdo de Cooperación sobre un sistema mundial civil de navegación por satélite (GNSS) entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, y Ucrania, a fin de tener en cuenta la adhesión de la República de Bulgaria, la República de Croacia y Rumanía a la Unión Europea</i> Decisión (UE) 2020/520 del Consejo de 18 de noviembre de 2019 relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros, del Protocolo al Acuerdo de Cooperación sobre un sistema mundial civil de navegación por satélite (GNSS) entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, y Ucrania, a fin de tener en cuenta la adhesión de la República de Bulgaria, la República de Croacia y Rumanía a la Unión Europea DO L 117 de 15.4.2020, p. 1	13318/19

Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 2013/20
<i>Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Director Regional de la Comunidad del Transporte con respecto a determinadas cuestiones presupuestarias en relación con la aplicación del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte</i> Decisión (UE) 2020/522 del Consejo de 7 de abril de 2020 relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Director Regional de la Comunidad del Transporte con respecto a determinadas cuestiones presupuestarias en relación con la aplicación del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte DO L 117 de 15.4.2020, p. 9	6432/20 6534/20
Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 2006/20
<i>Decisión del Consejo por la que se modifica la Decisión 2011/235/PESC relativa a medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas y entidades, habida cuenta de la situación en Irán</i> Decisión (PESC) 2020/512 del Consejo de 7 de abril de 2020 por la que se modifica la Decisión 2011/235/PESC relativa a medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas y entidades, habida cuenta de la situación en Irán DO L 113 de 8.4.2020, p. 22	6113/20
<i>Reglamento de Ejecución del Consejo por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 359/2011 relativo a las medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas, entidades y organismos, habida cuenta de la situación en Irán</i> Reglamento de Ejecución (UE) 2020/510 del Consejo de 7 de abril de 2020 por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 359/2011 relativo a las medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas, entidades y organismos, habida cuenta de la situación en Irán DO L 113 de 8.4.2020, p. 1	6115/20
<i>Decisión del Consejo por la que se modifica la Decisión (PESC) 2017/1869 sobre la Misión asesora de la Unión Europea en apoyo de la reforma del sector de la seguridad en Irak (EUAM Irak)</i> Decisión (PESC) 2020/513 del Consejo de 7 de abril de 2020 por la que se modifica la Decisión (PESC) 2017/1869 sobre la Misión asesora de la Unión Europea en apoyo de la reforma del sector de la seguridad en Irak (EUAM Irak) DO L 113 de 8.4.2020, p. 38	6270/20

Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 1987/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera</i> <i>- Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo</i> Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera - Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020	5115/20
Exposición de motivos del Consejo	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Declaración de Bélgica Bélgica ha tomado nota de los resultados del acuerdo provisional alcanzado el 11 de diciembre entre el Parlamento Europeo y el Consejo sobre los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I. Bélgica celebra la mejora sustancial de las condiciones laborales de los conductores de camiones, en particular la prohibición del descanso semanal en la cabina y la aplicación de las normas sobre desplazamiento de los conductores a las operaciones de cabotaje. En el futuro deberán alcanzarse unas condiciones de competencia más equitativas, mediante la integración de los vehículos comerciales ligeros en el ámbito de todo el paquete de movilidad, el retorno de los camiones cada ocho semanas a la base y el ambicioso calendario para el despliegue de nuevos tacógrafos inteligentes que permitirá una mejor aplicación de las normas tanto existentes como nuevas. Por lo tanto, Bélgica considera que es incoherente aumentar las restricciones de acceso al mercado imponiendo un período de espera de cuatro días al cabotaje, cuando al mismo tiempo la Unión Europea garantizará una convergencia social ascendente. A nuestro entender, el período de espera es un obstáculo al comercio, contrario al espíritu del mercado interior y a la eficiencia de la cadena logística, ya que las operaciones de cabotaje permiten evitar recorridos en vacío. También lamentamos la inclusión de una propuesta sobre desplazamientos de larga duración de los conductores que no figuraba en la propuesta de la Comisión ni en los acuerdos de los dos colegisladores, y que aún no se ha evaluado detenidamente. A pesar de los elementos sociales positivos que contiene el paquete, Bélgica se abstendrá en consecuencia.	

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su profunda preocupación por el hecho de que el acuerdo provisional sobre el paquete de movilidad I es contrario a la libertad fundamental de prestación de servicios en el mercado único, al principio de libre circulación de los trabajadores, así como a las principales políticas y objetivos de la UE en materia de clima.

En particular, el requisito de devolver vehículos pesados al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, establecidos por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta obligación, en caso de adoptarse, provocará un aumento importante del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento sustancial de las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte. Este sector ya representa aproximadamente la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la UE.

A pesar de los esfuerzos realizados para destacar estos puntos y con independencia de las pruebas científicas de los estudios sobre el impacto de dicha obligación en el aumento de recorridos en vacío y emisiones de CO₂, no existe ninguna sensibilidad en cuanto al impacto previsto de esta disposición y se rechazan argumentos racionales. Al mismo tiempo, aunque el programa de mejora de la legislación requiere una evaluación de impacto a escala de la UE para todas estas medidas, no se ha presentado aún ninguna evaluación de este tipo.

Los vehículos que regresan al Estado miembro de establecimiento son solo un ejemplo de medidas excesivamente restrictivas y discriminatorias propuestas en el paquete de movilidad I. Compartimos una preocupación similar por las limitaciones al cabotaje en forma de un período de espera excesivo. Este período de espera equivale a una medida proteccionista, que tendrá un efecto bastante negativo en el mercado único. Según las estimaciones de institutos de investigación de renombre, la obligación de que el camión vuelva a su base, así como las restricciones impuestas a las operaciones de cabotaje, generarán millones de toneladas adicionales de emisiones anuales de CO₂.

Otro motivo importante de preocupación es que la devolución obligatoria del vehículo situará en una posición de desventaja a los Estados miembros que, debido a su situación geográfica, tengan importantes dificultades para prestar servicios de transporte por camión en el mercado único, ya que sus vehículos tendrán que cubrir distancias mucho mayores y superar importantes barreras naturales, especialmente en el caso de las islas.

La competencia desleal de los operadores de terceros países es otro factor que no se ha abordado adecuadamente. Esto es especialmente preocupante, ya que la solución que se adopte tendrá efectos a largo plazo no solo en el sector del transporte, sino también en el conjunto de la economía de la UE.

El sector del transporte merece un marco jurídico de la UE justo y sólido, que siga estimulando su desarrollo y garantice al mismo tiempo normas realistas y aplicables. En lugar de disposiciones equilibradas y un compromiso real, el acuerdo provisional impone medidas restrictivas, desproporcionadas y proteccionistas.

El paquete de movilidad I es un expediente crucial tanto para el mercado único europeo como para el sector del transporte por carretera. Hoy más que nunca debemos preservar el buen funcionamiento del mercado único y de las economías de todos los Estados miembros de la UE, manteniendo la coherencia con otras políticas de la UE.

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su oposición a la inclusión automática de la cláusula de subsidiariedad y proporcionalidad en el acuerdo político sobre los tres actos jurídicos del paquete de movilidad I, alcanzado en la revisión técnica de los textos por los juristas-lingüistas.

Reconocemos que los principios de subsidiariedad y proporcionalidad revisten una importancia primordial para el ejercicio de las competencias de la UE. No obstante, la adición de dicha cláusula en esta fase tardía del proceso legislativo, en general, no es una buena práctica y, en el caso del paquete de movilidad I, resulta especialmente difícil de aceptar, dada la sensibilidad política de todo el expediente, y teniendo en cuenta las consecuencias a largo plazo de las disposiciones propuestas relativas al funcionamiento del sector europeo del transporte por carretera.

Lamentablemente, la adición también demuestra que la rapidez de los procedimientos ha afectado negativamente a la calidad de la legislación adoptada. Por otro lado, nos gustaría subrayar que no se ha evaluado el impacto de algunas de las principales disposiciones del acuerdo político. La Comisión también ha reconocido este hecho en su Declaración presentada en la reunión del Coreper I, el 20 de diciembre de 2019, en la que la Comisión confirmó que algunas medidas no formaban parte de las propuestas que presentó el 31 de mayo de 2017 y que no fueron objeto de una evaluación de impacto.

La falta de un análisis exhaustivo dificulta que se realice una evaluación adecuada de las medidas propuestas en los tres actos legislativos del paquete de movilidad I en lo que respecta a su conformidad con la regla de proporcionalidad.

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía, teniendo en cuenta la propagación sin precedentes del coronavirus (COVID-19), que ya está teniendo efectos y que, por desgracia, seguirá afectando profundamente al sector del transporte por carretera, piden que se suspendan los trabajos sobre el paquete de movilidad I hasta que termine la pandemia. Por lo tanto, en este momento difícil votamos en contra de la adopción del expediente mediante procedimiento escrito.

Se prevé que la mayoría de las empresas suspendan o pongan término a sus actividades, lo que llevará a una reducción significativa de la oferta de servicios de transporte y, por lo tanto, de la entrega de mercancías en detrimento de la ciudadanía de la UE y del buen funcionamiento de la economía.

Teniendo en cuenta el papel indispensable que tendrá el transporte por carretera en las labores de recuperación después del brote de COVID-19 y las cuantiosas pérdidas sufridas por el sector durante la gestión del brote, el transporte por carretera y la economía de la UE no estarán en condiciones de soportar la perturbación innecesaria causada por la imposición de normas del paquete de movilidad I. En este contexto, debemos tener presente que la gran mayoría de las empresas de transporte por carretera de la Unión Europea son pequeñas y medianas empresas, que son especialmente vulnerables.

En las circunstancias actuales, la adopción del paquete de movilidad I en su forma actual no es razonable ni está justificada. Queremos subrayar que, una vez superada la crisis del coronavirus, el panorama económico de la UE será completamente diferente, y creemos que el sector del transporte por carretera necesitará nuevas soluciones para hacer frente a esta nueva realidad.

