



Bryssel, 18. toukokuuta 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

ILMOITUS

Asia: KUUKAUSITTAINEN LUETTELO NEUVOSTON SÄÄDÖKSISTÄ –
HUHTIKUU 2020

Tässä asiakirjassa luetellaan neuvoston huhtikuussa 2020 hyväksymät säädökset.^{1 2 3}

Siinä annetaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävien ja muiden säädösten hyväksymiseen liittyviä tietoja, kuten

- hyväksymispäivä
- asiaa käsitellyt neuvoston istunto
- hyväksytyn asiakirjan numero
- Euroopan unionin virallisen lehden viite
- viittaus säädöksen hyväksyneen neuvoston istunnon pöytäkirjaan.

¹ Viittausten helpottamiseksi neuvoston esityslistoissa mainitut lyhytotsikot on myös ilmoitettu (ks. kursivoidut kohdat).

² Lukuun ottamatta joitakin luonteeltaan rajattuja säädöksiä, kuten menettelyä koskevia päätöksiä, nimityksiä, yksittäisiä talousarviopäätöksiä jne.

³ Tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävien säädösten kohdalla säädöksen hyväksyneen neuvoston istunnon päivämäärä ja säädöksen varsinainen päiväys eivät aina ole samat, koska tavallisen lainsäätämisyjärjestyksen piiriin kuuluvat säädökset katsotaan hyväksytyiksi vasta kun neuvoston puheenjohtaja, Euroopan parlamentin puhemies ja molempien toimielinten pääsihteerit ovat allekirjoittaneet ne.

Tämä asiakirja on saatavilla myös neuvoston verkkosivustolla osoitteessa

[Kuukausittaiset luettelot neuvoston säädöksistä \(säädökset\) – Neuvosto](#)

Luettelossa mainitut asiakirjat saa neuvoston julkisesta asiakirjarekisteristä [Asiakirjat ja julkaisut – Neuvosto](#)

Jos asiakirja ei ole suoraan saatavilla, sitä voi pyytää osoitteesta

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

Tämä asiakirja on ainoastaan tiedoksi – vain neuvoston istuntojen pöytäkirjat ovat todistusvoimaisia. Ne ovat saatavilla neuvoston verkkosivustolla osoitteessa [Neuvoston pöytäkirjat – Neuvosto](#)

TIETOJA NEUVOSTON HUHTIKUUSSA 2020 HYVÄKSYMISTÄ SÄÄDÖKSISTÄ	
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 2. huhtikuuta 2020	CM 1983/20
<i>Neuvoston päätös Euroopan unionin erityisedustajan nimittämisestä Belgradin ja Pristinan välistä vuoropuhelua ja muita Länsi-Balkanin alueellisia kysymyksiä varten</i> Neuvoston päätös (YUTP) 2020/489, annettu 2 päivänä huhtikuuta 2020, Euroopan unionin erityisedustajan nimittämisestä Belgradin ja Pristinan välistä vuoropuhelua ja muita Länsi-Balkanin alueellisia kysymyksiä varten EUVL L 105, 3.4.2020, s. 3–6	6754/20
<i>Neuvoston asetus Jemenin tilanteen johdosta määrättävistä rajoittavista toimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 1352/2014 muuttamisesta</i> Neuvoston asetus (EU) 2020/488, annettu 2 päivänä huhtikuuta 2020, Jemenin tilanteen johdosta määrättävistä rajoittavista toimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 1352/2014 muuttamisesta EUVL L 105, 3.4.2020, s. 1–2	6831/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 3. huhtikuuta 2020	CM 1868/20
<i>Neuvoston päätös liiallisen alijäämän olemassaolosta Romaniassa</i> Neuvoston päätös (EU) 2020/509, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2020, liiallisen alijäämän olemassaolosta Romaniassa EUVL L 110, 8.4.2020, s. 58–59	6304/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 3. huhtikuuta 2020	CM 1868/20
<i>Neuvoston suositus Romanian julkisen talouden liiallisen alijäämän tilanteen lopettamiseksi</i> Neuvoston suositus, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2020, Romanian julkisen talouden liiallisen alijäämän tilanteen lopettamiseksi 2020/C 116/01 EUVL C 116, 8.4.2020, s. 1–3	6305/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 2020/20
<i>Neuvoston päätös maailmanlaajuista siviilisatelliittinavigointijärjestelmää (GNSS) koskevaan Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Ukrainan yhteistyösopimukseen liitettävän pöytäkirjan allekirjoittamisesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden puolesta Bulgarian tasavallan, Kroatian tasavallan ja Romanian Euroopan unioniin liittymisen huomioon ottamiseksi</i> Neuvoston päätös (EU) 2020/520, annettu 18 päivänä marraskuuta 2019, maailmanlaajuista siviilisatelliittinavigointijärjestelmää (GNSS) koskevaan Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Ukrainan yhteistyösopimukseen liitettävän pöytäkirjan allekirjoittamisesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden puolesta Bulgarian tasavallan, Kroatian tasavallan ja Romanian Euroopan unioniin liittymisen huomioon ottamiseksi EUVL L 117, 15.4.2020, s. 1–2	13318/19

