



Brüssel, 18. mai 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

MÄRKUS

Teema: NÕUKOGU ÕIGUSAKTIDE KUUÜLEVADE – APRILL 2020

Käesolevas dokumendis on loetletud nõukogu poolt 2020. aasta aprillis vastu võetud õigusaktid^{1,3}.

Dokumendis on esitatud seadusandlike ja muude kui seadusandlike aktide vastuvõtmist käsitlev teave, sealhulgas:

- vastuvõtmise kuupäev,
- vastav nõukogu istung,
- vastuvõetud dokumendi number,
- ELT viide,
- viide selle nõukogu istungi protokollile, kus võeti vastu õigusakt.

¹ Dokumentide paremaks leidmiseks on lisatud ka nõukogu päevakordades kasutatud lühipealkirjad (vt kaldkirjas).

² Välja arvatud teatavad piiratud kohaldamisalaga aktid, nagu menetlusotsused, ametisse nimetamised, konkreetsed eelarvega seotud otsused jne.

³ Seadusandliku tavamenetluse teel vastu võetud seadusandlike aktide puhul võib selle nõukogu istungi kuupäev, millel seadusandlik akt vastu võeti, erineda asjaomase õigusakti tegelikust kuupäevast, kuna seadusandliku tavamenetluse puhul loetakse seadusandlik akt vastuvõetuks pärast seda, kui sellele on alla kirjutanud nii nõukogu eesistuja kui ka Euroopa Parlamendi president ning samuti mõlema institutsiooni peasekretärid.

Dokument on kättesaadav ka nõukogu veebisaidil:

[Igakuine nõukogu õigusaktide loetelu \(õigusaktid\)](#)

Loetelus nimetatud dokumendid on kättesaadavad nõukogu dokumentide avalikus registris:

[Nõukogu dokumendid ja väljaanded](#).

Kui dokument pole otseselt kättesaadav, saab sellele juurdepääsu taotleda siit:

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

Tuleb märkida, et käesoleval dokumendil on üksnes teavitamise eesmärk – autentsed on ainult nõukogu istungite protokollid. Need on kättesaadavad nõukogu veebisaidil: [Nõukogu istungite protokollid](#)

TEAVE NÕUKOGUS 2020. AASTA APRILLIS VASTU VÕETUD ÕIGUSAKTIDE KOHTA

2. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1983/20
<i>Nõukogu otsus, millega nimetatakse ametisse Euroopa Liidu eriesindaja Belgradi ja Priština vahelise dialoogi ning muude Lääne-Balkani piirkondlike küsimuste jaoks</i> Nõukogu otsus (ÜVJP) 2020/489, 2. aprill 2020, millega nimetatakse ametisse Euroopa Liidu eriesindaja Belgradi ja Priština vahelise dialoogi ning muude Lääne-Balkani piirkondlike küsimuste jaoks ELT L 105, 3.4.2020, lk 3–6	6754/20
<i>Nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 1352/2014 piiravate meetmete kohta seoses olukorraga Jeemenis</i> Nõukogu määrus (EL) 2020/488, 2. aprill 2020, millega muudetakse määrust (EL) nr 1352/2014 piiravate meetmete kohta seoses olukorraga Jeemenis ELT L 105, 3.4.2020, lk 1–2	6831/20
3. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1868/20
<i>Nõukogu otsus ülemäärase eelarvepuudujäägi kohta Rumeenias</i> Nõukogu otsus (EL) 2020/509, 3. aprill 2020, ülemäärase eelarvepuudujäägi olemasolu kohta Rumeenias ELT L 110, 8.4.2020, lk 58–59	6304/20
3. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1868/20
<i>Nõukogu soovitus Rumeenia valitsemissektori ülemäärase eelarvepuudujäägi kõrvaldamiseks</i> Nõukogu soovitus, 3. aprill 2020, Rumeenia valitsemissektori ülemäärase eelarvepuudujäägi kõrvaldamiseks 2020/C 116/01 ELT L 116, 8.4.2020, lk 1–3	6305/20
7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2020/20
<i>Nõukogu otsus Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ukraina vahelisele tsiviilotstarbelise globaalse navigatsioonisatelliitide süsteemi (GNSS) alasele koostöölepingule Bulgaaria Vabariigi, Horvaatia Vabariigi ja Rumeenia Euroopa Liiduga ühinemise arvesse võtmiseks lisatud protokolli Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide nimel allkirjastamise kohta</i> Nõukogu otsus (EL) 2020/520, 18. november 2019, Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ukraina vahelisele tsiviilotstarbelise globaalse navigatsioonisatelliitide süsteemi (GNSS) alasele koostöölepingule Bulgaaria Vabariigi, Horvaatia Vabariigi ja Rumeenia Euroopa Liiduga ühinemise arvesse võtmiseks lisatud protokolli Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide nimel allkirjastamise kohta ELT L 117, 15.4.2020, lk 1–2	13318/19

7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2013/20
<i>Nõukogu otsus Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta transpordiühenduse piirkondlikus juhtimiskomitees seoses teatavate transpordiühenduse asutamise lepingu rakendamisega seotud eelarveküsimustega</i> Nõukogu otsus (EL) 2020/522, 7. aprill 2020, Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta transpordiühenduse piirkondlikus juhtimiskomitees seoses teatavate transpordiühenduse asutamise lepingu rakendamisega seotud eelarveküsimustega ELT L 117, 15.4.2020, lk 9–9	6432/20 6534/20
7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2006/20
<i>Nõukogu otsus, millega muudetakse otsust 2011/235/ÜVJP teatavate isikute ja üksuste vastu suunatud piiravate meetmete kohta seoses olukorraga Iraanis</i> Nõukogu otsus (ÜVJP) 2020/512, 7. aprill 2020, millega muudetakse otsust 2011/235/ÜVJP teatavate isikute ja üksuste vastu suunatud piiravate meetmete kohta seoses olukorraga Iraanis ELT L 113, 8.4.2020, lk 22–37	6113/20
<i>Nõukogu rakendusmäärus, millega rakendatakse määrust (EL) nr 359/2011, mis käsitleb teatavate isikute, üksuste ja asutuste vastu suunatud piiravaid meetmeid seoses olukorraga Iraanis</i> Nõukogu rakendusmäärus (EL) 2020/510, 7. aprill 2020, millega rakendatakse määrust (EL) nr 359/2011, mis käsitleb teatavate isikute, üksuste ja asutuste vastu suunatud piiravaid meetmeid seoses olukorraga Iraanis ELT L 113, 8.4.2020, lk 1–17	6115/20
<i>Nõukogu otsus, millega muudetakse otsust (ÜVJP) 2017/1869, mis käsitleb Euroopa Liidu nõuandemissiooni Iraagi julgeolekusektori reformi toetuseks (EUAM Iraq)</i> Nõukogu otsus (ÜVJP) 2020/513, 7. aprill 2020, millega muudetakse otsust (ÜVJP) 2017/1869, mis käsitleb Euroopa Liidu nõuandemissiooni Iraagi julgeolekusektori reformi toetuseks (EUAM Iraq) ELT L 113, 8.4.2020, lk 38–40	6270/20

7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1987/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga</i> <i>– Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine</i> Nõukogu esimese lugemise seisukoht eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga – Vastu võetud nõukogus 7. aprillil 2020	5115/20
Nõukogu põhjendused	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Belgia avaldus „Belgia on võtnud teadmiseks I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba suhtes Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahel 11. detsembril saavutatud ajutise kokkuleppe tulemused. Belgia peab tervitatavaks veokijuhtide töötingimuste olulist parandamist, eriti iganädalase puhkeaja kabiinis veetmise keelamise, aga ka kabotaažvedude suhtes lähetamise kohaldamise näol. Tulevikus tuleks saavutada võrdsemad konkurentsitingimused: väikeste tarbesõidukite lisamine kogu liikuvuspaketi kohaldamisalasse, veokite kohustus pöörduda iga kaheksa nädala järel baasi tagasi ning nõudlik ajakava uute arukate sõidumeerikute kasutuselevõtmiseks, mis võimaldab tagada paremini olemasolevate ja uute õigusnormide täitmist. Seega ei oleks turulepääsu täiendav piiramine seeläbi, et kabotaažvedudele kehtestatakse nelja päeva pikkused vaheperioodid, Belgia arvates sidus, kui Euroopa Liit arendab samal ajal ülespoole suunatud sotsiaalset lähenemist. Oleme arvamisel, et vaheperiood kujutab kaubandustõket, mis on vastuolus siseturu ideega ning logistikaahela tõhususega, sest kabotaažveod võimaldavad vältida tühisõite. Ühtlasi peame kahetsusväärseks pikaajalise lähetamise ettepaneku lisamist, kuna see ei sisaldunud ei komisjoni ettepanekus ega kaasseadusandjate kokkulepetes ning seda ei ole veel põhjalikult hinnatud. Paketis sisalduvatest positiivsetest sotsiaalsetest elementidest hoolimata hoidub Belgia kokkuleppe üle hääletamisest.	

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari väljendavad sügavat muret selle pärast, et ajutine kokkulepe I liikuvuspaketi üle on vastuolus ühtsel turul teenuste osutamise põhivabadusega, töötajate vaba liikumise põhimõttega ning ELi tähtsaimate kliimaalaste poliitikasuundade ja eesmärkidega.

Eriti on ELi nõudlike kliimaeesmärkidega, mis on esitatud Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes, vastuolus raskeveokitele seatud kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi. Selle kohustuse vastuvõtmise korral suureneks märkimisväärselt veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks oluliselt transpordisektori CO₂ heidet. Transpordisektorist pärineb juba praegu ligikaudu veerand ELi kasvuhoonegaaside heitest. Hoolimata meie püüdlustest sellele tähelepanu juhtida ja uuringutest pärit teaduslikest tõenditest selle kohta, et nimetatud kohustuse mõjul suureneb tühisõitude arv ja CO₂ heide, ei võeta arvesse selle sätte prognoositavat mõju ega ratsionaalseid argumente. Samuti ei ole esitatud mõjuhindangut, kuigi parema õigusloome tegevuskava alusel on see selliste meetmete ELi tasandil võtmise puhul nõutav. Sõidukite asukohaliikmesriiki tagasipöördumine on vaid üks näide I liikuvuspaketis sätestatud ülemäära piiravatest ja diskrimineerivatest meetmetest. Sama murettekitavad on kabotaažvedudele liiga pikkade vaheperioodidega seatud piirangud. Vaheperiood meenutab proteksionistlikku meedet, mis avaldab ühtsele turule pigem negatiivset mõju. Veoki tagasipöördumise kohustuse, aga ka kabotaažvedude piiramise tulemusel paisataks tunnustatud uurimisinstituutide hinnangul õhku miljoneid lisatonne CO₂ heidet aastas.

Veel üks suur murekoht on asjaolu, et veoki tagasipöördumise kohustus seab ebasoodsasse olukorda liikmesriigid, kellel oleks oma geograafilise asukoha tõttu suuri raskusi veoteenuste osutamisega ühtsel turul, kuna nende sõidukid peaksid läbima oluliselt pikemaid vahemaid ja looduslikke takistusi, näiteks saarte puhul.

Ebaaus konkurents kolmandate riikide ettevõtjatelt on samuti tegur, mida ei ole asjakohaselt käsitletud. Eriti murettekitav on see seetõttu, et lahendus, mis vastu võetakse, ei avalda pikaajalist mõju mitte üksnes transpordisektorile, vaid ka ELi majandusele tervikuna.