Teniendo presente esta situación, estamos convencidos de que las soluciones previstas en el paquete de movilidad I deben reestructurarse para poder tener en cuenta la nueva realidad económica. Por lo tanto, proponemos suspender los trabajos relativos a este expediente hasta que termine la pandemia.

Declaración de Estonia

Estonia apoya plenamente los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, cuyo objetivo es sentar las bases para una normativa clara en materia de transporte por carretera. Estonia considera que el transporte internacional de mercancías por carretera en la Unión Europea debe estar en consonancia con los principios generales del mercado único, abierto a la competencia y ser eficiente y respetuoso con el medio ambiente. Estonia considera que los requisitos adicionales no deben imponer una carga administrativa excesiva a las empresas ni a las autoridades del sector público, ni entrar en conflicto con los objetivos de la política climática de la Unión Europea. Durante las negociaciones del paquete, Estonia adoptó un enfoque constructivo, tratando de tener en cuenta y apoyar las propuestas que mejoraran las condiciones laborales de los conductores, la lucha contra las prácticas de mercado ilegales y la reducción de los efectos negativos para el medio ambiente. Sin embargo, las negociaciones desembocaron en un acuerdo que pone en desventaja competitiva a las empresas de transporte de Estonia, concretamente al imponer a las empresas de transporte por carretera la obligación de organizar la actividad de su flota de modo tal que sus vehículos puedan regresar al Estado miembro de establecimiento en un plazo de ocho semanas tras haber salido del mismo («obligación de regreso del vehículo»).

Esta obligación no formaba parte del paquete original. No ha sido objeto de una evaluación de impacto detenida, lo que suscita preocupación en cuanto a su relación con el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

En segundo lugar, el hecho de que los vehículos regresen al Estado miembro de establecimiento limita la zona geográfica de las operaciones de las empresas de transporte por carretera de ese Estado miembro y, por lo tanto, no está en consonancia con el objetivo del paquete de movilidad I de garantizar unas condiciones de competencia equitativas.

En tercer lugar, dado que esta obligación aumenta el número de recorridos en vacío y de emisiones adicionales de CO₂, Estonia considera que este requisito contradice los objetivos de la política climática de la UE y los objetivos del Acuerdo de París. No se ajusta a las Conclusiones del Consejo Europeo del 12 de diciembre de 2019.

Por otra parte, Estonia considera que este requisito es desproporcionado, toda vez que el acuerdo ya contiene medidas para luchar contra el fenómeno de las denominadas «sociedades fantasma». La obligación de regreso de los vehículos podría incentivar este tipo de prácticas y, además, fomenta el traslado de las empresas de transporte por carretera de los Estados miembros periféricos, lo que provoca una disminución de los puestos de trabajo y de los ingresos fiscales.

Por último, dado que la medida puede aumentar el volumen de tráfico, Estonia está preocupada por su impacto en la seguridad vial.

Por consiguiente, y aun reiterando una vez más su apoyo a los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, Estonia lamenta que la obligación de regreso del vehículo se haya incluido en el acuerdo. En vista de lo anterior, Estonia votará en contra de dicho acuerdo.

Declaración de Hungría

Hungría desea reiterar su profunda preocupación por los efectos climáticos nocivos, negativos y de distorsión del mercado de los distintos componentes del primer paquete de movilidad y manifiesta su profundo descontento por el hecho de que no se hayan realizado unas evaluaciones de impacto adecuadas y exhaustivas, lo que va en contra de los objetivos iniciales del primer paquete de movilidad.

Hungría siempre se ha mostrado dispuesta a luchar contra el fraude, los abusos y las prácticas desleales, así como a abordar las condiciones sociales de los conductores en el sector del transporte por carretera. Al abordar estas cuestiones, debemos evitar cualquier fragmentación, proteccionismo o imposición de cargas administrativas excesivas a las empresas europeas de transporte que operan lealmente en el mercado interior del transporte por carretera. Para nosotros, mantener el funcionamiento eficaz de nuestro mercado interior es innegociable, ya que ello generará más empleo y competitividad en Europa, en una época en la que están aumentando las tensiones económicas a nivel mundial.

Por tanto, con este paquete, deberíamos haber garantizado que el futuro marco jurídico de la UE permita aprovechar al máximo las ventajas competitivas, preservando al mismo tiempo una competencia leal y unas condiciones laborales adecuadas para los conductores. En cambio, el acuerdo final no logra este equilibrio y solo favorece un planteamiento basado en el proteccionismo nacional y en normas inaplicables en el sector.

Concretamente, estamos convencidos de que las normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera («*lex specialis*») suponen una restricción injustificada de las libertades fundamentales y, en consecuencia, distorsionan las condiciones de competencia equitativas dentro de la UE. Cabe señalar que el acuerdo final justifica nuestra renuencia a disociar la cuestión del transporte por carretera de la modificación de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores [Directiva (UE) 2018/957]. En particular, la introducción del modelo basado en el tipo de operación en lo que se refiere al desplazamiento de los conductores no formaba parte de la propuesta de la Comisión y, como tal, no fue objeto de una evaluación de impacto.

En segundo lugar, también consideramos muy problemático el hecho de que la prohibición total del descanso semanal en cabina no tiene en cuenta la escasez de áreas de descanso apropiadas en la UE que ofrezcan un alojamiento adecuado a los conductores. Así pues, tal prohibición constituiría una disposición de la UE que no podría aplicarse, lo que cuestionaría su legalidad.

En tercer lugar, en lo que se refiere a nuestros objetivos climáticos, la obligación de que el vehículo regrese al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, presentados por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta medida, en caso de adoptarse, provocará un aumento del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento de las emisiones de CO2 procedentes del sector del transporte por carretera.

El riesgo de crear una ventaja competitiva desleal para transportistas de terceros países es otro factor que no se ha tenido debidamente en cuenta en el acuerdo final. Además, la obligación de sustituir los tacógrafos de coste elevado supone una ventaja competitiva para los transportistas de terceros países, ya que no se conoce con seguridad la fecha de instalación de tacógrafos inteligentes para los vehículos de las empresas que se rigen por el Acuerdo AETR.

La modernización del sector europeo del transporte por carretera, que constituye un elemento esencial de la economía europea, es necesaria tanto desde el punto de vista social como desde el de la competitividad. Este objetivo no puede alcanzarse sin tener plenamente en cuenta la preservación de los logros y el funcionamiento del mercado interior, y sin actuar de manera responsable para alcanzar los ambiciosos objetivos climáticos.

Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 1986/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos</i> <i>- Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo</i> Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos - Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020	5114/20
Exposición de motivos del Consejo	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Declaración de Bélgica Bélgica ha tomado nota de los resultados del acuerdo provisional alcanzado el 11 de diciembre entre el Parlamento Europeo y el Consejo sobre los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I. Bélgica celebra la mejora sustancial de las condiciones laborales de los conductores de camiones, en particular la prohibición del descanso semanal en la cabina y la aplicación de las normas sobre desplazamiento de los conductores a las operaciones de cabotaje. En el futuro deberán alcanzarse unas condiciones de competencia más equitativas, mediante la integración de los vehículos comerciales ligeros en el ámbito de todo el paquete de movilidad, el retorno de los camiones cada ocho semanas a la base y el ambicioso calendario para el despliegue de nuevos tacógrafos inteligentes que permitirá una mejor aplicación de las normas tanto existentes como nuevas. Por lo tanto, Bélgica considera que es incoherente aumentar las restricciones de acceso al mercado imponiendo un período de espera de cuatro días al cabotaje, cuando al mismo tiempo la Unión Europea garantizará una convergencia social ascendente. A nuestro entender, el período de espera es un obstáculo al comercio, contrario al espíritu del mercado interior y a la eficiencia de la cadena logística, ya que las operaciones de cabotaje permiten evitar recorridos en vacío. También lamentamos la inclusión de una propuesta sobre desplazamientos de larga duración de los conductores que no figuraba en la propuesta de la Comisión ni en los acuerdos de los dos colegisladores, y que aún no se ha evaluado detenidamente. A pesar de los elementos sociales positivos que contiene el paquete, Bélgica se abstendrá en consecuencia.	

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su profunda preocupación por el hecho de que el acuerdo provisional sobre el paquete de movilidad I es contrario a la libertad fundamental de prestación de servicios en el mercado único, al principio de libre circulación de los trabajadores, así como a las principales políticas y objetivos de la UE en materia de clima.

En particular, el requisito de devolver vehículos pesados al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, establecidos por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta obligación, en caso de adoptarse, provocará un aumento importante del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento sustancial de las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte. Este sector ya representa aproximadamente la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la UE.

A pesar de los esfuerzos realizados para destacar estos puntos y con independencia de las pruebas científicas de los estudios sobre el impacto de dicha obligación en el aumento de recorridos en vacío y emisiones de CO₂, no existe ninguna sensibilidad en cuanto al impacto previsto de esta disposición y se rechazan argumentos racionales. Al mismo tiempo, aunque el programa de mejora de la legislación requiere una evaluación de impacto a escala de la UE para todas estas medidas, no se ha presentado aún ninguna evaluación de este tipo.

Los vehículos que regresan al Estado miembro de establecimiento son solo un ejemplo de medidas excesivamente restrictivas y discriminatorias propuestas en el paquete de movilidad I. Compartimos una preocupación similar por las limitaciones al cabotaje en forma de un período de espera excesivo. Este período de espera equivale a una medida proteccionista, que tendrá un efecto bastante negativo en el mercado único. Según las estimaciones de institutos de investigación de renombre, la obligación de que el camión vuelva a su base, así como las restricciones impuestas a las operaciones de cabotaje, generarán millones de toneladas adicionales de emisiones anuales de CO₂.