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 2013/20
<i>Neuvoston päätös liikenneyhteisön alueellisessa ohjauskomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta tiettyihin liikenneyhteisön perustamista koskevan sopimuksen täytäntöönpanoon liittyviin talousarvioasioihin</i> Neuvoston päätös (EU) 2020/522, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2020, liikenneyhteisön alueellisessa ohjauskomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta tiettyihin liikenneyhteisön perustamista koskevan sopimuksen täytäntöönpanoon liittyviin talousarvioasioihin EUVL L 117, 15.4.2020, s. 9–9	6432/20 6534/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 2006/20
<i>Neuvoston päätös Iranin tilanteen johdosta tiettyihin henkilöihin ja yhteisöihin kohdistettavista rajoittavista toimenpiteistä annetun päätöksen 2011/235/YUTP muuttamisesta</i> Neuvoston päätös (YUTP) 2020/512, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2020, Iranin tilanteen johdosta tiettyihin henkilöihin ja yhteisöihin kohdistettavista rajoittavista toimenpiteistä annetun päätöksen 2011/235/YUTP muuttamisesta EUVL L 113, 8.4.2020, s. 22–37	6113/20
<i>Neuvoston täytäntöönpanoasetus Iranin tilanteen johdosta tiettyihin henkilöihin, yhteisöihin ja elimiin kohdistettavista rajoittavista toimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 359/2011 täytäntöönpanosta</i> Neuvoston täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/510, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2020, Iranin tilanteen johdosta tiettyihin henkilöihin, yhteisöihin ja elimiin kohdistettavista rajoittavista toimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 359/2011 täytäntöönpanosta EUVL L 113, 8.4.2020, s. 1–17	6115/20
<i>Neuvoston päätös turvallisuusalan uudistusta tukevasta Euroopan unionin neuvontaoperaatiosta Irakissa (EUAM Irak) annetun päätöksen (YUTP) 2017/1869 muuttamisesta</i> Neuvoston päätös (YUTP) 2020/513, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2020, turvallisuusalan uudistusta tukevasta Euroopan unionin neuvontaoperaatiosta Irakissa (EUAM Irak) annetun päätöksen (YUTP) 2017/1869 muuttamisesta EUVL L 113, 8.4.2020, s. 38–40	6270/20