Transpordisektor väärib õiglast ja usaldusväärset ELi õigusraamistikku, mis soodustab sektori arengut ning samal ajal tagab realistlikud ja jõustatavad õigusnormid. Tasakaalustatud sätete ja tegeliku kompromissi asemel kehtestatakse ajutise kokkuleppega piiravad, ebaoproportsionaalsed ja proteksionistlikud meetmed.

I liikuvuspakett on Euroopa ühtse turu ja maanteetranspordisektori üks olulisemaid teemavaldkondi. Praegu on meil rohkem kui kunagi varem vaja säilitada ühtse turu ja ELi kõigi liikmesriikide majanduse sujuv toimimine viisil, mis on kooskõlas ELi muude poliitikavaldkondadega.

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldavad vastuseisu sellele, et I liikuvuspaketti kuuluva kolme õigusakti kohta vastu võetud poliitilisse kokkuleppesse lisati tekstide tehnilise õiguskeelise viimistlemise käigus automaatselt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte.

Me tunnistame, et subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte on ELi pädevuse täitmise juures väga oluline. Siiski ei ole sellise klausli lisamine seadusandliku protsessi nii hilises järgus üldiselt hea tava ning I liikuvuspaketi puhul on sellega eriti raske nõustuda kogu teemavaldkonna suure poliitilise tundlikkuse tõttu ning võttes arvesse kavandatavate sätete pikaajalist mõju Euroopa autovedude sektori toimimisele.

Kahetsusväärset on näha, et menetlusega kiirustamine on avaldanud negatiivset mõju vastuvõetud õigusaktide kvaliteedile. Lisaks sooviksime välja tuua mõjuhinnangute puudumise poliitilise kokkuleppe teatavate põhisätete kohta. Seda asjaolu tunnistas ka komisjon COREPER I 20. detsembri 2019. aasta koosolekul esitatud avalduses, milles komisjon kinnitas, et osa meetmeid ei kuulunud komisjoni 31. mail 2017 esitatud ettepanekutesse ning nende kohta ei ole koostatud mõjuhinnangut.

Põhjaliku analüüsi puudumine ei võimalda anda nõuetekohast mõjuhinnangut I liikuvuspaketi kolme õigusakti meetmete kokkusobivusele proportsionaalsuse reeglga.

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Võttes arvesse koroonaviiruse COVID-19 enneolematut levikut, mis juba mõjutab ja kahjuks mõjutab ka edaspidi märkimisväärselt maanteetranspordisektorit, kutsuvad Bulgaaria, Küpros, Ungari, Läti, Leedu, Malta, Poola ja Rumeenia üles peatama töö I liikuvuspaketiga kuni pandeemia lõppemiseni. Seetõttu hääletame praegusel raskel ajal ettepaneku kirjaliku menetluse teel vastuvõtmise vastu.

Eeldatakse, et enamik ettevõtjaid peatab või lõpetab oma tegevuse, mis toob kaasa transporditeenuste pakkumise ja seega ka kaupade tarnimise märkimisväärselt vähenemise, mis tekitab kahju ELi kodanikele ja majanduse sujuvale toimimisele.

Võttes arvesse maanteetranspordi asendamatu rolli COVID-19 puhangu järgsetes taastumispuudlustes ja suurt kahju, mida see sektor haiguspuhanguga tegelemise käigus kannatab, ei suuda ELi maanteetransport ja majandus vastu panna I liikuvuspaketist tulenevale tarbetule regulatiivsele šokile. Sellega seoses tuleb silmas pidada, et valdav enamik Euroopa Liidu autoveo-ettevõtjatest on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, kes on eriti haavatavad.

Praeguses olukorras ei ole I liikuvuspaketi vastuvõtmine sellisel kujul mõistlik ega põhjendatud. Soovime rõhutada, et koroonaviiruse kriisi järgne ELi majandusmaastik on täiesti teistsugune ning me usume, et maanteetranspordisektor vajab selle uue reaalsusega toimetulekuks uusi lahendusi.

Eespool osutatud olukorda silmas pidades oleme veendunud, et I liikuvuspaketis kavandatud lahendused tuleb ümber kujundada, et saaks arvesse võtta uut majanduslikku reaalsust. Seetõttu teeme ettepaneku peatada edasine töö kõnealuse dokumendiga kuni pandeemia lõppemiseni.

Eesti avaldus

„Eesti toetab täielikult I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba kohta esitatud algseid ettepanekuid, mille eesmärk oli sillutada teed selgetele õigusnormidele maanteetranspordi valdkonnas. Eesti on seisukohal, et Euroopa Liidu rahvusvaheline autoveoturg peab olema kooskõlas ühtse turu üldpõhimõtetega ning konkurentsile avatud, tõhus ja keskkonnahoidlik. Eesti arvates ei tohi lisanõuded tekitada ettevõtjatele ja avaliku sektori asutustele põhjendamatut halduskoormust ega minna vastuollu Euroopa Liidu kliimapoliitikaga.

Liikuvuspaketi läbirääkimistel järgis Eesti konstruktiivset lähenemisviisi, püüdes võtta arvesse ja toetada ettepanekuid, mis parandaksid sõidukijuhtide töötingimusi, tõkestaksid ebaseaduslikke turutavasid ja vähendaksid kahjulikku mõju keskkonnale. Läbirääkimised päädisid aga kokkuleppega, mis seab Eesti vedajad ebasoodsasse konkurentsiolukorda, eeskätt autoveoettevõtjatele sätestatud kohustuse tõttu korraldada oma sõidukipargi tegevus selliselt, et oleks tagatud sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest („sõiduki tagasipöördumise kohustus“).

Algne pakett sellist kohustust ei sisaldanud. Kokkuleppe sisulist mõjuhinnangut tehtud ei ole, mistõttu tekib küsimus selle vastavuses 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppele.

Teiseks piirab sõiduki asukohaliikmesriiki tagasipöördumise kohustus vastava liikmesriigi autoveoettevõtjate geograafilist veoulatust ning ei ole sellest tulenevalt kooskõlas I liikuvuspaketi eesmärgiga tagada kõigile võrdsed konkurentsitingimused.

Kolmandaks on Eesti seisukohal, et kuna nimetatud kohustus suurendab tühisõitude arvu ja sellest tulenevalt ka CO₂ heidet, on see vastuolus ELi kliimapoliitika ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega. See ei ole kooskõlas Euroopa Ülemkogu 12. detsembri 2019. aasta järeldustega.

Lisaks on see nõue Eesti arvates ebaproportsionaalne, kuna kokkulepe juba sisaldab meetmeid varifirmade vastu võitlemiseks. Sõiduki tagasipöördumise kohustus võib varifirmandust hoogustada ning sunnib äärepoolsete liikmesriikide autoveoettevõtjaid lisaks oma tegevust ümber paigutama, mis vähendab töökohti ja maksutululu.

Kuna nimetatud meede suurendab tõenäoliselt liikluskoormust, teevad Eestile muret selle tagajärjed liiklusohutusele. Seetõttu rõhutab Eesti veelkord oma toetust I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba kohta tehtud algsete ettepanekute eesmärkidele ning avaldab kahetsust sõiduki tagasipöördumise kohustuse lisamise pärast kokkuleppesse. Eespool toodud põhjustel hääletab Eesti kokkuleppe vastu.

Ungari avaldus

Ungari soovib väljendada veel kord sügavat muret I liikuvuspaketi eri komponentide kahjuliku, turgu moonutava ja negatiivse kliimamõju üle ning samuti väljendab suurt rahulolematust nõuetekohaste ja ulatuslike mõjuhinnangute puudumise üle, mis töötab vastu I liikuvuspaketi algeesmärkidele.

Ungari on näidanud alati valmisolekut võidelda pettuse, väärkohtlemise ja ebaõiglaste tavade vastu ning täiustada autovedude sektori sõidukijuhtide sotsiaalseid tingimusi. Neid küsimusi käsitledes peaksime vältima igasugust killustamist, proteksionismi ja autovedude siseturul ausalt tegutsevatele Euroopa veoettevõtjatele ülemäärase halduskoormuse tekitamist. Meie jaoks ei ole siseturu tõhus toimimine läbiräägitav, sest see võimaldab suurendada Euroopa töökohtade arvu ja konkurentsivõimet ajal, mil maailmas on üha rohkem majanduslikke pingeid.

Seega oleksime pidanud selle paketiga tagama, et ELi tulevane õiguslik raamistik annab konkurentsieeliseid, millest on võimalik lõigata täit kasu, ning samal ajal säilitada ausa konkurentsi ja sõidukijuhtide nõuetekohased töötingimused. Lõplik kokkulepe paraku sellist tasakaalu ei paku ning toetab üksnes ühte lähenemisviisi, mis põhineb riiklikul proteksionismil ja normidel, mida ei ole võimalik selles sektoris jõustada.

Täpsemalt ja eeskätt usume, et sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid (*lex specialis*) kujutavad endast põhivabaduste põhjendamatut piiramist ja moonutavad võrdseid tingimusi ELis. Märgime, et lõplik kokkulepe õigustab meie kõhklusi seoses autovedude küsimuse eraldamisega töötajate lähetamise direktiivi (direktiiv (EL) 2018/957) muudatusest. Komisjoni ettepanek seda sõidukijuhtide lähetamise puhul kasutusele võetavat eraldatismudelit ei sisaldanud ega näinud selle kohta ette mõjuhinnangut.

Teiseks on meie jaoks ülimalt problemaatiline, et täieliku keelu kehtestamisel iganädalase puhkeaja kabiinis veetmise kohta ei võeta arvesse sõidukijuhtide nõuetekohast majutamist võimaldavate sobivate parkimisalade nappust ELis. Nimetatud keeld kujutaks seega ELi sätet, mida ei ole võimalik jõustada ja tekitaks küsimusi selle õiguspärasuses.

Kolmandaks, meie kliimaeesmärke silmas pidades on veokite kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi vastuolus Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes esitatud nõudlike kliimaeesmärkidega. Meetme vastuvõtmise korral suureneks veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks autovedude sektori CO₂-heidet.

Ühtlasi ei ole lõplikus kokkuleppes võetud täielikult arvesse kolmandate riikide ettevõtjatele ebaausa konkurentsieelise tekkimise ohtu. Lisaks annab kolmandate riikide vedajatele konkurentsieelise kohustuslikus korras sõidumeerikute paigaldamine, kuna pole kindel, milliseks kuupäevaks tuleb arukad sõidumeerikud paigaldada sõidukitele, mis kuuluvad ettevõtjale, kes kohaldab rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööd puudutavat Euroopa kokkulepet (AETR).

Euroopa majanduses väga olulist rolli mängiva Euroopa autovedude sektori ajakohastamine on vajalik nii sotsiaalsest kui ka konkurentsivõime aspektist. Seda eesmärki ei ole võimalik saavutada, kui me ei tee endast kõike siseturu seniste kordaminekute ja toimimise säilitamiseks ning ei käitu vastutustundlikult nõudlike kliimaeesmärkide täitmiseks.