Otro motivo importante de preocupación es que la devolución obligatoria del vehículo situará en una posición de desventaja a los Estados miembros que, debido a su situación geográfica, tengan importantes dificultades para prestar servicios de transporte por camión en el mercado único, ya que sus vehículos tendrán que cubrir distancias mucho mayores y superar importantes barreras naturales, especialmente en el caso de las islas.

La competencia desleal de los operadores de terceros países es otro factor que no se ha abordado adecuadamente. Esto es especialmente preocupante, ya que la solución que se adopte tendrá efectos a largo plazo no solo en el sector del transporte, sino también en el conjunto de la economía de la UE.

El sector del transporte merece un marco jurídico de la UE justo y sólido, que siga estimulando su desarrollo y garantice al mismo tiempo normas realistas y aplicables. En lugar de disposiciones equilibradas y un compromiso real, el acuerdo provisional impone medidas restrictivas, desproporcionadas y proteccionistas.

El paquete de movilidad I es un expediente crucial tanto para el mercado único europeo como para el sector del transporte por carretera. Hoy más que nunca debemos preservar el buen funcionamiento del mercado único y de las economías de todos los Estados miembros de la UE, manteniendo la coherencia con otras políticas de la UE.

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su oposición a la inclusión automática de la cláusula de subsidiariedad y proporcionalidad en el acuerdo político sobre los tres actos jurídicos del paquete de movilidad I, alcanzado en la revisión técnica de los textos por los juristas-lingüistas.

Reconocemos que los principios de subsidiariedad y proporcionalidad revisten una importancia primordial para el ejercicio de las competencias de la UE. No obstante, la adición de dicha cláusula en esta fase tardía del proceso legislativo, en general, no es una buena práctica y, en el caso del paquete de movilidad I, resulta especialmente difícil de aceptar, dada la sensibilidad política de todo el expediente, y teniendo en cuenta las consecuencias a largo plazo de las disposiciones propuestas relativas al funcionamiento del sector europeo del transporte por carretera.

Lamentablemente, la adición también demuestra que la rapidez de los procedimientos ha afectado negativamente a la calidad de la legislación adoptada. Por otro lado, nos gustaría subrayar que no se ha evaluado el impacto de algunas de las principales disposiciones del acuerdo político. La Comisión también ha reconocido este hecho en su Declaración presentada en la reunión del Coreper I, el 20 de diciembre de 2019, en la que la Comisión confirmó que algunas medidas no formaban parte de las propuestas que presentó el 31 de mayo de 2017 y que no fueron objeto de una evaluación de impacto.

La falta de un análisis exhaustivo dificulta que se realice una evaluación adecuada de las medidas propuestas en los tres actos legislativos del paquete de movilidad I en lo que respecta a su conformidad con la regla de proporcionalidad.

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía, teniendo en cuenta la propagación sin precedentes del coronavirus (COVID-19), que ya está teniendo efectos y que, por desgracia, seguirá afectando profundamente al sector del transporte por carretera, piden que se suspendan los trabajos sobre el paquete de movilidad I hasta que termine la pandemia. Por lo tanto, en este momento difícil votamos en contra de la adopción del expediente mediante procedimiento escrito.

Se prevé que la mayoría de las empresas suspendan o pongan término a sus actividades, lo que llevará a una reducción significativa de la oferta de servicios de transporte y, por lo tanto, de la entrega de mercancías en detrimento de la ciudadanía de la UE y del buen funcionamiento de la economía.

Teniendo en cuenta el papel indispensable que tendrá el transporte por carretera en las labores de recuperación después del brote de COVID-19 y las cuantiosas pérdidas sufridas por el sector durante la gestión del brote, el transporte por carretera y la economía de la UE no estarán en condiciones de soportar la perturbación innecesaria causada por la imposición de normas del paquete de movilidad I. En este contexto, debemos tener presente que la gran mayoría de las empresas de transporte por carretera de la Unión Europea son pequeñas y medianas empresas, que son especialmente vulnerables.

En las circunstancias actuales, la adopción del paquete de movilidad I en su forma actual no es razonable ni está justificada. Queremos subrayar que, una vez superada la crisis del coronavirus, el panorama económico de la UE será completamente diferente, y creemos que el sector del transporte por carretera necesitará nuevas soluciones para hacer frente a esta nueva realidad.

Teniendo presente esta situación, estamos convencidos de que las soluciones previstas en el paquete de movilidad I deben reestructurarse para poder tener en cuenta la nueva realidad económica. Por lo tanto, proponemos suspender los trabajos relativos a este expediente hasta que termine la pandemia.

Declaración de Estonia

Estonia apoya plenamente los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, cuyo objetivo es sentar las bases para una normativa clara en materia de transporte por carretera. Estonia considera que el transporte internacional de mercancías por carretera en la Unión Europea debe estar en consonancia con los principios generales del mercado único, abierto a la competencia y ser eficiente y respetuoso con el medio ambiente. Estonia considera que los requisitos adicionales no deben imponer una carga administrativa excesiva a las empresas ni a las autoridades del sector público, ni entrar en conflicto con los objetivos de la política climática de la Unión Europea.

Durante las negociaciones del paquete, Estonia adoptó un enfoque constructivo, tratando de tener en cuenta y apoyar las propuestas que mejoraran las condiciones laborales de los conductores, la lucha contra las prácticas de mercado ilegales y la reducción de los efectos negativos para el medio ambiente. Sin embargo, las negociaciones desembocaron en un acuerdo que pone en desventaja competitiva a las empresas de transporte de Estonia, concretamente al imponer a las empresas de transporte por carretera la obligación de organizar la actividad de su flota de modo tal que sus vehículos puedan regresar al Estado miembro de establecimiento en un plazo de ocho semanas tras haber salido del mismo («obligación de regreso del vehículo»).

Esta obligación no formaba parte del paquete original. No ha sido objeto de una evaluación de impacto detenida, lo que suscita preocupación en cuanto a su relación con el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

En segundo lugar, el hecho de que los vehículos regresen al Estado miembro de establecimiento limita la zona geográfica de las operaciones de las empresas de transporte por carretera de ese Estado miembro y, por lo tanto, no está en consonancia con el objetivo del paquete de movilidad I de garantizar unas condiciones de competencia equitativas.

En tercer lugar, dado que esta obligación aumenta el número de recorridos en vacío y de emisiones adicionales de CO₂, Estonia considera que este requisito contradice los objetivos de la política climática de la UE y los objetivos del Acuerdo de París. No se ajusta a las Conclusiones del Consejo Europeo del 12 de diciembre de 2019.

Por otra parte, Estonia considera que este requisito es desproporcionado, toda vez que el acuerdo ya contiene medidas para luchar contra el fenómeno de las denominadas «sociedades fantasma». La obligación de regreso de los vehículos podría incentivar este tipo de prácticas y, además, fomenta el traslado de las empresas de transporte por carretera de los Estados miembros periféricos, lo que provoca una disminución de los puestos de trabajo y de los ingresos fiscales.

Por último, dado que la medida puede aumentar el volumen de tráfico, Estonia está preocupada por su impacto en la seguridad vial.

Por consiguiente, y aun reiterando una vez más su apoyo a los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, Estonia lamenta que la obligación de regreso del vehículo se haya incluido en el acuerdo. En vista de lo anterior, Estonia votará en contra de dicho acuerdo.

Declaración de Hungría

Hungría desea reiterar su profunda preocupación por los efectos climáticos nocivos, negativos y de distorsión del mercado de los distintos componentes del primer paquete de movilidad y manifiesta su profundo descontento por el hecho de que no se hayan realizado unas evaluaciones de impacto adecuadas y exhaustivas, lo que va en contra de los objetivos iniciales del primer paquete de movilidad.

Hungría siempre se ha mostrado dispuesta a luchar contra el fraude, los abusos y las prácticas desleales, así como a abordar las condiciones sociales de los conductores en el sector del transporte por carretera. Al abordar estas cuestiones, debemos evitar cualquier fragmentación, proteccionismo o imposición de cargas administrativas excesivas a las empresas europeas de transporte que operan lealmente en el mercado interior del transporte por carretera. Para nosotros, mantener el funcionamiento eficaz de nuestro mercado interior es innegociable, ya que ello generará más empleo y competitividad en Europa, en una época en la que están aumentando las tensiones económicas a nivel mundial.

Por tanto, con este paquete, deberíamos haber garantizado que el futuro marco jurídico de la UE permita aprovechar al máximo las ventajas competitivas, preservando al mismo tiempo una competencia leal y unas condiciones laborales adecuadas para los conductores. En cambio, el acuerdo final no logra este equilibrio y solo favorece un planteamiento basado en el proteccionismo nacional y en normas inaplicables en el sector.

Concretamente, estamos convencidos de que las normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera («*lex specialis*») suponen una restricción injustificada de las libertades fundamentales y, en consecuencia, distorsionan las condiciones de competencia equitativas dentro de la UE. Cabe señalar que el acuerdo final justifica nuestra renuencia a disociar la cuestión del transporte por carretera de la modificación de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores [Directiva (UE) 2018/957]. En particular, la introducción del modelo basado en el tipo de operación en lo que se refiere al desplazamiento de los conductores no formaba parte de la propuesta de la Comisión y, como tal, no fue objeto de una evaluación de impacto.

En segundo lugar, también consideramos muy problemático el hecho de que la prohibición total del descanso semanal en cabina no tiene en cuenta la escasez de áreas de descanso apropiadas en la UE que ofrezcan un alojamiento adecuado a los conductores. Así pues, tal prohibición constituiría una disposición de la UE que no podría aplicarse, lo que cuestionaría su legalidad.

En tercer lugar, en lo que se refiere a nuestros objetivos climáticos, la obligación de que el vehículo regrese al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, presentados por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta medida, en caso de adoptarse, provocará un aumento del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento de las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte por carretera.

El riesgo de crear una ventaja competitiva desleal para transportistas de terceros países es otro factor que no se ha tenido debidamente en cuenta en el acuerdo final. Además, la obligación de sustituir los tacógrafos de coste elevado supone una ventaja competitiva para los transportistas de terceros países, ya que no se conoce con seguridad la fecha de instalación de tacógrafos inteligentes para los vehículos de las empresas que se rigen por el Acuerdo AETR.