7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1986/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas</i> – Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine Nõukogu esimese lugemise seisukoht, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas – Vastu võetud nõukogus 7. aprillil 2020	5114/20
Nõukogu põhjendused	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Belgia avaldus „Belgia on võtnud teadmiseks I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba suhtes Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahel 11. detsembril saavutatud ajutise kokkuleppe tulemused. Belgia peab tervitatavaks veokijuhtide töötingimuste olulist parandamist, eriti iganädalase puhkeaja kabiinis veetmise keelamise, aga ka kabotaažvedude suhtes lähetamise kohaldamise näol. Tulevikus tuleks saavutada võrdsemad konkurentsitingimused: väikeste tarbesõidukite lisamine kogu liikuvuspaketi kohaldamisalasse, veokite kohustus pöörduda iga kaheksa nädala järel baasi tagasi ning nõudlik ajakava uute arukate sõidumeerikute kasutuselevõtmiseks, mis võimaldab tagada paremini olemasolevate ja uute õigusnormide täitmist. Seega ei oleks turulepääsu täiendav piiramine seeläbi, et kabotaažvedudele kehtestatakse nelja päeva pikkused vaheperioodid, Belgia arvates sidus, kui Euroopa Liit arendab samal ajal ülespoole suunatud sotsiaalset lähenemist. Oleme arvamisel, et vaheperiood kujutab kaubandustõket, mis on vastuolus siseturu ideega ning logistikaahela tõhususega, sest kabotaažveod võimaldavad vältida tühisõite. Ühtlasi peame kahetsusväärseks pikaajalise lähetamise ettepaneku lisamist, kuna see ei sisaldunud ei komisjoni ettepanekus ega kaasseadusandjate kokkulepetes ning seda ei ole veel põhjalikult hinnatud. Paketis sisalduvatest positiivsetest sotsiaalsetest elementidest hoolimata hoidub Belgia kokkuleppe üle hääletamisest.	

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari väljendavad sügavat muret selle pärast, et ajutine kokkulepe I liikuvuspaketi üle on vastuolus ühtsel turul teenuste osutamise põhivabadusega, töötajate vaba liikumise põhimõttega ning ELi tähtsaimate kliimaalaste poliitikasuundade ja eesmärkidega.

Eriti on ELi nõudlike kliimaeesmärkidega, mis on esitatud Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes, vastuolus raskeveokitele seatud kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi. Selle kohustuse vastuvõtmise korral suureneks märkimisväärselt veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks oluliselt transpordisektori CO₂ heidet. Transpordisektorist pärineb juba praegu ligikaudu veerand ELi kasvuhoonegaaside heitest.

Hoolimata meie püüdlustest sellele tähelepanu juhtida ja uuringutest pärit teaduslikest tõenditest selle kohta, et nimetatud kohustuse mõjul suureneb tühisõitude arv ja CO₂ heide, ei võeta arvesse selle sätte prognoositavat mõju ega ratsionaalseid argumente. Samuti ei ole esitatud mõjuhindangut, kuigi parema õigusloome tegevuskava alusel on see selliste meetmete ELi tasandil võtmise puhul nõutav.

Sõidukite asukohaliikmesriiki tagasipöördumine on vaid üks näide I liikuvuspaketis sätestatud ülemäära piiravatest ja diskrimineerivatest meetmetest. Sama murettekitavad on kabotaažvedudele liiga pikkade vaheperioodidega seatud piirangud.

Vaheperiood meenutab proteksionistlikku meedet, mis avaldab ühtsele turule pigem negatiivset mõju. Veoki tagasipöördumise kohustuse, aga ka kabotaažvedude piiramise tulemusel paisataks tunnustatud uurimisinstituutide hinnangul õhku miljoneid lisatonne CO₂ heidet aastas.

Veel üks suur murekoht on asjaolu, et veoki tagasipöördumise kohustus seab ebasoodsasse olukorda liikmesriigid, kellel oleks oma geograafilise asukoha tõttu suuri raskusi veoteenuste osutamisega ühtsel turul, kuna nende sõidukid peaksid läbima oluliselt pikemaid vahemaid ja looduslikke takistusi, näiteks saarte puhul.

Ebaaus konkurents kolmandate riikide ettevõtjatelt on samuti tegur, mida ei ole asjakohaselt käsitletud. Eriti murettekitav on see seetõttu, et lahendus, mis vastu võetakse, ei avalda pikaajalist mõju mitte üksnes transpordisektorile, vaid ka ELi majandusele tervikuna.

Transpordisektor väärib õiglast ja usaldusväärset ELi õigusraamistikku, mis soodustab sektori arengut ning samal ajal tagab realistlikud ja jõustatavad õigusnormid. Tasakaalustatud sätete ja tegeliku kompromissi asemel kehtestatakse ajutise kokkuleppega piiravad, ebaoproportsionaalsed ja proteksionistlikud meetmed.

I liikuvuspakett on Euroopa ühtse turu ja maanteetranspordisektori üks olulisemaid teemavaldkondi. Praegu on meil rohkem kui kunagi varem vaja säilitada ühtse turu ja ELi kõigi liikmesriikide majanduse sujuv toimimine viisil, mis on kooskõlas ELi muude poliitikavaldkondadega.

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldavad vastuseisu sellele, et I liikuvuspaketti kuuluva kolme õigusakti kohta vastu võetud poliitilisse kokkuleppesse lisati tekstide tehnilise õiguskeelise viimistlemise käigus automaatselt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte.

Me tunnistame, et subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte on ELi pädevuse täitmise juures väga oluline. Siiski ei ole sellise klausli lisamine seadusandliku protsessi nii hilises järgus üldiselt hea tava ning I liikuvuspaketi puhul on sellega eriti raske nõustuda kogu teemavaldkonna suure poliitilise tundlikkuse tõttu ning võttes arvesse kavandatavate sätete pikaajalist mõju Euroopa autovedude sektori toimimisele.

Kahetsusväärset on näha, et menetlusega kiirustamine on avaldanud negatiivset mõju vastuvõetud õigusaktide kvaliteedile. Lisaks sooviksime välja tuua mõjuhinnangute puudumise poliitilise kokkuleppe teatavate põhisätete kohta. Seda asjaolu tunnistas ka komisjon COREPER I 20. detsembri 2019. aasta koosolekul esitatud avalduses, milles komisjon kinnitas, et osa meetmeid ei kuulunud komisjoni 31. mail 2017 esitatud ettepanekutesse ning nende kohta ei ole koostatud mõjuhinnangut.

Põhjaliku analüüsi puudumine ei võimalda anda nõuetekohast mõjuhinnangut I liikuvuspaketi kolme õigusakti meetmete kokkusobivusele proportsionaalsuse reeglga.

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Võttes arvesse koroonaviiruse COVID-19 enneolematut levikut, mis juba mõjutab ja kahjuks mõjutab ka edaspidi märkimisväärselt maanteetranspordisektorit, kutsuvad Bulgaaria, Küpros, Ungari, Läti, Leedu, Malta, Poola ja Rumeenia üles peatama töö I liikuvuspaketiga kuni pandeemia lõppemiseni. Seetõttu hääletame praegusel raskel ajal ettepaneku kirjaliku menetluse teel vastuvõtmise vastu.

Eeldatakse, et enamik ettevõtjaid peatab või lõpetab oma tegevuse, mis toob kaasa transporditeenuste pakkumise ja seega ka kaupade tarnimise märkimisväärselt vähenemise, mis tekitab kahju ELi kodanikele ja majanduse sujuvale toimimisele.

Võttes arvesse maanteetranspordi asendamatu rolli COVID-19 puhangu järgsetes taastumispuüdlustes ja suurt kahju, mida see sektor haiguspuhanguga tegelemise käigus kannatab, ei suuda ELi maanteetransport ja majandus vastu panna I liikuvuspaketist tulenevale tarbetule regulatiivsele šokile. Sellega seoses tuleb silmas pidada, et valdav enamik Euroopa Liidu autoveo-ettevõtjatest on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, kes on eriti haavatavad.

Praeguses olukorras ei ole I liikuvuspaketi vastuvõtmine sellisel kujul mõistlik ega põhjendatud. Soovime rõhutada, et koroonaviiruse kriisi järgne ELi majandusmaastik on täiesti teistsugune ning me usume, et maanteetranspordisektor vajab selle uue reaalsusega toimetulekuks uusi lahendusi.

Eespool osutatud olukorda silmas pidades oleme veendunud, et I liikuvuspaketis kavandatud lahendused tuleb ümber kujundada, et saaks arvesse võtta uut majanduslikku reaalsust. Seetõttu teeme ettepaneku peatada edasine töö kõnealuse dokumendiga kuni pandeemia lõppemiseni.

Eesti avaldus

„Eesti toetab täielikult I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba kohta esitatud algseid ettepanekuid, mille eesmärk oli sillutada teed selgetele õigusnormidele maanteetranspordi valdkonnas. Eesti on seisukohal, et Euroopa Liidu rahvusvaheline autoveoturg peab olema kooskõlas ühtse turu üldpõhimõtetega ning konkurentsile avatud, tõhus ja keskkonnahoidlik. Eesti arvates ei tohi lisanõuded tekitada ettevõtjatele ja avaliku sektori asutustele põhjendamatu halduskoormust ega minna vastuollu Euroopa Liidu kliimapoliitikaga.

Liikuvuspaketi läbirääkimistel järgis Eesti konstruktiivset lähenemisviisi, püüdes võtta arvesse ja toetada ettepanekuid, mis parandaksid sõidukijuhtide töötingimusi, tõkestaksid ebaseaduslikke turutavasid ja vähendaksid kahjulikku mõju keskkonnale. Läbirääkimised päädisid aga kokkuleppega, mis seab Eesti vedajad ebasoodsasse konkurentsiolukorda, eeskätt autoveoettevõtjatele sätestatud kohustuse tõttu korraldada oma sõidukipargi tegevus selliselt, et oleks tagatud sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest („sõiduki tagasipöördumise kohustus“).

Algne pakett sellist kohustust ei sisaldanud. Kokkuleppe sisulist mõjuhinnangut tehtud ei ole, mistõttu tekib küsimus selle vastavuses 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppele.

Teiseks piirab sõiduki asukohaliikmesriiki tagasipöördumise kohustus vastava liikmesriigi autoveoettevõtjate geograafilist veoulust ning ei ole sellest tulenevalt kooskõlas I liikuvuspaketi eesmärgiga tagada kõigile võrdsed konkurentsitingimused.

Kolmandaks on Eesti seisukohal, et kuna nimetatud kohustus suurendab tühisõitude arvu ja sellest tulenevalt ka CO₂ heidet, on see vastuolus ELi kliimapoliitika ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega. See ei ole kooskõlas Euroopa Ülemkogu 12. detsembri 2019. aasta järeldustega.

Lisaks on see nõue Eesti arvates ebaproportsionaalne, kuna kokkulepe juba sisaldab meetmeid varifirmade vastu võitlemiseks. Sõiduki tagasipöördumise kohustus võib varifirmandust hoogustada ning sunnib äärepoolsete liikmesriikide autoveoettevõtjaid lisaks oma tegevust ümber paigutama, mis vähendab töökohti ja maksutulu.

Kuna nimetatud meede suurendab tõenäoliselt liikluskoormust, teevad Eestile muret selle tagajärjed liiklusohutusele.

Seetõttu rõhutab Eesti veelkord oma toetust I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba kohta tehtud algsete ettepanekute eesmärkidele ning avaldab kahetsust sõiduki tagasipöördumise kohustuse lisamise pärast kokkuleppesse. Eespool toodud põhjustel hääletab Eesti kokkuleppe vastu.