La modernización del sector europeo del transporte por carretera, que constituye un elemento esencial de la economía europea, es necesaria tanto desde el punto de vista social como desde el de la competitividad. Este objetivo no puede alcanzarse sin tener plenamente en cuenta la preservación de los logros y el funcionamiento del mercado interior, y sin actuar de manera responsable para alcanzar los ambiciosos objetivos climáticos.

Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 1985/20
<i>Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012</i> <i>- Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo</i> Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 - Adoptada por el Consejo el 7 de abril de 2020	5112/20
Exposición de motivos del Consejo	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su profunda preocupación por el hecho de que el acuerdo provisional sobre el paquete de movilidad I es contrario a la libertad fundamental de prestación de servicios en el mercado único, al principio de libre circulación de los trabajadores, así como a las principales políticas y objetivos de la UE en materia de clima. En particular, el requisito de devolver vehículos pesados al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, establecidos por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta obligación, en caso de adoptarse, provocará un aumento importante del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento sustancial de las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte. Este sector ya representa aproximadamente la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la UE. A pesar de los esfuerzos realizados para destacar estos puntos y con independencia de las pruebas científicas de los estudios sobre el impacto de dicha obligación en el aumento de recorridos en vacío y emisiones de CO₂, no existe ninguna sensibilidad en cuanto al impacto previsto de esta disposición y se rechazan argumentos racionales. Al mismo tiempo, aunque el programa de mejora de la legislación requiere una evaluación de impacto a escala de la UE para todas estas medidas, no se ha presentado aún ninguna evaluación de este tipo. Los vehículos que regresan al Estado miembro de establecimiento son solo un ejemplo de medidas excesivamente restrictivas y discriminatorias propuestas en el paquete de movilidad I. Compartimos una preocupación similar por las limitaciones al cabotaje en forma de un período de espera excesivo. Este período de espera equivale a una medida proteccionista, que tendrá un efecto bastante negativo en el mercado único. Según las estimaciones de institutos de investigación de renombre, la obligación de que el camión vuelva a su base, así como las restricciones impuestas a las operaciones de cabotaje, generarán millones de toneladas adicionales de emisiones anuales de CO₂.	

Otro motivo importante de preocupación es que la devolución obligatoria del vehículo situará en una posición de desventaja a los Estados miembros que, debido a su situación geográfica, tengan importantes dificultades para prestar servicios de transporte por camión en el mercado único, ya que sus vehículos tendrán que cubrir distancias mucho mayores y superar importantes barreras naturales, especialmente en el caso de las islas. La competencia desleal de los operadores de terceros países es otro factor que no se ha abordado adecuadamente. Esto es especialmente preocupante, ya que la solución que se adopte tendrá efectos a largo plazo no solo en el sector del transporte, sino también en el conjunto de la economía de la UE. El sector del transporte merece un marco jurídico de la UE justo y sólido, que siga estimulando su desarrollo y garantice al mismo tiempo normas realistas y aplicables. En lugar de disposiciones equilibradas y un compromiso real, el acuerdo provisional impone medidas restrictivas, desproporcionadas y proteccionistas. El paquete de movilidad I es un expediente crucial tanto para el mercado único europeo como para el sector del transporte por carretera. Hoy más que nunca debemos preservar el buen funcionamiento del mercado único y de las economías de todos los Estados miembros de la UE, manteniendo la coherencia con otras políticas de la UE.	
Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía manifiestan su oposición a la inclusión automática de la cláusula de subsidiariedad y proporcionalidad en el acuerdo político sobre los tres actos jurídicos del paquete de movilidad I, alcanzado en la revisión técnica de los textos por los juristas-lingüistas. Reconocemos que los principios de subsidiariedad y proporcionalidad revisten una importancia primordial para el ejercicio de las competencias de la UE. No obstante, la adición de dicha cláusula en esta fase tardía del proceso legislativo, en general, no es una buena práctica y, en el caso del paquete de movilidad I, resulta especialmente difícil de aceptar, dada la sensibilidad política de todo el expediente, y teniendo en cuenta las consecuencias a largo plazo de las disposiciones propuestas relativas al funcionamiento del sector europeo del transporte por carretera. Lamentablemente, la adición también demuestra que la rapidez de los procedimientos ha afectado negativamente a la calidad de la legislación adoptada. Por otro lado, nos gustaría subrayar que no se ha evaluado el impacto de algunas de las principales disposiciones del acuerdo político. La Comisión también ha reconocido este hecho en su Declaración presentada en la reunión del Coreper I, el 20 de diciembre de 2019, en la que la Comisión confirmó que algunas medidas no formaban parte de las propuestas que presentó el 31 de mayo de 2017 y que no fueron objeto de una evaluación de impacto. La falta de un análisis exhaustivo dificulta que se realice una evaluación adecuada de las medidas propuestas en los tres actos legislativos del paquete de movilidad I en lo que respecta a su conformidad con la regla de proporcionalidad.	

Declaración de Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía

Bulgaria, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y Rumanía, teniendo en cuenta la propagación sin precedentes del coronavirus (COVID-19), que ya está teniendo efectos y que, por desgracia, seguirá afectando profundamente al sector del transporte por carretera, piden que se suspendan los trabajos sobre el paquete de movilidad I hasta que termine la pandemia. Por lo tanto, en este momento difícil votamos en contra de la adopción del expediente mediante procedimiento escrito.

Se prevé que la mayoría de las empresas suspendan o pongan término a sus actividades, lo que llevará a una reducción significativa de la oferta de servicios de transporte y, por lo tanto, de la entrega de mercancías en detrimento de la ciudadanía de la UE y del buen funcionamiento de la economía.

Teniendo en cuenta el papel indispensable que tendrá el transporte por carretera en las labores de recuperación después del brote de COVID-19 y las cuantiosas pérdidas sufridas por el sector durante la gestión del brote, el transporte por carretera y la economía de la UE no estarán en condiciones de soportar la perturbación innecesaria causada por la imposición de normas del paquete de movilidad I. En este contexto, debemos tener presente que la gran mayoría de las empresas de transporte por carretera de la Unión Europea son pequeñas y medianas empresas, que son especialmente vulnerables.

En las circunstancias actuales, la adopción del paquete de movilidad I en su forma actual no es razonable ni está justificada. Queremos subrayar que, una vez superada la crisis del coronavirus, el panorama económico de la UE será completamente diferente, y creemos que el sector del transporte por carretera necesitará nuevas soluciones para hacer frente a esta nueva realidad.

Teniendo presente esta situación, estamos convencidos de que las soluciones previstas en el paquete de movilidad I deben reestructurarse para poder tener en cuenta la nueva realidad económica. Por lo tanto, proponemos suspender los trabajos relativos a este expediente hasta que termine la pandemia.

Declaración de Estonia

Estonia apoya plenamente los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, cuyo objetivo es sentar las bases para una normativa clara en materia de transporte por carretera. Estonia considera que el transporte internacional de mercancías por carretera en la Unión Europea debe estar en consonancia con los principios generales del mercado único, abierto a la competencia y ser eficiente y respetuoso con el medio ambiente. Estonia considera que los requisitos adicionales no deben imponer una carga administrativa excesiva a las empresas ni a las autoridades del sector público, ni entrar en conflicto con los objetivos de la política climática de la Unión Europea.

Durante las negociaciones del paquete, Estonia adoptó un enfoque constructivo, tratando de tener en cuenta y apoyar las propuestas que mejoraran las condiciones laborales de los conductores, la lucha contra las prácticas de mercado ilegales y la reducción de los efectos negativos para el medio ambiente. Sin embargo, las negociaciones desembocaron en un acuerdo que pone en desventaja competitiva a las empresas de transporte de Estonia, concretamente al imponer a las empresas de transporte por carretera la obligación de organizar la actividad de su flota de modo tal que sus vehículos puedan regresar al Estado miembro de establecimiento en un plazo de ocho semanas tras haber salido del mismo («obligación de regreso del vehículo»).

Esta obligación no formaba parte del paquete original. No ha sido objeto de una evaluación de impacto detenida, lo que suscita preocupación en cuanto a su relación con el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

En segundo lugar, el hecho de que los vehículos regresen al Estado miembro de establecimiento limita la zona geográfica de las operaciones de las empresas de transporte por carretera de ese Estado miembro y, por lo tanto, no está en consonancia con el objetivo del paquete de movilidad I de garantizar unas condiciones de competencia equitativas.

En tercer lugar, dado que esta obligación aumenta el número de recorridos en vacío y de emisiones adicionales de CO₂, Estonia considera que este requisito contradice los objetivos de la política climática de la UE y los objetivos del Acuerdo de París. No se ajusta a las Conclusiones del Consejo Europeo del 12 de diciembre de 2019.

Por otra parte, Estonia considera que este requisito es desproporcionado, toda vez que el acuerdo ya contiene medidas para luchar contra el fenómeno de las denominadas «sociedades fantasma». La obligación de regreso de los vehículos podría incentivar este tipo de prácticas y, además, fomenta el traslado de las empresas de transporte por carretera de los Estados miembros periféricos, lo que provoca una disminución de los puestos de trabajo y de los ingresos fiscales.

Por último, dado que la medida puede aumentar el volumen de tráfico, Estonia está preocupada por su impacto en la seguridad vial.

Por consiguiente, y aun reiterando una vez más su apoyo a los objetivos de las propuestas originales relativas a los pilares social y del mercado del paquete de movilidad I, Estonia lamenta que la obligación de regreso del vehículo se haya incluido en el acuerdo. En vista de lo anterior, Estonia votará en contra de dicho acuerdo.