Ungari avaldus

Ungari soovib väljendada veel kord sügavat muret I liikuvuspaketi eri komponentide kahjuliku, turgu moonutava ja negatiivse kliimamõju üle ning samuti väljendab suurt rahulolematust nõuetekohaste ja ulatuslike mõjuhinnangute puudumise üle, mis töötab vastu I liikuvuspaketi algeesmärkidele.

Ungari on näidanud alati valmisolekut võidelda pettuse, väärkohtlemise ja ebaõiglaste tavade vastu ning täiustada autovedude sektori sõidukijuhtide sotsiaalseid tingimusi. Neid küsimusi käsitledes peaksime vältima igasugust killustamist, proteksionismi ja autovedude siseturul ausalt tegutsevatele Euroopa veoettevõtjatele ülemäärase halduskoormuse tekitamist. Meie jaoks ei ole siseturu tõhus toimimine läbiräägitav, sest see võimaldab suurendada Euroopa töökohtade arvu ja konkurentsivõimet ajal, mil maailmas on üha rohkem majanduslikke pingeid.

Seega oleksime pidanud selle paketiga tagama, et ELi tulevane õiguslik raamistik annab konkurentsieeliseid, millest on võimalik lõigata täit kasu, ning samal ajal säilitada ausa konkurentsi ja sõidukijuhtide nõuetekohased töötingimused. Lõplik kokkulepe paraku sellist tasakaalu ei paku ning toetab üksnes ühte lähenemisviisi, mis põhineb riiklikul proteksionismil ja normidel, mida ei ole võimalik selles sektoris jõustada.

Täpsemalt ja eeskätt usume, et sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid (*lex specialis*) kujutavad endast põhivabaduste põhjendamatut piiramist ja moonutavad võrdseid tingimusi ELis. Märgime, et lõplik kokkulepe õigustab meie kõhklosti seoses autovedude küsimuse eraldamisega töötajate lähetamise direktiivi (direktiiv (EL) 2018/957) muudatusest. Komisjoni ettepanek seda sõidukijuhtide lähetamise puhul kasutusele võetavat eraldamismudelit ei sisaldanud ega näinud selle kohta ette mõjuhinnangut.

Teiseks on meie jaoks ülimalt problemaatiline, et täieliku keelu kehtestamisel igapäevase puhkeaja kabiinis veetmise kohta ei võeta arvesse sõidukijuhtide nõuetekohast majutamist võimaldavate sobivate parkimisalade nappust ELis. Nimetatud keeld kujutaks seega ELi sätet, mida ei ole võimalik jõustada ja tekitaks küsimusi selle õiguspärasuses.

Kolmandaks, meie kliimaeesmärke silmas pidades on veokite kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi vastuolus Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes esitatud nõudlike kliimaeesmärkidega. Meetme vastuvõtmise korral suureneks veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks autovedude sektori CO₂-heidet.

Ühtlasi ei ole lõplikus kokkuleppes võetud täielikult arvesse kolmandate riikide ettevõtjatele ebaausa konkurentsieelise tekkimise ohtu. Lisaks annab kolmandate riikide vedajatele konkurentsieelise kohustuslikus korras sõidumeerikute paigaldamine, kuna pole kindel, milliseks kuupäevaks tuleb arukad sõidumeerikud paigaldada sõidukitele, mis kuuluvad ettevõtjale, kes kohaldab rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööd puudutavat Euroopa kokkulepet (AETR).

Euroopa majanduses väga olulist rolli mängiva Euroopa autovedude sektori ajakohastamine on vajalik nii sotsiaalsest kui ka konkurentsivõime aspektist. Seda eesmärki ei ole võimalik saavutada, kui me ei tee endast kõike siseturu seniste kordaminekute ja toimimise säilitamiseks ning ei käitu vastutustundlikult nõudlike kliimaeesmärkide täitmiseks.

7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1985/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad eridigunormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012</i> – Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine Nõukogu esimese lugemise seisukoht, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 – Vastu võetud nõukogus 7. aprillil 2020	5112/20
Nõukogu põhjendused	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari väljendavad sügavat muret selle pärast, et ajutine kokkulepe I liikuvuspaketi üle on vastuolus ühtsel turul teenuste osutamise põhivabadusega, töötajate vaba liikumise põhimõttega ning ELi tähtsaimate kliimaalaste poliitikasuundade ja eesmärkidega. Eriti on ELi nõudlike kliimaeesmärkidega, mis on esitatud Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes, vastuolus raskeveokitele seatud kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi. Selle kohustuse vastuvõtmise korral suureneks märkimisväärselt veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks oluliselt transpordisektori CO₂ heidet. Transpordisektorist pärineb juba praegu ligikaudu veerand ELi kasvuhoonegaaside heitest. Hoolimata meie püüdlustest sellele tähelepanu juhtida ja uuringutest pärit teaduslikest tõenditest selle kohta, et nimetatud kohustuse mõjul suureneb tühisõitude arv ja CO₂ heide, ei võeta arvesse selle sätte prognoositavat mõju ega ratsionaalseid argumente. Samuti ei ole esitatud mõjuhindangut, kuigi parema õigusloome tegevuskava alusel on see selliste meetmete ELi tasandil võtmise puhul nõutav. Sõidukite asukohaliikmesriiki tagasipöördumine on vaid üks näide I liikuvuspaketis sätestatud ülemäära piiravatest ja diskrimineerivatest meetmetest. Sama murettekitavad on kabotaažvedudele liiga pikkade vaheperioodidega seatud piirangud. Vaheperiood meenutab proteksionistlikku meedet, mis avaldab ühtsele turule pigem negatiivset mõju. Veoki tagasipöördumise kohustuse, aga ka kabotaažvedude piiramise tulemusel paisataks tunnustatud uurimisinstituutide hinnangul õhku miljoneid lisatonne CO₂ heidet aastas.	

Veel üks suur murekoht on asjaolu, et veoki tagasipöördumise kohustus seab ebasoodsasse olukorda liikmesriigid, kellel oleks oma geograafilise asukoha tõttu suuri raskusi veoteenuste osutamisega ühtsel turul, kuna nende sõidukid peaksid läbima oluliselt pikemaid vahemaid ja looduslikke takistusi, näiteks saarte puhul. Ebaaus konkurents kolmandate riikide ettevõtjatelt on samuti tegur, mida ei ole asjakohaselt käsitletud. Eriti murettekitav on see seetõttu, et lahendus, mis vastu võetakse, ei avalda pikaajalist mõju mitte üksnes transpordisektorile, vaid ka ELi majandusele tervikuna. Transpordisektor väärib õiglast ja usaldusväärset ELi õigusraamistikku, mis soodustab sektori arengut ning samal ajal tagab realistlikud ja jõustatavad õigusnormid. Tasakaalustatud sätete ja tegeliku kompromissi asemel kehtestatakse ajutise kokkuleppega piiravad, ebaoproportsionaalsed ja protektsionistlikud meetmed. I liikuvuspakett on Euroopa ühtse turu ja maanteetranspordisektori üks olulisemaid teemavaldkondi. Praegu on meil rohkem kui kunagi varem vaja säilitada ühtse turu ja ELi kõigi liikmesriikide majanduse sujuv toimimine viisil, mis on kooskõlas ELi muude poliitikavaldkondadega.	
Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldavad vastuseisu sellele, et I liikuvuspaketti kuuluva kolme õigusakti kohta vastu võetud poliitilisse kokkuleppesse lisati tekstide tehnilise õiguskeelise viimistlemise käigus automaatselt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte. Me tunnistame, et subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte on ELi pädevuse täitmise juures väga oluline. Siiski ei ole sellise klausli lisamine seadusandliku protsessi nii hilises järgus üldiselt hea tava ning I liikuvuspaketi puhul on sellega eriti raske nõustuda kogu teemavaldkonna suure poliitilise tundlikkuse tõttu ning võttes arvesse kavandatavate sätete pikaajalist mõju Euroopa autovedude sektori toimimisele. Kahetsusväärset on näha, et menetlusega kiirustamine on avaldanud negatiivset mõju vastuvõetud õigusaktide kvaliteedile. Lisaks sooviksime välja tuua mõjuhinnangute puudumise poliitilise kokkuleppe teatavate põhisätete kohta. Seda asjaolu tunnistas ka komisjon COREPER I 20. detsembri 2019. aasta koosolekul esitatud avalduses, milles komisjon kinnitas, et osa meetmeid ei kuulunud komisjoni 31. mail 2017 esitatud ettepanekutesse ning nende kohta ei ole koostatud mõjuhinnangut. Põhjaliku analüüsi puudumine ei võimalda anda nõuetekohast mõjuhinnangut I liikuvuspaketi kolme õigusakti meetmete kokkusobivusele proportsionaalsuse reeglina.	

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Võttes arvesse koroonaviiruse COVID-19 enneolematut levikut, mis juba mõjutab ja kahjuks mõjutab ka edaspidi märkimisväärselt maanteetranspordisektorit, kutsuvad Bulgaaria, Küpros, Ungari, Läti, Leedu, Malta, Poola ja Rumeenia üles peatama töö I liikuvuspaketiga kuni pandeemia lõppemiseni. Seetõttu hääletame praegusel raskel ajal ettepaneku kirjaliku menetluse teel vastuvõtmise vastu.

Eeldatakse, et enamik ettevõtjaid peatab või lõpetab oma tegevuse, mis toob kaasa transporditeenuste pakkumise ja seega ka kaupade tarnimise märkimisväärselt vähenemise, mis tekitab kahju ELi kodanikele ja majanduse sujuvale toimimisele.

Võttes arvesse maanteetranspordi asendamatu rolli COVID-19 puhangu järgsetes taastumispuüdlustes ja suurt kahju, mida see sektor haiguspuhanguga tegelemise käigus kannatab, ei suuda ELi maanteetransport ja majandus vastu panna I liikuvuspaketist tulenevale tarbetule regulatiivsele šokile. Sellega seoses tuleb silmas pidada, et valdav enamik Euroopa Liidu autoveo-ettevõtjatest on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, kes on eriti haavatavad.

Praeguses olukorras ei ole I liikuvuspaketi vastuvõtmine sellisel kujul mõistlik ega põhjendatud. Soovime rõhutada, et koroonaviiruse kriisi järgne ELi majandusmaastik on täiesti teistsugune ning me usume, et maanteetranspordisektor vajab selle uue reaalsusega toimetulekuks uusi lahendusi.

Eespool osutatud olukorda silmas pidades oleme veendunud, et I liikuvuspaketis kavandatud lahendused tuleb ümber kujundada, et saaks arvesse võtta uut majanduslikku reaalsust. Seetõttu teeme ettepaneku peatada edasine töö kõnealuse dokumendiga kuni pandeemia lõppemiseni.

Eesti avaldus

„Eesti toetab täielikult I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba kohta esitatud algseid ettepanekuid, mille eesmärk oli sillutada teed selgetele õigusnormidele maanteetranspordi valdkonnas. Eesti on seisukohal, et Euroopa Liidu rahvusvaheline autoveoturg peab olema kooskõlas ühtse turu üldpõhimõtetega ning konkurentsile avatud, tõhus ja keskkonnahoidlik. Eesti arvates ei tohi lisanõuded tekitada ettevõtjatele ja avaliku sektori asutustele põhjendamatut halduskoormust ega minna vastuollu Euroopa Liidu kliimapoliitikaga.