Declaración de Hungría

Hungría desea reiterar su profunda preocupación por los efectos climáticos nocivos, negativos y de distorsión del mercado de los distintos componentes del primer paquete de movilidad y manifiesta su profundo descontento por el hecho de que no se hayan realizado unas evaluaciones de impacto adecuadas y exhaustivas, lo que va en contra de los objetivos iniciales del primer paquete de movilidad.

Hungría siempre se ha mostrado dispuesta a luchar contra el fraude, los abusos y las prácticas desleales, así como a abordar las condiciones sociales de los conductores en el sector del transporte por carretera. Al abordar estas cuestiones, debemos evitar cualquier fragmentación, proteccionismo o imposición de cargas administrativas excesivas a las empresas europeas de transporte que operan lealmente en el mercado interior del transporte por carretera. Para nosotros, mantener el funcionamiento eficaz de nuestro mercado interior es innegociable, ya que ello generará más empleo y competitividad en Europa, en una época en la que están aumentando las tensiones económicas a nivel mundial.

Por tanto, con este paquete, deberíamos haber garantizado que el futuro marco jurídico de la UE permita aprovechar al máximo las ventajas competitivas, preservando al mismo tiempo una competencia leal y unas condiciones laborales adecuadas para los conductores. En cambio, el acuerdo final no logra este equilibrio y solo favorece un planteamiento basado en el proteccionismo nacional y en normas inaplicables en el sector.

Concretamente, estamos convencidos de que las normas específicas para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera («*lex specialis*») suponen una restricción injustificada de las libertades fundamentales y, en consecuencia, distorsionan las condiciones de competencia equitativas dentro de la UE. Cabe señalar que el acuerdo final justifica nuestra renuencia a disociar la cuestión del transporte por carretera de la modificación de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores [Directiva (UE) 2018/957]. En particular, la introducción del modelo basado en el tipo de operación en lo que se refiere al desplazamiento de los conductores no formaba parte de la propuesta de la Comisión y, como tal, no fue objeto de una evaluación de impacto.

En segundo lugar, también consideramos muy problemático el hecho de que la prohibición total del descanso semanal en cabina no tiene en cuenta la escasez de áreas de descanso apropiadas en la UE que ofrezcan un alojamiento adecuado a los conductores. Así pues, tal prohibición constituiría una disposición de la UE que no podría aplicarse, lo que cuestionaría su legalidad.

En tercer lugar, en lo que se refiere a nuestros objetivos climáticos, la obligación de que el vehículo regrese al Estado miembro de establecimiento al menos una vez cada ocho semanas contradice los ambiciosos objetivos climáticos de la UE, presentados por la Comisión Europea en el nuevo Pacto Verde el 11 de diciembre de 2019. Esta medida, en caso de adoptarse, provocará un aumento del número de desplazamientos de camiones en vacío en las carreteras europeas y, en consecuencia, un aumento de las emisiones de CO2 procedentes del sector del transporte por carretera.

El riesgo de crear una ventaja competitiva desleal para transportistas de terceros países es otro factor que no se ha tenido debidamente en cuenta en el acuerdo final. Además, la obligación de sustituir los tacógrafos de coste elevado supone una ventaja competitiva para los transportistas de terceros países, ya que no se conoce con seguridad la fecha de instalación de tacógrafos inteligentes para los vehículos de las empresas que se rigen por el Acuerdo AETR.

La modernización del sector europeo del transporte por carretera, que constituye un elemento esencial de la economía europea, es necesaria tanto desde el punto de vista social como desde el de la competitividad. Este objetivo no puede alcanzarse sin tener plenamente en cuenta la preservación de los logros y el funcionamiento del mercado interior, y sin actuar de manera responsable para alcanzar los ambiciosos objetivos climáticos.

Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 1981/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías</i> - <i>Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo</i> Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (primera lectura)	5142/20
Exposición de motivos del Consejo	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Procedimiento escrito concluido el 7 de abril de 2020	CM 1977/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos mínimos para la reutilización del agua</i> - <i>Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo</i> Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos mínimos para la reutilización del agua (primera lectura)	15301/19 REV 1
Exposición de motivos del Consejo	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Declaración de Grecia Grecia apoya la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos mínimos para la reutilización del agua. La creación de un marco regulador a escala de la UE integrado, estable y generalmente aceptado contribuirá de manera significativa a hacer frente a las sequías y a la escasez de agua, que probablemente se agudizarán en el futuro, debido al cambio climático. No obstante, Grecia sostiene que la dilución de las aguas regeneradas por sí sola no debe considerarse como una opción de tratamiento de aguas, es decir, que no debería permitirse a los operadores de empresas alimentarias y a los agricultores diluir aguas regeneradas de cualquier categoría de calidad y posteriormente utilizarlas como si estas fueran de una categoría de calidad más elevada (más limpia). Grecia es uno de los Estados miembros que ya han establecido un marco regulador que prevé disposiciones aún más estrictas. Es obvio que la protección de la salud nos parece fundamental y, por tanto, nos reservamos el derecho de adoptar disposiciones adicionales y aplicar nuevas medidas a nivel nacional, de conformidad con el principio de precaución.	

Declaración de la República Eslovaca

La República Eslovaca es consciente del hecho de que algunos Estados miembros tienen que afrontar el problema de la escasez de agua y las sequías como consecuencia del cambio climático. Sin embargo, según los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, el cambio climático afecta a la propagación y la multiplicación de varias enfermedades, sustancias nocivas y patógenos que se transmiten a través del agua o los alimentos (por ejemplo, la salmonela) que afectan a la salud de la población. Por tanto, el uso de aguas reutilizadas para el riego agrícola no debe poner en peligro la salud del consumidor final por falta de criterios de calidad de las aguas reutilizadas y debe tener en cuenta la evolución futura.

Durante las negociaciones sobre este tipo de aguas reutilizadas, hemos reivindicado sistemáticamente una propuesta ambiciosa con respecto al objetivo de asegurar un funcionamiento eficaz y equitativo del mercado interior (circulación de mercancías) mediante la imposición de requisitos uniformes en materia de aguas reutilizadas para todos los Estados miembros y con respecto al objetivo de proteger el medio ambiente, así como la salud humana y animal. Lamentamos que esto no se reflejara en el texto final.

También lamentamos que no se haya incorporado la propuesta sobre el etiquetado obligatorio, lo que nos parece que puede resultar engañoso para el consumidor final y puede ir en detrimento de su derecho a la información. Esto va en contra del principio de transparencia de la información del consumidor final y, en particular, contra diversos grupos vulnerables, por ejemplo, los ancianos, los niños o las personas con un sistema inmunitario débil.

Del mismo modo, no se han aceptado nuestras propuestas de reforzar los parámetros de calidad del Reglamento en lo que respecta a la inclusión de varios parámetros de calidad, en particular en lo que se refiere a la salmonela. Recalcamos el elevado nivel de protección de la salud, la calidad de los alimentos, así como la rigurosidad de los criterios que se definen en el anexo. Consideramos que la redacción actual no atiende lo suficiente a la protección de la salud del consumidor final.

Al mismo tiempo, tenemos reservas sobre la redacción del artículo 2, apartado 2, que no permite a los Estados miembros solicitar una excepción de manera neutral con arreglo a uno o varios de los criterios que se establecen en el Reglamento. La redacción actual confiere a la Comisión Europea un margen de maniobra demasiado amplio para decidir sobre una excepción con arreglo a todos los criterios mencionados en el Reglamento.

Dada nuestra preocupación en lo referente a la salud y la alimentación, no estamos en posición de aceptar este Reglamento y, por tanto, nos abstenemos en la votación.

Procedimiento escrito concluido el 14 de abril de 2020	CM 2019/20
Declaración de la UE con vistas a la reunión de primavera del Comité Monetario y Financiero Internacional (CMFI) del 16 de abril de 2020	6560/20
Procedimiento escrito concluido el 14 de abril de 2020	CM 2029/20
<i>Posición del Consejo sobre el PPR n.º 1/2020: Asistencia a Grecia en respuesta al aumento de la presión migratoria - Medidas inmediatas en el contexto del brote de COVID-19 - Apoyo a la reconstrucción tras el terremoto en Albania - Otros ajustes</i> Decisión del Consejo de 14 de abril de 2020 por la que se adopta la posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto rectificativo n.º 1 de la Unión Europea para el ejercicio 2020 2020/C 123 I/01 DO C 1231 de 16.4.2020, p. 1	7149/20
<i>Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la movilización del Instrumento de Flexibilidad para financiar medidas presupuestarias inmediatas en el contexto del brote de COVID19 y al refuerzo de la Fiscalía Europea, vinculada al PPR n.º 1/2020</i> Decisión (UE) 2020/545 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2020 relativa a la movilización del Instrumento de Flexibilidad para financiar medidas presupuestarias inmediatas en el contexto del brote de COVID-19 y al refuerzo de la Fiscalía Europea DO L 125 de 21.4.2020, p. 1	7151/20
<i>Reglamento del Consejo por el que se activa la asistencia urgente en virtud del Reglamento (UE) 2016/369, cuyas disposiciones se modifican considerando el brote de COVID-19</i> Reglamento (UE) 2020/521 del Consejo de 14 de abril de 2020 por el que se activa la asistencia urgente en virtud del Reglamento (UE) 2016/369, cuyas disposiciones se modifican considerando el brote de COVID- 19 DO L 117 de 15.4.2020, p. 3	7169/20
<i>Posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto rectificativo n.º 2 del presupuesto general de 2020 (PPR n.º 2/2020)</i> Decisión del Consejo de 14 de abril de 2020 por la que se adopta la posición del Consejo sobre el proyecto de presupuesto rectificativo n.º 2 de la Unión Europea para el ejercicio 2020 2020/C 123 I/02 DO C 1231 de 16.4.2020, p. 3	7201/20
<i>Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la movilización del Instrumento de Flexibilidad para financiar medidas presupuestarias inmediatas en el contexto del brote de COVID-19</i> Decisión (UE) 2020/546 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2020 relativa a la movilización del Instrumento de Flexibilidad para financiar medidas presupuestarias inmediatas en el contexto del brote de COVID-19 DO L 125 de 21.4.2020, p. 3	7203/20

<i>Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la movilización del Margen para Imprevistos en 2020 para prestar asistencia urgente a los Estados miembros y reforzar aún más el Mecanismo de Protección Civil de la Unión/rescEU en respuesta al brote de COVID-19</i> Decisión (UE) 2020/547 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2020 relativa a la movilización del Margen para Imprevistos en 2020 para prestar asistencia urgente a los Estados miembros y reforzar aún más el Mecanismo de Protección Civil de la Unión/rescEU en respuesta al brote de COVID-19 DO L 125 de 21.4.2020, p. 5	7204/20
<i>Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020, en lo relativo al margen global para compromisos</i> Reglamento (UE, Euratom) 2020/538 del Consejo de 17 de abril de 2020 que modifica el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020, en lo relativo al margen global para compromisos DO L 129I de 17.4.2020, p. 1	7170/20

Procedimiento escrito concluido el 15 de abril de 2020	CM 2023/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088</i> <i>- Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo</i> Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (2018/0178 COD) Resultado del procedimiento escrito iniciado por la CM 2005/20 - Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo	5639/20 REV 2
Exposición de motivos del Consejo	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Declaración de Alemania, con el apoyo de Hungría Compartimos el objetivo de establecer un sistema de clasificación creíble que sirva de guía a los inversores para determinar las actividades sostenibles desde el punto de vista ambiental. No obstante, con vistas a la inclusión en el sistema de clasificación de sectores en los que la UE no tiene competencias de regulación, tenemos serias preocupaciones en relación con el recurso a los actos delegados. Por lo que se refiere al sector forestal, subrayamos que la formulación de políticas forestales es competencia de los Estados miembros. El recurso a los actos delegados para definir criterios de sostenibilidad en relación con el sector forestal no debe afectar a ningún traspaso de competencias de los Estados miembros a la UE en este ámbito político. Además, en cuanto a la «gestión forestal sostenible», Alemania considera que debe considerarse como base la definición que figura en la Resolución FOREST EUROPE «Directrices generales para una gestión sostenible de los bosques en Europa», adoptada por unanimidad por los Estados miembros y la Unión Europea en 1993.	
Declaración de Luxemburgo El sistema de clasificación debe ser un instrumento esencial para guiar a los inversores a la hora de determinar actividades sostenibles desde el punto de vista ambiental. Luxemburgo recuerda que la energía nuclear no es una fuente de energía segura ni sostenible. Por lo tanto, un sistema de clasificación creíble no permite que ni la generación de energía nuclear ni los proyectos de ciclo del combustible nuclear de ninguna clase puedan considerarse actividades sostenibles. A este respecto, el refuerzo del principio de «no causar un perjuicio significativo» en la versión final del Reglamento salvaguardará la credibilidad del sistema de clasificación a ojos de un amplio abanico de inversores europeos y de la población de la UE. Confiamos en que las instituciones europeas garanticen que este principio se aplica de manera estricta e inequívoca. Cualquier aplicación que difiera de este principio, en particular en lo que se refiere a la energía nuclear, podría generar «efectos de bloqueo» a largo plazo en esas tecnologías, generando así una cantidad indeterminable de costes adicionales, y en consecuencia sería contraria al objetivo global del programa de finanzas sostenibles.	

Declaración de Chequia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia Chequia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia agradecen la perseverancia y los esfuerzos de la Presidencia dedicados a la propuesta sobre el sistema de clasificación. A la vista de los futuros trabajos en relación con las disposiciones relacionadas con la energía, Chequia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia destacan la necesidad de respetar la neutralidad tecnológica como uno de los principios subyacentes a la propuesta. Chequia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia reconocen que el cambio climático debe abordarse rápidamente, salvaguardando al mismo tiempo la seguridad, la estabilidad y la asequibilidad de la energía a largo plazo. Lograr la neutralidad climática requiere fuentes de energía e infraestructuras hipocarbónicas y también de transición y por ello acogemos favorablemente que esto quede claramente consagrado en el marco del sistema de clasificación. La comunidad internacional de expertos reconoce efectivamente que la energía nuclear es necesaria para luchar contra el cambio climático. Chequia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia consideran que la energía nuclear es una fuente de energía sostenible y segura a largo plazo. El mantenimiento de las capacidades nucleares actuales y su desarrollo futuro, respetando las estrictas normas de seguridad y protección, es la condición previa básica para alcanzar la neutralidad climática, no solo en Chequia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia, sino también a escala de la UE. Esto ha sido confirmado también por el GIECC y las organizaciones internacionales de energía y se ha reflejado en los documentos de la Comisión. Contamos con que la Comisión garantice un proceso plenamente transparente de elaboración de los actos delegados pertinentes: un proceso creíble y basado en pruebas que se apoye en los conocimientos especializados, las aportaciones científicas y la participación adecuada de los Estados miembros con el fin de llevar a cabo una evaluación con conocimiento de causa y objetiva de la sostenibilidad de todas las tecnologías energéticas disponibles siguiendo un planteamiento no discriminatorio. Chequia, Hungría, Eslovaquia y Eslovenia apoyan el objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050. A fin de llegar a esta meta, los Estados miembros deben disponer de todos los instrumentos necesarios para alcanzar este ambicioso objetivo optimizando costes y garantizar la credibilidad de nuestro esfuerzo climático.	
---	--

Declaración de Austria Compartimos el objetivo de establecer un sistema de clasificación creíble que sirva de guía a los inversores para identificar las actividades sostenibles desde el punto de vista ambiental. Seguimos pensando que el sistema de clasificación debe adoptarse lo más rápidamente posible. Ya se habían logrado avances sustanciales en el marco del diálogo tripartito. Sin embargo, cualquier sistema de clasificación que permitiera que la energía nuclear pudiera calificarse de sostenible, o incluso de «transición» o «actividad de apoyo», sería intrínsecamente errónea y podría dar lugar a graves críticas, ya que enviaría señales e incentivos equivocados a los participantes en el mercado financiero y a los inversores. El resultado de las negociaciones no puede disipar nuestra preocupación por el hecho de que el marco propuesto pueda dejar la puerta abierta al desvío de recursos financieros de actividades sostenibles desde el punto de vista ambiental hacia tecnologías que no puedan considerarse seguras o sostenibles, como la energía nuclear.	
Declaración de Polonia Polonia apoya plenamente los objetivos del Reglamento, en particular el apoyo a las decisiones empresariales fundamentadas en lo relativo a las inversiones en actividades sostenibles desde el punto de vista ambiental. Opinamos que el texto actual deja demasiado margen para la interpretación de puntos clave. Dichos puntos quedan por decidir en los actos de nivel 2, que también se adoptarán con muy poca participación de los Estados miembros. Consideramos negativo el hecho de que el Reglamento no garantice que el gas natural se reconozca como una actividad transitoria. Polonia señala que el gas natural es un combustible puente esencial para sustituir al carbón y, al mismo tiempo, garantizar el desarrollo dinámico de las fuentes de energía renovables. Además, la aplicación práctica del principio de «no dejar a nadie atrás» en Polonia consiste actualmente en inversiones en gas natural. Sin estas inversiones, la conversión de energía en Polonia se retrasaría de manera significativa, lo que podría ser perjudicial para la política climática de la UE. El texto del Reglamento no refleja directamente el papel de la energía nuclear. La energía nuclear es esencial para lograr la neutralidad climática, algo que ha sido confirmado por informes y análisis de organizaciones internacionales de prestigio y, sobre todo, por documentos de la Comisión Europea o por la última Resolución del Parlamento Europeo sobre la CP 25 (considerando 59). Además, teniendo en cuenta la controversias que rodean a la energía nuclear en el marco de las negociaciones sobre el texto del Reglamento, la decisión sobre su inclusión en el sistema de clasificación no debe confiarse a actos de nivel inferior. Polonia espera que, a la luz de la solución transaccional adoptada en el ámbito de la energía nuclear y el gas, el principio de neutralidad tecnológica se respete en los trabajos sobre actos delegados y el sistema de clasificación de la UE no excluya tecnologías indispensables para lograr la neutralidad climática. El informe del grupo de expertos técnicos sobre el sistema de clasificación ha formulado una recomendación para crear un grupo de expertos encargado de estudiar el impacto ambiental de la gestión del combustible gastado y los residuos radiactivos. Nuestra expectativa es que los actos delegados, especialmente los relativos a las actividades de mitigación, no se adopten a menos que dichos análisis objetivos sean llevados a cabo por expertos independientes y que no dejen de lado los datos proporcionados por los principales foros y organizaciones internacionales (GIECC, OCDE). Polonia está de acuerdo con la idea de crear un marco jurídico que fomente la financiación del crecimiento sostenible. Sin embargo, en nuestra opinión, estas acciones deben ser coherentes con otras acciones emprendidas a escala de la Unión Europea, y también deben garantizar la proporcionalidad.	