Liikuvuspaketi läbirääkimistel järgis Eesti konstruktiivset lähenemisviisi, püüdes võtta arvesse ja toetada ettepanekuid, mis parandaksid sõidukijuhtide töötingimusi, tõkestaksid ebaseaduslikke turutavasid ja vähendaksid kahjulikku mõju keskkonnale. Läbirääkimised päädisid aga kokkuleppega, mis seab Eesti vedajad ebasoodsasse konkurentsiolukorda, eeskätt autoveoettevõtjatele sätestatud kohustuse tõttu korraldada oma sõidukipargi tegevus selliselt, et oleks tagatud sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest („sõiduki tagasipöördumise kohustus“).

Algne pakett sellist kohustust ei sisaldanud. Kokkuleppe sisulist mõjuhinnangut tehtud ei ole, mistõttu tekib küsimus selle vastavuses 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppele.

Teiseks piirab sõiduki asukohaliikmesriiki tagasipöördumise kohustus vastava liikmesriigi autoveoettevõtjate geograafilist veoulust ning ei ole sellest tulenevalt kooskõlas I liikuvuspaketi eesmärgiga tagada kõigile võrdsed konkurentsitingimused.

Kolmandaks on Eesti seisukohal, et kuna nimetatud kohustus suurendab tühisõitude arvu ja sellest tulenevalt ka CO₂ heidet, on see vastuolus ELi kliimapoliitika ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega. See ei ole kooskõlas Euroopa Ülemkogu 12. detsembri 2019. aasta järeldustega.

Lisaks on see nõue Eesti arvates ebaproportsionaalne, kuna kokkulepe juba sisaldab meetmeid varifirmade vastu võitlemiseks. Sõiduki tagasipöördumise kohustus võib varifirmandust hoogustada ning sunnib äärepoolsete liikmesriikide autoveoettevõtjaid lisaks oma tegevust ümber paigutama, mis vähendab töökohti ja maksutulu.

Kuna nimetatud meede suurendab tõenäoliselt liikluskoormust, teevad Eestile muret selle tagajärjed liiklusohutusele.

Seetõttu rõhutab Eesti veelkord oma toetust I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba kohta tehtud algsete ettepanekute eesmärkidele ning avaldab kahetsust sõiduki tagasipöördumise kohustuse lisamise pärast kokkuleppesse. Eespool toodud põhjustel hääletab Eesti kokkuleppe vastu.

Ungari avaldus

Ungari soovib väljendada veel kord sügavat muret I liikuvuspaketi eri komponentide kahjuliku, turgu moonutava ja negatiivse kliimamõju üle ning samuti väljendab suurt rahulolematust nõuetekohaste ja ulatuslike mõjuhinnangute puudumise üle, mis töötab vastu I liikuvuspaketi algeesmärkidele.

Ungari on näidanud alati valmisolekut võidelda pettuse, väärkohtlemise ja ebaõiglaste tavade vastu ning täiustada autovedude sektori sõidukijuhtide sotsiaalseid tingimusi. Neid küsimusi käsitledes peaksime vältima igasugust killustamist, protektsionismi ja autovedude siseturul ausalt tegutsevatele Euroopa veoettevõtjatele ülemäärase halduskoormuse tekitamist. Meie jaoks ei ole siseturu tõhus toimimine läbiräägitav, sest see võimaldab suurendada Euroopa töökohtade arvu ja konkurentsivõimet ajal, mil maailmas on üha rohkem majanduslikke pingeid.

Seega oleksime pidanud selle paketiga tagama, et ELi tulevane õiguslik raamistik annab konkurentsieeliseid, millest on võimalik lõigata täit kasu, ning samal ajal säilitada ausa konkurentsi ja sõidukijuhtide nõuetekohased töötingimused. Lõplik kokkulepe paraku sellist tasakaalu ei paku ning toetab üksnes ühte lähenemisviisi, mis põhineb riiklikul protektsionismil ja normidel, mida ei ole võimalik selles sektoris jõustada.

Täpsemalt ja eeskätt usume, et sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid (*lex specialis*) kujutavad endast põhivabaduste põhjendamatut piiramist ja moonutavad võrdseid tingimusi ELis. Märgime, et lõplik kokkulepe õigustab meie kõhklusi seoses autovedude küsimuse eraldamisega töötajate lähetamise direktiivi (direktiiv (EL) 2018/957) muudatusest. Komisjoni ettepanek seda sõidukijuhtide lähetamise puhul kasutusele võetavat eraldatismudelit ei sisaldanud ega näinud selle kohta ette mõjuhinnangut.

Teiseks on meie jaoks ülimalt problemaatiline, et täieliku keelu kehtestamisel iganädalase puhkeaja kabiinis veetmise kohta ei võeta arvesse sõidukijuhtide nõuetekohast majutamist võimaldavate sobivate parkimisalade nappust ELis. Nimetatud keeld kujutaks seega ELi sätet, mida ei ole võimalik jõustada ja tekitaks küsimusi selle õiguspärasuses.

Kolmandaks, meie kliimaeesmärke silmas pidades on veokite kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi vastuolus Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes esitatud nõudlike kliimaeesmärkidega. Meetme vastuvõtmise korral suureneks veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks autovedude sektori CO₂-heidet.

Ühtlasi ei ole lõplikus kokkuleppes võetud täielikult arvesse kolmandate riikide ettevõtjatele ebaausa konkurentsieelise tekkimise ohtu. Lisaks annab kolmandate riikide vedajatele konkurentsieelise kohustuslikus korras sõidumeerikute paigaldamine, kuna pole kindel, milliseks kuupäevaks tuleb arukad sõidumeerikud paigaldada sõidukitele, mis kuuluvad ettevõtjale, kes kohaldab rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööd puudutavat Euroopa kokkulepet (AETR).

Euroopa majanduses väga olulist rolli mängiva Euroopa autovedude sektori ajakohastamine on vajalik nii sotsiaalsest kui ka konkurentsivõime aspektist. Seda eesmärki ei ole võimalik saavutada, kui me ei tee endast kõike siseturu seniste kordaminekute ja toimimise säilitamiseks ning ei käitu vastutustundlikult nõudlike kliimaeesmärkide täitmiseks.

7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1981/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus elektroonilise kaubaveoteabe kohta</i> – <i>Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus elektroonilise kaubaveoteabe kohta (esimene lugemine)	5142/20
Nõukogu põhjendused	5142/1/20 REV 1 ADD 1
7. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 1977/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus vee taaskasutuse miinimumnõuete kohta</i> – <i>Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus vee taaskasutuse miinimumnõuete kohta (esimene lugemine)	15301/19 REV 1
Nõukogu põhjendused	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Kreeka avaldus Kreeka toetab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepanekut vee taaskasutuse miinimumnõuete kohta. Integreeritud, stabiilse ja ühiselt tunnustatud reguleeriva raamistiku loomine ELi tasandil aitab märkimisväärselt kaasa tegelemisele põua ja veepuuduse küsimusega, mis on kliimamuutuste tõttu tõenäoliselt tulevikus tõsisem probleem. Kreeka on siiski seisukohal, et taaskasutatava heitvee lahjendamist ei tohiks iseenesest käsitada veepuhastusvõimalusena, st toidukäitlejatel või põllumajandustootjatel ei tohiks lubada lahjendada mis tahes kvaliteediklassi kuuluvat taaskasutatavat heitvett ja seejärel kasutada seda kõrgema (puhtama) kvaliteediklassi kuuluva veena. Kreeka kuulub liikmesriikide hulka, kes on juba kehtestanud reguleeriva raamistiku, mis sisaldab veelgi rangemaid sätteid. On endastmõistetav, et tervisekaitse on meie jaoks väga oluline ning seetõttu jätame endale õiguse võtta vastu täiendavaid sätteid ja rakendada täiendavaid meetmeid riiklikul tasandil kooskõlas ettevaatuspõhimõttega.	

Slovaki Vabariigi avaldus

Slovaki Vabariik on teadlik, et mõned liikmesriigid peavad toime tulema kliimamuutustest tingitud veepuuduse ja põua probleemiga. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma aruannete kohaselt mõjutavad kliimamuutused siiski mitmesuguste vee ja toidu kaudu levivate haiguste, kahjulike ainete ja patogeenide, näiteks Salmonella, levikut ja paljunemist, mis mõjutab elanikkonna tervist. Seetõttu ei tohi sellise taaskasutatava heitvee kasutamine põllumajanduslikuks niisutamiseks seada ohtu lõpptarbija tervist, kui taaskasutatava heitvee kvaliteedikriteeriumid ei osutu piisavaks, ning arvesse tuleb võtta tulevast arengut.

Taaskasutatavat heitvett käsitlevate läbirääkimiste käigus oleme pidevalt kutsunud üles koostama ambitsioonikas ettepanek seoses eesmärgiga tagada siseturu tõhus ja võrdne toimimine (kaupade liikumine), kehtestades kõigile liikmesriikidele ühetaolised nõuded taaskasutatava heitvee osas, ning seoses eesmärgiga kaitsta keskkonda ning inimeste ja loomade tervist. Peame kahetsusväärseks, et see ei kajastunud lõplikus tekstis.

Samuti oleme pettunud, et kohustuslikku märgistamist käsitlevat ettepanekut ei ole arvesse võetud, mis meie arvates eksitab lõpptarbijat ja piirab tema õigust teabele. See on vastuolus lõpptarbija läbipaistva teavitamise põhimõttega ning selle tõttu kannatavad eelkõige erinevad haavatavad rühmad, näiteks eakad, lapsed, nõrga immuunsüsteemiga inimesed.

Samuti ei ole vastu võetud meie ettepanekuid karmistada määruse kvaliteediparameetreid, lisades sellesse mitmeid kvaliteediparameetreid, näiteks seoses Salmonellaga. Rõhutasime tervisekaitse kõrget taset, toidu kvaliteeti ning lisa sätestatud rangeid kriteeriume. Meie arvates ei ole praeguses sõnastuses lõpptarbija tervise kaitset piisavalt käsitletud.

Samuti oleme esitanud reservatsiooni artikli 2 lõike 2 sõnastuse suhtes, mis ei luba liikmesriigil taotleda erandit neutraalsel viisil ühe või mitme määruuses sätestatud kriteeriumi alusel. Praegune sõnastus jätab Euroopa Komisjonile liiga suure kaalutusõiguse, et otsustada erandi tegemise üle kõigi määruuses nimetatud kriteeriumide alusel.

Võttes arvesse meie tervise ja toidualaseid mureküsimusid, ei ole meil võimalik kõnealuse määrusega nõustuda ning seetõttu hoidume hääletamisest.

14. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2019/20
ELi avaldus Rahvusvahelise Raha- ja Finantskomitee (IMFC) 16. aprillil 2020 toimuvaks kohtumiseks	6560/20
14. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2029/20
<i>Nõukogu seisukoht paranduseelarve projekti nr 1/2020 kohta: Toetus Kreekale rändesurve suurenemisest tingitud vajaduste katteks – Kiireloomulised meetmed seoses COVID-19 puhanguga – Albaania maaväriinajärgse ülesehitustöö toetamine – Muud kohandused</i> Nõukogu otsus, 14. aprill 2020, millega võetakse vastu nõukogu seisukoht Euroopa Liidu 2020. aasta üldeelarve paranduseelarve projekti nr 1 kohta, 2020/C 123 I/01 ELT C 123I, 16.4.2020, lk 1–2	7149/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus paindlikkusinstrumendi kasutuselevõtmise kohta COVID19 puhangu tõttu võetavate kiireloomuliste eelarvemeetmete rahastamiseks ja Euroopa Prokuratuuri eelarve suurendamiseks, seotud paranduseelarve projektiga nr 1/2020</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus (EL) 2020/545, 17. aprill 2020, paindlikkusinstrumendi kasutuselevõtmise kohta COVID-19 puhangu tõttu võetavate kiireloomuliste eelarvemeetmete rahastamiseks ja Euroopa Prokuratuuri eelarve suurendamiseks ELT L 125, 21.4.2020, lk 1–2	7151/20
<i>Nõukogu määrus, millega aktiveeritakse määruse (EL) 2016/369 kohane erakorraline toetus ja muudetakse määruse sätteid võttes arvesse COVID19 puhangut</i> Nõukogu määrus (EL) 2020/521, 14. aprill 2020, millega aktiveeritakse määruse (EL) 2016/369 kohane erakorraline toetus ja muudetakse määruse sätteid, võttes arvesse COVID-19 puhangut ELT L 117, 15.4.2020, lk 3–8	7169/20
<i>Nõukogu otsus, millega võetakse vastu nõukogu seisukoht Euroopa Liidu 2020. aasta üldeelarve paranduseelarve projekti nr 2 kohta</i> Nõukogu otsus, 14. aprill 2020, millega võetakse vastu nõukogu seisukoht Euroopa Liidu 2020. aasta üldeelarve paranduseelarve projekti nr 2 kohta, 2020/C 123 I/02 ELT C 123I, 16.4.2020, lk 3–3	7201/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus paindlikkusinstrumendi kasutuselevõtmise kohta COVID19 puhangu tõttu võetavate kiireloomuliste eelarvemeetmete rahastamiseks</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus (EL) 2020/546, 17. aprill 2020, paindlikkusinstrumendi kasutuselevõtmise kohta COVID-19 puhangu tõttu võetavate kiireloomuliste eelarvemeetmete rahastamiseks ELT L 125, 21.4.2020, lk 3–4	7203/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus ettenägematute kulude varu kasutuselevõtmise kohta 2020. aastal, et anda liikmesriikidele hädaabi ja suurendada veelgi liidu elanikkonnakaitse mehhanismi / rescEU vahendeid COVID-19 vastases võitluses</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus (EL) 2020/547, 17. aprill 2020, ettenägematute kulude varu kasutuselevõtmise kohta	7204/20

2020. aastal, et anda liikmesriikidele hädaabi ja suurendada veelgi liidu elanikkonnakaitse mehhanismi / rescEU vahendeid COVID-19 vastases võitluses ELT L 125, 21.4.2020, lk 5–6	
Nõukogu määrus, millega muudetakse kulukohustuste koguvaru ulatuse osas määrust (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 <i>Nõukogu määrus (EL, Euratom) 2020/538, 17. aprill 2020, millega muudetakse kulukohustuste koguvaru ulatuse osas määrust (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020</i> ELT L 119I, 17.4.2020, lk 1–3	7170/20

15. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2023/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088</i> – Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (2018/0178 COD) Dokumendiga CM 2005/20 algatatud kirjaliku menetluse tulemused – Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine	5639/20 REV 2
Nõukogu põhjendused	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Saksamaa avaldus, mida toetab Ungari Toetame eesmärgi luua usaldusväärne taksonoomia, mis on investoritele keskkonnasäästliku majandustegevuse kindlakstegemisel abiks. Siiski valmistab meile suurt muret delegeeritud õigusaktide kasutamine selleks, et lisada taksonoomiasse sektoreid, mille reguleerimine ei ole ELi pädevuses. Metsandussektoriga seoses rõhutame, et metsapoliitika kujundamine on liikmesriikide pädevuses. Delegeeritud õigusaktide kasutamine metsandussektori kestlikuskriteeriumide kindlaksmääramiseks ei tohiks tekitada pretsedenti pädevuse üleminekuks liikmesriikidelt ELile selles poliitikavaldkonnas. Lisaks on Saksamaa arvamusel, et kestliku metsamajandamise küsimuses tuleks aluseks võtta liikmesriikide ja Euroopa Liidu poolt Euroopa metsade kaitset käsitleval ministrite konverentsil 1993. aastal ühehäälselt vastu võetud resolutsioonis „Üldjuhend Euroopa metsade kestlikuks majandamiseks“ sisalduv määratlus.	
Luksemburgi avaldus Taksonoomia peaks olema oluline vahend, mis aitab investoreid keskkonnasäästliku majandustegevuse kindlakstegemisel. Luksemburg tuletab meelde, et tuumaenergia ei ole ohutu ega säästev energiaallikas. Usaldusväärses taksonoomias ei saa seega pidada tuumaenergia tootmise ja tuumkütusetsükli projekte säästlikeks majandustegevusaladeks. Sellega seoses suurendab põhimõtte „ei kahjusta oluliselt“ tugevdamine määruse lõplikus versioonis taksonoomia usaldusväärssust paljude Euroopa investorite ja ELi elanikkonna silmis. Eeldame, et Euroopa institutsioonid tagavad selle põhimõtte range ja ühemõttelise kohaldamise. Selle põhimõtte erinev kohaldamine, eelkõige tuumaenergia puhul, võib kaasa tuua pikaajalise sõltuvuse sellistest tehnoloogiatest, tekitades sellega määramatul hulgal lisakulusid, ning oleks seega vastuolus jätkusuutliku rahastamise tegevuskava üldeesmärgiga.	

Tšehhi Vabariigi, Ungari, Slovakkia ja Sloveenia avaldus

Tšehhi Vabariik, Ungari, Slovakkia ja Sloveenia tunnustavad eesistujariigi vastupidavust ja jõupingutusi taksonoomiamääruse ettepanekuga tehtud töös. Pidades silmas energiasätetega tehtavat edasist tööd, rõhutavad Tšehhi Vabariik, Ungari, Slovakkia ja Sloveenia, et järgida tuleb tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet, mis on selle ettepaneku üks aluspõhimõtteid.

Tšehhi Vabariik, Ungari, Slovakkia ja Sloveenia tunnistavad, et kliimamuutustega tuleb tegeleda kiiresti, tagades samas energiajulgeoleku, energiatarnete stabiilsuse ning taskukohasuse pikaajalises plaanis. Kliimaneutraalsuse saavutamine nõuab nii vähese CO₂ heitega energiaallikate kui ka üleminekuenergiaallikate ja vastava taristu kasutamist ning meil on hea meel, et see on taksonoomiaraamistikus nüüd selgelt fikseeritud. Ülemaailmne ekspertide kogukond on suuresti seda meelt, et tuumaenergia on kliimamuutustega võitlemiseks vajalik. Tšehhi Vabariik, Ungari, Slovakkia ja Sloveenia peavad tuumaenergiat pikaajalises plaanis kestlikuks ja ohutuks energiaallikaks. Olemasolevate tuumavõimsuste säilitamine ja nende edasiarendamine tulevikus, järgides kõrgeid ohutus- ja turvanõudeid, on kliimaneutraalsuse saavutamise põhiline eeltingimus mitte üksnes Tšehhi Vabariigis, Ungaris, Slovakkias ja Sloveenias, vaid ka kogu ELi tasandil. Seda kinnitavad ka IPCC ja rahvusvahelised energiaorganisatsioonid ning see kajastub ka komisjoni dokumentides. Eeldame, et komisjon tagab asjaomaste delegeeritud õigusaktide täielikult läbipaistva koostamisprotsessi, mis oleks usaldusväärne ja tõenduspõhine ning tugineks erialateadmistele, teadlaste panusele ja liikmesriikide nõuetekohasele kaasamisele, selleks et viia mittediskrimineerival alusel läbi kõigi olemasolevate energiatehnoloogiate kestlikkuse objektiivne ja täielikult informeeritud hindamine.

Tšehhi Vabariik, Ungari, Slovakkia ja Sloveenia toetavad eesmärki saavutada 2050. aastaks ELi kliimaneutraalsus. Selleni jõudmiseks peavad liikmesriikidel olema vahendid, mis aitaksid saavutada selle ambitsioonika eesmärgi kulutõhusal viisil ja tagada meie kliimaalaste jõupingutuste usaldusväärsuse.

Austria avaldus Toetame eesmärgi luua usaldusväärne taksonoomia, mis on investoritele keskkonnasäästliku majandustegevuse kindlakstegemisel abiks. Oleme endiselt seisukohal, et taksonoomia tuleks vastu võtta nii kiiresti kui võimalik. Kolmepoolsetel läbirääkimistel saavutati juba olulist edu. Kuid mis tahes taksonoomia, mis võimaldab tuumaenergia liigitamist kestlike või koguni üleminekutegevusalade või toetavate tegevusalade hulka, oleks olemuslikult vigane ja põhjustaks teravat kriitikat, sest annab finantsturu osalistele ja investoritele valesid signaale ning stiimuleid. Läbirääkimiste tulemused ei lahenda meie muret, et kavandatav raamistik jätab võimaluse rahaliste vahendite eemalesuunamiseks keskkonnasäästlikest tegevusaladest ja lubab nende suunamist sellistesse tehnoloogiatesse nagu tuumaenergia oma, mida ei ole võimalik pidada ei ohutuks ega kestlikuks.	
Poola avaldus Poola toetab täielikult määruse eesmärgi, eelkõige eesmärgi toetada teadlikke äriotsuseid investeerimiseks keskkonnasäästlikesse tegevusaladesse. Oleme seisukohal, et praegune tekst jätab liiga palju tõlgendamisruumi põhiküsimustes. Nende üle otsustatakse teise tasandi õigusaktides, mille vastuvõtmisel on liikmesriikide osalus samuti liiga vähene. Suhtume negatiivselt asjaolusse, et määruhes ei ole tagatud maagaasi tunnustamine üleminekutegevusalana. Poola juhib tähelepanu sellele, et maagaas on oluline üleminekukütus, mida kasutatakse kivisöe asendamiseks ja samal ajal ka taastuvate energiaallikate dünaamilise arengu tagamiseks. Veelgi enam, tänases Poolas toimub põhimõtte „kedagi ei jäeta kõrvale“ praktiline rakendamine maagaasiga seotud investeeringute kaudu. Ilma nende investeeringuteta aeglustub Poola energiasüsteemi ümberkujundamine märkimisväärselt ja võib nii kahjustada ELi kliimapoliitikat. Määruse tekstis ei kajastu otseselt tuumaenergia roll. Tuumenergia on kliimanetraalsuse saavutamiseks oluline, mida on kinnitanud nii tunnustatud rahvusvaheliste organisatsioonide aruanded ja analüüsid kui ka eelkõige Euroopa Komisjoni dokumendid ja Euroopa Parlamendi viimane resolutsioon COP25 kohta (põhj 59). Veelgi enam: võttes arvesse tuumaenergiat kui küsimust, mis tekitab määruse teksti üle peetud läbirääkimiste käigus vastakaid arvamusi, ei tohiks otsust selle taksonoomiasse lisamise kohta teha madalama tasandi õigusaktidega. Poola eeldab, et tuumaenergia ja gaasi valdkonnas vastu võetud kompromissi silmas pidades järgitakse delegeeritud õigusaktide koostamisel tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet ning ELi taksonoomias ei välistata tehnoloogiaid, mis on kliimanetraalsuse saavutamiseks hädavajalikud. Tehnilise eksperdirühma aruandes taksonoomia kohta on esitatud soovitus luua eksperdirühm kasutatud tuumkütuse ja radioaktiivsete jäätmete käitlemise keskkonnamõju uurimiseks. Eeldame, et delegeeritud õigusakte, eriti leevendusmeetmete kohta, ei võeta vastu enne, kui sõltumatud eksperdid on läbi viinud asjaomase objektiivse analüüsi, ning et selles ei jäeta tähelepanuta ka juhtivate rahvusvaheliste foorumite ja organisatsioonide (IPCC, OECD) esitatud andmeid. Poola nõustub ideega luua õigusraamistik, mis soodustaks kestliku majanduskasvu rahastamist. Meie arvates peaksid sellised meetmed siiski olema kooskõlas muude Euroopa Liidu tasandil võetavate meetmetega ning tagama proportsionaalsuse. Meie arvates võib see, kui Euroopa Komisjonis õigusakti ettepaneku ettevalmistamisel põhjalikku analüüsi tegemata kehtestatakse taksonoomiamääruhes rööbiti avalikustamise määruhes ette nähtud kohustustega täiendavad kestlikkust käsitleva teabe avalikustamise	