Opinamos que la introducción de obligaciones adicionales de divulgación en relación con la sostenibilidad en el Reglamento por el que se Establece un Sistema de Clasificación, que son paralelas a las previstas en el Reglamento sobre la Divulgación de Información, sin haber hecho ningún análisis profundo al preparar la propuesta legislativa de la Comisión Europea, puede dar lugar a un aumento del capital ajeno al mercado de capitales. Por lo tanto, esta situación puede contradecirse con las acciones previstas en el marco de la unión de los mercados de capitales. Por otra parte, el enfoque adoptado en lo que respecta a la regulación de las obligaciones de divulgación sobre la sostenibilidad de forma simultánea en dos actos jurídicos (Sistema de Clasificación y Divulgación de Información) conduce a la falta de transparencia de las disposiciones y a las dudas interpretativas en las entidades a las que se dirigen las disposiciones. Teniendo en cuenta lo anterior, pedimos a la Comisión Europea que tenga debidamente en cuenta, al adoptar actos delegados, las normas de proporcionalidad y coherencia para garantizar también el cumplimiento de los objetivos de la unión de los mercados de capitales. También pedimos a la Comisión Europea que tenga en cuenta, cuando emprenda en el futuro propuestas legislativas, la relación existente entre el presente Reglamento y el Reglamento sobre la Divulgación de Información. En vista de lo anterior, Polonia no se opone a la adopción del Reglamento sobre Finanzas Sostenibles (por el que se establece un sistema de clasificación), pero no puede apoyarla.	
Declaración de Suecia Suecia desea recordar sus preocupaciones en relación con el tratamiento de la gestión forestal sostenible y la política forestal en el Reglamento por el que se establece un sistema de clasificación. Durante las negociaciones, hemos reclamado reiteradamente una referencia clara e inequívoca a la definición de «gestión forestal sostenible» de Forest Europe. Lamentamos que no se haya mantenido en el texto transaccional definitivo. La definición de gestión forestal sostenible de Forest Europe, consensuada, reconocida y aceptada a escala internacional, ha ayudado a promover durante casi treinta años una interpretación común paneuropea de la gestión forestal sostenible. El acuerdo transaccional definitivo alcanzado por los legisladores introduce un concepto diferente de gestión forestal sostenible que puede difuminar la interpretación común a los cuarenta y siete signatarios de Forest Europe, entre los que están la UE y sus Estados miembros. Es primordial mantener esta definición acordada en el desarrollo y la aplicación del Reglamento por el que se establece un sistema de clasificación. Apartarse de esta interpretación común podría dar lugar a una utilización y aplicación incoherentes de la gestión forestal sostenible. Además, nos gustaría también recordar que el Consejo de la Unión Europea ha declarado dos veces este año¹ que, si bien la UE posee distintas políticas relativas a los bosques, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea no hace referencia alguna a una política forestal común de la UE, por lo que la responsabilidad de los bosques recae en los Estados miembros, y todas las decisiones y políticas relativas a los bosques que se toman en la UE deben respetar el principio de subsidiariedad y la competencia de los Estados miembros en este ámbito. Dado que el texto final no se consideró aceptable en lo relativo al tratamiento de la gestión forestal sostenible y la política forestal, Suecia no está en condiciones de apoyar la adopción del Reglamento. Instamos a la Comisión y a los futuros grupos de expertos a que tengan en cuenta lo antes expuesto al elaborar los criterios técnicos de selección y el Derecho derivado. ¹ Conclusiones del Consejo y los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo, sobre la Comunicación «Intensificar la actuación de la UE para proteger y restaurar los bosques del mundo» (adoptadas el 16 de diciembre de 2019) y Conclusiones del Consejo sobre los avances en la aplicación de la estrategia forestal de la UE y sobre un nuevo marco estratégico para los bosques (adoptadas el 15 de abril de 2019).	

Declaración de la República Checa y Eslovaquia Nosotros, las delegaciones de la República Checa y Eslovaquia, apreciamos el esfuerzo de la Presidencia por llegar a un acuerdo con el Parlamento Europeo sobre el expediente del sistema de clasificación. A la vista del trabajo que nos aguarda, consideramos necesario formular dos comentarios en relación con la gestión forestal sostenible y la política forestal. Durante las negociaciones sobre el sistema de clasificación, hemos reclamado reiteradamente una referencia clara e inequívoca a la definición de «gestión forestal sostenible» de Forest Europe. Lamentamos que no se haya mantenido en el texto transaccional definitivo. La definición de gestión forestal sostenible de Forest Europe, consensuada, reconocida y aceptada a escala internacional, ha ayudado a promover durante casi treinta años una interpretación común paneuropea de la gestión forestal sostenible. El acuerdo transaccional definitivo alcanzado por los colegisladores introduce un concepto diferente de gestión forestal sostenible que puede difuminar la interpretación común a los cuarenta y siete signatarios de Forest Europe, entre los que están la UE y sus Estados miembros. Es primordial mantener esta definición acordada en el desarrollo y la aplicación del Reglamento por el que se establece un sistema de clasificación. Apartarse de esta interpretación común podría dar lugar a una utilización y aplicación incoherentes de la gestión forestal sostenible. Además, nos gustaría también recordar que el Consejo de la Unión Europea ha declarado dos veces este año* que, si bien la UE posee distintas políticas relativas a los bosques, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea no hace referencia alguna a una política forestal común de la UE, por lo que la responsabilidad de los bosques recae en los Estados miembros, y todas las decisiones y políticas relativas a los bosques que se toman en la UE deben respetar el principio de subsidiariedad y la competencia de los Estados miembros en este ámbito. Instamos a la Comisión y a los futuros grupos de expertos a que tengan en cuenta lo antes expuesto al elaborar los criterios técnicos de selección y el Derecho derivado. * Conclusiones del Consejo y los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo, sobre la Comunicación «Intensificar la actuación de la UE para proteger y restaurar los bosques del mundo» (adoptadas el 16 de diciembre de 2019) y Conclusiones del Consejo sobre los avances en la aplicación de la estrategia forestal de la UE y sobre un nuevo marco estratégico para los bosques (adoptadas el 15 de abril de 2019).	
Declaración de Hungría Deseamos manifestar nuestra preocupación por la importante ampliación del ámbito de aplicación material y personal del Reglamento. La ampliación del ámbito de aplicación a los productos que no persigan ningún tipo de objetivo medioambiental, social o de gobernanza solo aumentaría la carga administrativa de los participantes en el mercado sin proporcionar más información útil a los inversores. Por otra parte, ampliar el ámbito de aplicación a las empresas que entran en el ámbito de aplicación de los artículos 19 <i>bis</i> y 29 <i>bis</i> de la Directiva 2013/34/UE tampoco es adecuado. También están previstos los requisitos de presentación de informes no financieros sujetos al control de adecuación realizado por la Comisión Europea y la revisión de los requisitos, por lo que cualquier nuevo requisito en esta esfera debería haberse introducido tras una evaluación exhaustiva con los expertos pertinentes.	

Procedimiento escrito concluido el 15 de abril de 2020	CM 2000/20
Procedimiento arbitral de apelación provisional entre varias partes con arreglo al artículo 25 del ESD – Aprobación	7112/20
Procedimiento escrito concluido el 15 de abril de 2020	CM 2057/20
Consejo de Administración de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo - Nombramiento de D. ^a Gintarė BUŽINSKAITĖ, suplente por Lituania, en sustitución de D. ^a Vilija KONDROTIENĖ, que ha dimitido	6514/20
Procedimiento escrito concluido el 15 de abril de 2020	CM 2056/20
Consejo de Administración de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo - Nombramiento de D. ^a Aggeliki MOIROU, suplente por Grecia, en sustitución de D. Georgios GOURZOULIDIS, que ha dimitido	6153/20
Procedimiento escrito concluido el 15 de abril de 2020	CM 2055/20
Consejo de Administración del Instituto Europeo de la Igualdad de Género - Nombramiento de D. ^a Katja GERSTMANN, miembro suplente por Austria, en sustitución de D. ^a Eva-Maria BURGER, que ha dimitido	6154/20
Procedimiento escrito concluido el 15 de abril de 2020	CM 2054/20
Comité Consultivo de Coordinación de los Sistemas de Seguridad Social - Nombramiento de D. ^a Anna SVÄRD, miembro titular por Suecia, en sustitución de D. ^a Johanna MÖLLERBER, que ha dimitido	6600/20
Procedimiento escrito concluido el 16 de abril de 2020	CM 2048/20
<i>Decisión del Consejo por la que se prorroga el mandato del Jefe de Misión de la Misión asesora de la Unión Europea en apoyo de la reforma del sector de la seguridad en Irak (EUAM Irak)</i> Decisión (PESC) 2020/530 del Consejo de 16 de abril de 2020 por la que se prorroga el mandato del Jefe de Misión de la Misión asesora de la Unión Europea en apoyo de la reforma del sector de la seguridad en Irak (EUAM Irak) DO L 120 de 17.4.2020, p. 1	6917/20

Procedimiento escrito concluido el 16 de abril de 2020	CM 2048/20
<i>Medidas restrictivas contra Siria: notificaciones previas</i> Anuncio a la atención de determinadas personas y entidades sujetas a las medidas restrictivas establecidas en la Decisión 2013/255/PESC del Consejo y en el Reglamento (UE) n.º 36/2012 del Consejo relativo a las medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Siria 2020/C 124/02 DO C 124 de 17.4.2020, p. 2	6940/20
Procedimiento escrito concluido el 17 de abril de 2020	CM 2062/20
<i>Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014- 2020, en lo relativo al margen global para compromisos</i> Reglamento (UE, Euratom) 2020/538 del Consejo de 17 de abril de 2020 que modifica el Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020, en lo relativo al margen global para compromisos DO L 119I de 17.4.2020, p. 1	7170/20
Procedimiento escrito concluido el 17 de abril de 2020	CM 2061/20
Aprobación de la transferencia de créditos n.º DEC 03/2020 dentro de la Sección III - Comisión - del presupuesto general para el ejercicio 2020	7116/20
Procedimiento escrito concluido el 21 de abril de 2020	CM 2076/20
<i>Decisión del Consejo por la que se prorroga la excepción temporal al Reglamento interno del Consejo establecida por la Decisión (UE) 2020/430 habida cuenta de las dificultades para viajar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 en la Unión</i> Decisión (UE) 2020/556 del Consejo de 21 de abril de 2020 por la que se prorroga la excepción temporal al Reglamento interno del Consejo establecida por la Decisión (UE) 2020/430 habida cuenta de las dificultades para viajar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 en la Unión DO L 128I de 23.4.2020, p. 1	7337/20