kohustused, tuua kaasa kapitali kaasamise mujalt kui kapitaliturgudelt. Seetõttu võib selline olukord olla vastuolus kapitaliturgude liidu jaoks ette nähtud meetmetega. Lisaks viib võetud lähenemisviis ehk kestlikkust käsitleva teabe avalikustamise kohustuse reguleerimine korraga kahe õigusaktiga (taksonoomiamäärus ja avalikustamise määrus) selleni, et sätted ei ole läbipaistvad ning üksustel, kellele sätted on suunatud, on nende tõlgendamisega raskusi. Eeltoodut arvesse võttes kutsume Euroopa Komisjoni üles võtma delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel nõuetekohaselt arvesse proportsionaalsuse ja sidususe nõudeid, et tagada ka kapitaliturgude liidu eesmärkide täitmine. Samuti kutsume Euroopa Komisjoni üles võtma tulevikus seadusandlike ettepanekute tegemisel arvesse taksonoomiamääruse ja avalikustamise määruse vahel eksisteerivat seost. Eeltoodut silmas pidades ei ole Poola kestliku rahastamise määruse – taksonoomia – vastuvõtmise vastu, kuid ei saa seda toetada.	
Rootsi avaldus Rootsi soovib meelde tuletada oma muret seoses kestliku metsamajandamise ja metsapoliitika käsitlemisega taksonoomia määruks. Läbirääkimiste käigus oleme pidevalt nõudnud selget ja ühemõttelist viidet konverentsil „Euroopa metsad“ kokku lepitud kestliku metsamajandamise määratlusele. Peame kahetsusväärseks, et seda lõplikus kompromisstekstis ei ole. Konverentsil „Euroopa metsad“ rahvusvaheliselt kokkulepitud, tuntud ja tunnustatud kestliku metsamajandamise määratlus on aidanud peaaegu 30 aastat edendada üleeuroopalist ühist arusaama metsade kestlikust majandamisest. Kaasseadusandjate saavutatud lõpliku kompromissiga võetakse kasutusele kestliku metsamajandamise erinev mõiste, mis võib hägustada kokkuleppele „Euroopa metsad“ 47 allakirjutanu, sealhulgas ELi ja selle liikmesriikide ühist arusaama. Äärmiselt oluline on säilitada see kokkulepitud määratlus taksonoomia määruse väljatöötamisel ja kohaldamisel. Sellest ühisest arusaamast kõrvalekaldumine võib viia metsade kestliku majandamise mõiste ebajärjekindla kasutamise ja kohaldamiseni. Samuti tahaksime meenutada, mida Euroopa Liidu Nõukogu on sel aastal kahel korral öelnud¹: et kuigi ELil on olemas mitmesugused metsaga seotud poliitikameetmed, ei viidata Euroopa Liidu toimimise lepingus ühisele ELi metsanduspoliitikale ja metsade eest vastutamine on liikmesriikide pädevuses ning kõikide metsandusega seotud ELi otsuste ja poliitikameetmete puhul tuleb järgida subsidiaarsuse põhimõtet ja liikmesriikide pädevust kõnealuses valdkonnas. Kuna lõplikku teksti ei peetud seoses kestliku metsamajandamise ja metsapoliitika käsitlemisega vastuvõetavaks, ei saa Rootsi määruse vastuvõtmist toetada. Kutsume komisjoni ja tulevasi eksperdirühmi tungivalt üles võtma eespool esitatut arvesse tehniliste sõelumiskriteeriumide ja teiseste õigusaktide väljatöötamisel. ¹ Nõukogu ja nõukogus kokku tulnud liikmesriikide valitsuste järeldused, milles käsitletakse komisjoni teatist „Ulatuslikumad ELi meetmed maailma metsade kaitseks ja taastamiseks“ (vastu võetud 16. detsembril 2019); nõukogu järeldused ELi metsastrateegia rakendamisel tehtud edusammude ja metsade uue strateegilise raamistiku kohta (vastu võetud 15. aprillil 2019).	

Tšehhi Vabariigi ja Slovakkia avaldus Meie, Tšehhi Vabariigi ja Slovakkia delegatsioonid, hindame eesistujariigi jõupingutusi Euroopa Parlamendiga taksonoomia määrase küsimuses kokkuleppele jõudmiseks. Pidades silmas meie ees seisvat tööd, peame vajalikuks teha kaks märkust kestliku metsamajandamise ja metsapoliitika kohta. Taksonoomia määrase küsimuses toimunud läbirääkimiste käigus oleme pidevalt nõudnud selget ja ühemõttelist viidet konverentsil „Euroopa metsad“ kokku lepitud kestliku metsamajandamise määratlusele. Peame kahetsusväärseks, et seda lõplikus kompromisstekstis ei ole. Konverentsil „Euroopa metsad“ rahvusvaheliselt kokkulepitud, tuntud ja tunnustatud kestliku metsamajandamise määratlus on aidanud peaaegu 30 aastat edendada üleeuroopalist ühist arusaama metsade kestlikust majandamisest. Kaasestusandjate saavutatud lõpliku kompromissiga võetakse kasutusele kestliku metsamajandamise erinev mõiste, mis võib hägustada kokkuleppele „Euroopa metsad“ 47 allakirjutanu, sealhulgas ELi ja selle liikmesriikide ühist arusaama. Äärmiselt oluline on säilitada see kokkulepitud määratlus taksonoomia määrase väljatöötamisel ja kohaldamisel. Sellest ühisest arusaamast kõrvalekaldumine võib viia metsade kestliku majandamise mõiste ebajärjekindla kasutamise ja kohaldamiseni. Samuti tahaksime meenutada, mida Euroopa Liidu Nõukogu on sel aastal kahel korral öelnud*: et kuigi ELil on olemas mitmesugused metsaga seotud poliitikameetmed, ei viidata Euroopa Liidu toimimise lepingus ühisele ELi metsanduspoliitikale ja metsade eest vastutamine on liikmesriikide pädevuses ning kõikide metsandusega seotud ELi otsuste ja poliitikameetmete puhul tuleb järgida subsidiaarsuse põhimõtet ja liikmesriikide pädevust kõnealuses valdkonnas. Kutsume komisjoni ja tulevase eksperdirühmi tungivalt üles võtma eespool esitatut arvesse tehniliste sõelumiskriteeriumide ja teiste õigusaktide väljatöötamisel. * Nõukogu ja nõukogus kokku tulnud liikmesriikide valitsuste järeldused, milles käsitletakse komisjoni teatist „Ulatuslikumad ELi meetmed maailma metsade kaitseks ja taastamiseks“ (vastu võetud 16. detsembril 2019); Nõukogu järeldused ELi metsastrateegia rakendamisel tehtud edusammude ja metsade uue strateegilise raamistiku kohta (vastu võetud 15. aprillil 2019).	
Ungari avaldus Soovime väljendada muret seoses määrase materiaalse ja isikulise kohaldamisala märkimisväärse laiendamisega. Kohaldamisala laiendamine toodetele, millel ei ole mingit keskkonnavalast, sotsiaalset ega juhtimisalast eesmärki, ainult suurendaks turuosaliste halduskoormust, andmata investoritele kasulikku lisateavet. Lisaks ei ole asjakohane laiendada kohaldamisala direktiivi 2013/34/EL artiklite 19a ja 29a kohaldamisalasse kuuluvatele äriühingutele. Muude kui finantsaruandluse nõuete puhul on ette nähtud toimivuskontroll, mida korraldab Euroopa Komisjon, ja samuti on ette nähtud nõuete läbivaatamine, mistõttu oleks tulnud kõik uued nõuded selles valdkonnas kehtestada pärast põhjaliku hindamise läbiviimist koos asjaomaste ekspertidega.	

15. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2000/20
Vaidluste lahendamist reguleerivate eeskirjade ja protseduuride käsitusleppe artikli 25 kohane mitmepoolne vahekokkulepe – Heakskiitmine	7112/20
15. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2057/20
Euroopa Tööohutuse ja Töötervishoiu Agentuuri juhatus – Leedu asendusliikme Gintarė BUŽINSKAITĖ ametisse nimetamine tagasiastunud Vilija KONDROTIENĖ asemele	6514/20
15. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2056/20
Euroopa Tööohutuse ja Töötervishoiu Agentuuri juhatus – Kreeka asendusliikme Aggeliki MOIROU ametisse nimetamine tagasiastunud Georgios GOURZOULIDISE asemele	6153/20
15. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2055/20
Euroopa Soolise Võrdõiguslikkuse Instituudi haldusnõukogu – Austria asendusliikme Katja GERSTMANNI ametisse nimetamine tagasiastunud Eva-Maria BURGERI asemele	6154/20
15. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2054/20
Sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise konsultatiivkomitee – Rootsi liikme Anna SVÄRDI ametisse nimetamine tagasiastunud Johanna MÖLLERBERI asemele	6600/20
16. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2048/20
Nõukogu otsus, millega pikendatakse Iraagi julgeolekusektori reformi toetuseks läbi viidava Euroopa Liidu nõuandemissiooni (EUAM Iraq) juhi volitusi Nõukogu otsus (ÜVJP) 2020/530, 16. aprill 2020, millega pikendatakse Iraagi julgeolekusektori reformi toetuseks läbi viidava Euroopa Liidu nõuandemissiooni (EUAM Iraq) juhi volitusi ELT L 120, 17.4.2020, lk 1–2	6917/20

16. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2048/20
<i>Süüria piiravad meetmed – eelteatised</i> Teatis isikutele ja üksustele, kelle suhtes kohaldatakse piiravaid meetmeid, mis on sätestatud nõukogu otsuses 2013/255/ÜVJP ja nõukogu määruses (EL) nr 36/2012, mis käsitleb piiravaid meetmeid seoses olukorraga Süürias 2020/C 124/02 ELT L 124, 17.4.2020, lk 2–2	6940/20
17. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2062/20
<i>Nõukogu määrus, millega muudetakse kulukohustuste koguvaru ulatuse osas määrust (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020</i> Nõukogu määrus (EL, Euratom) 2020/538, 17. aprill 2020, millega muudetakse kulukohustuste koguvaru ulatuse osas määrust (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 ELT L 119I, 17.4.2020, lk 1–3	7170/20
17. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2061/20
Heakskiitmine: assigneeringute ümberpaigutamine (nr DEC 03/2020) 2020. eelarveaasta üldeelarve III jaos – komisjon	7116/20
21. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2076/20
<i>Nõukogu otsus, millega pikendatakse otsusega (EL) 2020/430 kehtestatud ajutist erandit nõukogu kodukorrast seoses reisimisraskustega, mida põhjustab COVID-19 pandeemia liidus</i> Nõukogu otsus (EL) 2020/556, 21. aprill 2020, millega pikendatakse otsusega (EL) 2020/430 kehtestatud ajutist erandit nõukogu kodukorrast seoses reisimisraskustega, mida põhjustab COVID-19 pandeemia liidus ELT L 128I, 23.4.2020, lk 1–1	7337/20

22. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2041/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrusi (EL) nr 1303/2013 ja (EL) nr 1301/2013 seoses erimeetmetega erandliku paindlikkuse lubamiseks Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kasutamisel, et reageerida COVID- 19 puhangule</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/558, 23. aprill 2020, millega muudetakse määrusi (EL) nr 1301/2013 ja (EL) nr 1303/2013 seoses erimeetmetega erandliku paindlikkuse lubamiseks Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kasutamisel, et reageerida COVID- 19 puhangule ELT L 130, 24.4.2020, lk 1–6	7/20 REV1
Kreeka avaldus Peame rõhutama, et äärmiselt oluline on laiendada olemasolevate vahendite ümberjaotamist (fondide vahel ja piirkonnakategooriate vahel) 2020. aastale eelnevatele aastatele (st aastatele 2017–2019), kuna see täiendav paindlikkus 2017.–2019. aasta kulukohustuste puhul võimaldab Kreekal tõhusamalt reageerida sellele enneolematu ulatusega kriisile. Lisaks on oluline võimaldada toetust sõltumata ettevõtte suurusest, eelkõige rahastamisvahendite kasutamiseks.	
Hispaania avaldus Hispaania hindab CRII+ võimaldatavat paindlikkust ja palub komisjonil jätkata Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide määruste kohandamist, et tagada riiklikele ja piirkondlikele ametiasutustele õiguskindlus. Järgmiste muudatuste tegemisel tuleks arvesse võtta selliseid elemente nagu paindlikkus 2017., 2018. ja 2019. aasta kulukohustuste kasutamisel ning kontrollide ja auditite tegemise tähtaegades ning suurem õiguskindlus väeramatu jõu määratluses.	
Läti avaldus Märgime, et vastavalt uue artikli 25a teisele lõigule ei pea kinni pidama Ühtekuuluvusfondi 1/3 eraldiste osa nõudest liikmesriikide puhul, kes ühinesid 2004. aastal või pärast seda, ning et eraldisi võib üle kanda ERFi, ESFi ja Ühtekuuluvusfondi vahel. Ühissätete määruse VII lisa punkt 6 ei ole selles suhtes asjakohane. Fondide vaheliste ülekannete paindlikkus on oluline, et võidelda vahetu tervishoiukriisiga ja tagada tõhus investeringute kombinatsioon, mis toetab majanduse kiiret taastumist.	

22. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2042/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 223/2014 seoses erimeetmete kehtestamisega, et reageerida COVID- 19 puhangule</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/559, 23. aprill 2020, millega muudetakse määrust (EL) nr 223/2014 seoses erimeetmete kehtestamisega, et reageerida COVID- 19 puhangule ELT L 130, 24.4.2020, lk 7–10	8/20 REV1
22. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2063/20
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse meditsiiniseadmeid käsitlevat määrust (EL) 2017/745 selle teatavate sätete kohaldamise kuupäevade osas</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/561, 23. aprill 2020, millega muudetakse meditsiiniseadmeid käsitlevat määrust (EL) 2017/745 selle teatavate sätete kohaldamise kuupäevade osas (EMPs kohaldatav tekst) ELT L 130, 24.4.2020, lk 18–22	10/20 REV1
22. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2064/20 REV1.
<i>Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrusi (EL) nr 508/2014 ja (EL) nr 1379/2013 seoses erimeetmetega, et leevendada COVID- 19 puhangu mõju kalandus- ja vesiviljelussektorile</i> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/560, 23. aprill 2020, millega muudetakse määrusi (EL) nr 508/2014 ja (EL) nr 1379/2013 seoses erimeetmetega, et leevendada COVID- 19 puhangu mõju kalandus- ja vesiviljelussektorile ELT L 130, 24.4.2020, lk 11–17	9/20 REV1

Rootsi avaldus Rootsi on põhimõtteliselt vastu ladustamistoetusele ning andmekogumiseks ja -töötluks eraldatud eelarvevahendite kasutamisele muudel eesmärkidel. Võttes arvesse erakorralisi asjaolusid võib Rootsi käesoleval juhul kavandatud meetmed siiski heaks kiita. Rootsi leiab, et põhimõtteliselt ei tohiks meetmete kehtivust pärast 2020. aasta detsembrit enam pikendada.	
Komisjoni avaldus Komisjon peab kiiduväärseks, et Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid kiiresti vastu tema ettepaneku muuta Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi, et leevendada COVID-19 puhangu mõju ning aidata kalureid ja vesiviljelustootjaid. Komisjon soovib rõhutada, et kalanduskontrollil ja teaduslike andmete kogumisel on väga oluline roll kalavarude säästval majandamisel, mis tugineb parimatele kättesaadavatele teaduslikele nõuannetele ja usaldusväärsele rakendamisele. Rahaliste vahendite vähendamine selles valdkonnas ei tohiks kaasa tuua ühise kalanduspoliitika kõnealuste oluliste teguritega saavutatavate tulemuste halvenemist. Komisjon soovib toonitada, et tema ettepanekus ja sellesse tehtud muudatustes käsitletakse COVID-19 puhangu põhjustatud ainulaadset kriisiolukorda ning erakordset ja kohest vajadust toetada selle puhangu tagajärgedega tegelemist. Nimetatud ettepanek ega selle muudatused ei tohi mõjutada tulevast Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi määrust.	

22. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2082/20
<i>Nõukogu otsus, millega muudetakse otsust 2013/184/ÜVJP, ning nõukogu rakendusmäärus, millega rakendatakse määrust (EL) nr 401/2013, mis käsitleb Myanmar/Birma vastu suunatud piiravaid meetmeid</i> Nõukogu otsus (ÜVJP) 2020/563, 23. aprill 2020, millega muudetakse otsust 2013/184/ÜVJP, mis käsitleb Myanmar/Birma vastu suunatud piiravaid meetmeid ELT L 130, 24.4.2020, lk 25–26	6888/20
<i>Nõukogu rakendusmäärus, millega rakendatakse määrust (EL) nr 401/2013, mis käsitleb Myanmar/Birma vastu suunatud piiravaid meetmeid</i> Nõukogu rakendusmäärus (EL) 2020/562, 23. aprill 2020, millega rakendatakse määrust (EL) nr 401/2013, mis käsitleb Myanmar/Birma vastu suunatud piiravaid meetmeid ELT L 130, 24.4.2020, lk 23–24	6890/20
<i>Nõukogu otsus ja rakendusmäärus, mis käsitlevad Myanmar/Birma vastu suunatud piiravaid meetmeid – teatiste kavandid</i> Teatis isikutele, kelle suhtes kohaldatakse piiravaid meetmeid, mis on sätestatud nõukogu otsuses 2013/184/ÜVJP, mida on muudetud nõukogu otsusega (ÜVJP) 2020/563, ja määruses (EL) nr 401/2013, mida rakendatakse nõukogu rakendusmäärusega (EL) 2020/562, mis käsitlevad Myanmar/Birma vastu suunatud piiravaid meetmeid 2020/C 133/02 ELT L 133, 24.4.2020, lk 2–3	6986/20
<i>Nõukogu otsus, millega muudetakse otsust (ÜVJP) 2018/298 liidu toetuse kohta Tuumarelvakatsetuste Üldise Keelustamise Lepingu Organisatsiooni (CTBTO) ettevalmistuskomisjoni tegevusele</i> Nõukogu otsus (ÜVJP) 2020/564, 23. aprill 2020, millega muudetakse otsust (ÜVJP) 2018/298 liidu toetuse kohta Tuumarelvakatsetuste Üldise Keelustamise Lepingu Organisatsiooni (CTBTO) ettevalmistuskomisjoni tegevusele selle järelevalve- ja kontrollivõimekuse tugevdamiseks massihävitusrelvade leviku vastase ELi strateegia rakendamise raames ELT L 130, 24.4.2020, lk 27–27	7270/20
24. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2040/20
<i>Nõukogu otsus Euroopa Liidu ja Jaapani vahelise tsiviillennundusohutust käsitleva lepingu Euroopa Liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta</i> Nõukogu otsus Euroopa Liidu ja Jaapani vahelise tsiviillennundusohutust käsitleva lepingu Euroopa Liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta	15259/19
Euroopa Liidu ja Jaapani vaheline tsiviillennundusohutust käsitlev leping	15260/19

24. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2038/20
<i>Euroopa Liidu ja Korea Vabariigi vaheline teatavaid lennundusküsimusi käsitlev leping</i>	15079/19
Nõukogu otsus Euroopa Liidu ja Korea Vabariigi vahelise teatavaid lennundusküsimusi käsitleva lepingu liidu nimel allkirjastamise kohta	15082/19
27. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2110/20
<i>Nõukogu otsus seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vahelise tollikoostöö ja vastastikuse haldusabi lepinguga loodud ühises tollikoostöö komitees seoses ühise tollikoostöö komitee töökorra vastuvõtmisega</i>	6882/20
<i>Nõukogu otsus seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vahelise tollikoostöö ja vastastikuse haldusabi lepinguga loodud ühises tollikoostöö komitees seoses ühise tollikoostöö komitee töökorra vastuvõtmisega</i>	
<i>Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa ühise tollikoostöö komitee otsus töökorra vastuvõtmise kohta</i>	6932/20
<i>Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa ühise tollikoostöö komitee otsus töökorra vastuvõtmise kohta</i>	
28. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2115/20
<i>Nõukogu otsus, millega nimetatakse ametisse teadus- ja tehnikakomitee liikmed</i>	6602/20
Nõukogu otsus, 28. aprill 2020, millega nimetatakse ametisse teadus- ja tehnikakomitee liikmed 2020/C 145/01 ELT L 145, 30.4.2020, lk 1–1	
30. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2128/20
Nõukogu otsus Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Euroopa Liidu ja Vietnami Sotsialistliku Vabariigi vahelise vabatahtliku partnerluse lepingu (mis käsitleb metsaõiguskorralduse täitmise järelevalvet, metsahaldust ja puidukaubandust) artikli 18 kohaselt moodustatud lepingu rakendamise ühiskomitees seoses selle kodukorra vastuvõtmisega	15095/19 7027/20
30. aprillil 2020 lõpetatud kirjalik menetlus	CM 2126/20
Nõukogu otsus, millega nimetatakse ametisse Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär ajavahemikuks 1. juulist 2020 kuni 30. juunini 2025	7570/20