Procedimiento escrito concluido el 22 de abril de 2020	CM 2041/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1301/2013 y (UE) n.º 1303/2013 en lo que respecta a medidas específicas para ofrecer una flexibilidad excepcional en el uso de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos en respuesta al brote de COVID-19</i> Reglamento (UE) 2020/558 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2020 por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1301/2013 y (UE) n.º 1303/2013 en lo que respecta a medidas específicas para ofrecer una flexibilidad excepcional en el uso de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos en respuesta al brote de COVID-19 <u>DO L 130 de 24.4.2020, p. 1</u>	7/20 REV 1
Declaración de Grecia Debemos hacer hincapié en que es sumamente importante que la reasignación de los recursos disponibles (entre fondos y entre categorías de regiones) se extienda a los años anteriores a 2020 (es decir, 2017, 2018 y 2019), ya que esta flexibilidad adicional para los compromisos anuales del período 2017-2019 permitirá que Grecia responda con mayor eficacia a esta crisis de magnitud sin precedentes. Por otra parte, es importante permitir las ayudas con independencia del tamaño de la empresa, especialmente para el uso de instrumentos financieros.	
Declaración de España España valora positivamente la flexibilidad que ofrece el IIRC+ y pide a la Comisión que siga adaptando los Reglamentos de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos para dar seguridad jurídica a las autoridades nacionales y regionales. En la próxima modificación deberían tenerse en cuenta elementos como la flexibilidad en el uso de los compromisos anuales de 2017, 2018 y 2019 y en los plazos de realización de los controles y auditorías, y una mayor seguridad jurídica en la definición de «fuerza mayor».	
Declaración de Letonia Observamos que, de conformidad con el nuevo párrafo segundo del artículo 25 <i>bis</i>, no tendrá que respetarse el tercio correspondiente al Fondo de Cohesión destinado a los Estados miembros que se adhirieron a la Unión Europea en 2004 o después de 2004, y que las asignaciones podrán transferirse entre el FEDER, el FSE y el Fondo de Cohesión. El punto 6 del anexo VII del Reglamento sobre disposiciones comunes no es pertinente a este respecto. La flexibilidad de las transferencias entre fondos es importante para contrarrestar la crisis sanitaria inmediata y garantizar una combinación de inversiones eficaz que apoye una recuperación económica rápida.	

Procedimiento escrito concluido el 22 de abril de 2020	CM 2042/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 223/2014 en lo que respecta a la introducción de medidas específicas para hacer frente al brote de COVID-19</i> Reglamento (UE) 2020/559 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2020 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 223/2014 en lo que respecta a la introducción de medidas específicas para hacer frente al brote de COVID-19 DO L 130 de 24.4.2020, p. 7	8/20 REV 1
Procedimiento escrito concluido el 22 de abril de 2020	CM 2063/20
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/745 sobre los productos sanitarios en relación con las fechas de aplicación de algunas de sus disposiciones</i> Reglamento (UE) 2020/561 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2020 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/745 sobre los productos sanitarios en relación con las fechas de aplicación de algunas de sus disposiciones (Texto pertinente a efectos del EEE) DO L 130 de 24.4.2020, p. 18	10/20 REV 1
Procedimiento escrito concluido el 22 de abril de 2020	CM 2064/20 REV 1
<i>Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 508/2014 y (UE) n.º 1379/2013 en relación con medidas específicas para atenuar el impacto del brote de COVID-19 en el sector de la pesca y la acuicultura</i> Reglamento (UE) 2020/560 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2020 por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 508/2014 y (UE) n.º 1379/2013 en relación con medidas específicas para atenuar el impacto del brote de COVID-19 en el sector de la pesca y la acuicultura DO L 130 de 24.4.2020, p. 11	9/20 REV 1

Declaración de Suecia Por principio, Suecia está en contra de la ayuda al almacenamiento y se opone a que los recursos presupuestarios asignados a la recopilación de datos y al control se utilicen para otros fines. No obstante, Suecia puede aceptar las medidas propuestas en este caso concreto dadas las circunstancias extraordinarias. Suecia considera que, por principio, las medidas no deben prorrogarse más allá de diciembre de 2020.	
Declaración de la Comisión La Comisión acoge con satisfacción la rápida adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo de su propuesta de modificación del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca para mitigar el impacto de la pandemia de COVID-19 y ayudar a los pescadores y las pescadoras y a los productores de la acuicultura de la UE. La Comisión desea subrayar que el control de la pesca y la recopilación de datos científicos tienen una gran importancia para la gestión sostenible de las poblaciones de peces sobre la base de los mejores dictámenes científicos disponibles y de una aplicación fiable. La reducción de los recursos financieros no debería conducir a un deterioro de los resultados de estos elementos esenciales de la política pesquera común. La Comisión desea subrayar que su propuesta, así como las modificaciones introducidas en la misma, abordan la situación única de crisis provocada por la pandemia de COVID-19 y la necesidad excepcional e inmediata de apoyo para hacer frente a las consecuencias de esta pandemia. Asimismo, no pueden prejuzgar el futuro Reglamento sobre el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.	

Procedimiento escrito concluido el 22 de abril de 2020	CM 2082/20
<i>Decisión del Consejo por la que se modifica la Decisión 2013/184/PESC y Reglamento de Ejecución del Consejo por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 401/2013 relativos a medidas restrictivas aplicables a Myanmar/Birmania</i> Decisión (PESC) 2020/563 del Consejo de 23 de abril de 2020 por la que se modifica la Decisión 2013/184/PESC relativa a medidas restrictivas contra Myanmar/Birmania DO L 130 de 24.4.2020, p. 25	6888/20
<i>Reglamento de Ejecución del Consejo por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 401/2013 relativo a medidas restrictivas aplicables a Myanmar/Birmania</i> Reglamento de Ejecución (UE) 2020/562 del Consejo de 23 de abril de 2020 por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 401/2013 relativo a medidas restrictivas aplicables a Myanmar/Birmania DO L 130 de 24.4.2020, p. 23	6890/20
<i>Decisión del Consejo y Reglamento de Ejecución del Consejo relativos a medidas restrictivas contra Myanmar/Birmania</i> Notificación a la atención de las personas sujetas a las medidas restrictivas establecidas en la Decisión 2013/184/PESC del Consejo, modificada por la Decisión (PESC) 2020/563 del Consejo, y en el Reglamento (UE) n.º 401/2013, aplicado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/562 del Consejo, relativos a medidas restrictivas contra Myanmar/Birmania 2020/C 133/02 DO C 133 de 24.4.2020, p. 2	6986/20
<i>Decisión del Consejo por la que se modifica la Decisión (PESC) 2018/298 relativa al apoyo de la Unión a las actividades de la Comisión Preparatoria de la Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares (OTPCE)</i> Decisión (PESC) 2020/564 del Consejo de 23 de abril de 2020 por la que se modifica la Decisión (PESC) 2018/298 relativa al apoyo de la Unión a las actividades de la Comisión Preparatoria de la Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares (OTPCE) con objeto de reforzar sus capacidades de observación y verificación, en el marco de la ejecución de la Estrategia de la UE contra la proliferación de armas de destrucción masiva DO L 130 de 24.4.2020, p. 27	7270/20
Procedimiento escrito concluido el 24 de abril de 2020	CM 2040/20
<i>Decisión del Consejo relativa a la firma, en nombre de la Unión, y a la aplicación provisional del Acuerdo sobre seguridad de la aviación civil entre la Unión Europea y Japón</i> Decisión del Consejo relativa a la firma, en nombre de la Unión, y a la aplicación provisional del Acuerdo sobre seguridad de la aviación civil entre la Unión Europea y Japón	15259/19
Acuerdo sobre seguridad de la aviación civil entre la Unión Europea y Japón	15260/19

Procedimiento escrito concluido el 24 de abril de 2020	CM 2038/20
<i>Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Corea sobre determinados aspectos de los servicios aéreos</i>	15079/19
Decisión del Consejo relativa a la firma, en nombre de la Unión, del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Corea sobre determinados aspectos de los servicios aéreos	15082/19
Procedimiento escrito concluido el 27 de abril de 2020	CM 2110/20
<i>Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité Mixto de Cooperación Aduanera establecido con arreglo al Acuerdo entre la Unión Europea y Nueva Zelanda sobre cooperación y asistencia administrativa mutua en materia aduanera por lo que respecta a la adopción del reglamento interno del Comité Mixto de Cooperación Aduanera</i>	6882/20
Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité Mixto de Cooperación Aduanera establecido con arreglo al Acuerdo entre la Unión Europea y Nueva Zelanda sobre cooperación y asistencia administrativa mutua en materia aduanera por lo que respecta a la adopción del reglamento interno del Comité Mixto de Cooperación Aduanera	
<i>Decisión del Comité Mixto de Cooperación Aduanera entre la Unión Europea y Nueva Zelanda por la que se adopta su reglamento interno</i>	6932/20
Decisión del Comité Mixto de Cooperación Aduanera entre la Unión Europea y Nueva Zelanda por la que se adopta su reglamento interno	
Procedimiento escrito concluido el 28 de abril de 2020	CM 2115/20
<i>Decisión del Consejo por la que se nombra a miembros del Comité Científico y Técnico</i>	6602/20
Decisión del Consejo de 28 de abril de 2020 por la que se nombra a miembros del Comité Científico y Técnico 2020/C 145/01 DO C 145 de 30.4.2020, p. 1	
Procedimiento escrito concluido el 30 de abril de 2020	CM 2128/20
Decisión del Consejo sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Conjunto de Aplicación creado en virtud del artículo 18 del Acuerdo de Asociación Voluntaria entre la Unión Europea y la República Socialista de Vietnam sobre la aplicación de las leyes, la gobernanza y el comercio forestales, en relación con la adopción del reglamento interno del Comité Conjunto de Aplicación	15095/19 7027/20
Procedimiento escrito concluido el 30 de abril de 2020	CM 2126/20
Decisión del Consejo por la que se nombra al Secretario General del Consejo de la Unión Europea para el período comprendido entre el 1 de julio de 2020 y el 30 de junio de 2025	7570/20