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 1987/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen</i> – Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen – Hyväksytty neuvostossa 7. huhtikuuta 2020	5115/20
Neuvoston perustelut	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Belgian lausuma Belgia on pannut merkille Euroopan parlamentin ja neuvoston 11. joulukuuta saavuttaman alustavan yhteisymmärryksen liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista. Belgia on tyytyväinen kuorma-autonkuljettajien työolojen huomattavaan parantumiseen erityisesti sen myötä, että kielletään viikoittaisen lepoajan pitäminen ajoneuvon ohjaamossa ja että kabotaasiliikenteeseen sovelletaan työntekijöiden lähettämistä. Tulevaisuudessa toimintaedellytysten pitäisi tasapuolistua sillä, että kevyet hyötyajoneuvot sisällytetään koko liikkuvuuspaketin soveltamisalaan, kuorma-autot palaavat kahdeksan viikon välein toimipaikkaansa ja uusien älykkäiden ajopiirtureiden käyttöönotolle asetetaan kunnianhimoinen aikataulu, mikä mahdollistaa nykyisten ja uusien sääntöjen paremman täytäntöönpanon. Näin ollen Belgia pitää epäjohtonmukaisena, että markkinoille pääsyä rajoitetaan edelleen määräämällä kabotaasiliikenteelle neljän päivän karenssiaika samalla, kun Euroopan unioni varmistaa ylöspäin tapahtuvan sosiaalisen lähentymisen. Käsityksemme mukaan tällainen karenssiaika on sisämarkkinoiden hengen vastainen ja logistiikkaketjun tehokkuutta heikentävä kaupan este, koska kabotaasiliikenne mahdollistaa tyhjääajojen välttämisen. Pahoittelemme myös pitkäaikaista lähettämistä koskevan ehdotuksen ottamista mukaan; tämä ei sisällynyt komission ehdotukseen eikä lainsäädäntövallan käyttäjien sopimukseen, eikä asiaa ole vielä arvioitu perusteellisesti. Pakettiin sisältyvistä myönteisistä sosiaalisista elementeistä huolimatta Belgia pidättyy näin ollen hyväksymästä yhteisymmärrystä.	

Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma

Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari ilmaisevat syvän huolensa siitä, että liikkuvuuspaketista I saavutettu alustava yhteisymmärrys on ristiriidassa palvelujen tarjoamista sisämarkkinoilla koskevan perusvapauden, työntekijöiden vapaan liikkuvuuden periaatteen sekä EU:n keskeisten ilmastopolitiikkojen ja -tavoitteiden kanssa.

Erityisesti vaatimus siitä, että raskaat ajoneuvot on palautettava alkuperäjäsenvaltioon vähintään kahdeksan viikon välein, on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti uudessa vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen velvoite otetaan käyttöön, se lisää merkittävästi tyhjillään kuljetettavien kuorma-autojen määrää Euroopan teillä ja näin ollen merkittävästi myös liikennealan hiilidioksidipäästöjä. Alan osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on jo nykyisellään noin neljännes.

Vaikka olemme pyrkineet tuomaan esiin näitä seikkoja ja huolimatta siitä, että tieteellinen tutkimusnäyttö osoittaa tällaisen velvoitteen lisäävän tyhjänäajoa ja hiilidioksidipäästöjä, tämän säännöksen odotettuja vaikutuksia ja järkipäisiä perusteluja ei ole otettu huomioon. Vaikka paremman sääntelyn ohjelma edellyttää kaikkien tämäntyyppisten toimenpiteiden vaikutusten arviointia EU:n tasolla, tällaista arviointia ei ole vielä esitetty.

Ajoneuvojen palauttaminen alkuperäjäsenvaltioon on vain yksi esimerkki niistä liian rajoittavista ja syrjivistä toimenpiteistä, joita liikkuvuuspaketissa I ehdotetaan. Meillä on vastaava huoli kabotaasiliikenteen rajoituksista, joissa on kyse liian pitkästä karenssiajasta. Tämä karenssiaika on protektionistinen toimenpide, jonka vaikutus sisämarkkinoihin on varsin kielteinen. Tunnustetut tutkimuslaitokset ovat arvioineet, että kuorma-autojen paluovelvoite sekä kabotaasitoimintaa koskevat rajoitukset tuottavat vuodessa miljoonia tonneja lisää hiilidioksidipäästöjä.

Toinen merkittävä huolenaihe on se, että ajoneuvon pakollinen palauttaminen asettaa epäedulliseen asemaan jäsenvaltiot, joilla on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi huomattavia vaikeuksia tarjota kuorma-autoliikennepalveluja sisämarkkinoilla, koska niiden ajoneuvojen on ajettava paljon pidempiä matkoja ja voitettava merkittäviä luonnonesteitä, mikä koskee erityisesti saaria.

Niin ikään kolmansista maista peräisin olevien toimijoiden vilpillinen kilpailu on tekijä, johon ei ole puututtu asianmukaisesti. Tämä on erityisen huolestuttavaa, koska ratkaisulla, josta säädetään, on pitkän aikavälin vaikutuksia paitsi liikennealaan myös koko EU:n talouteen.

Liikenneala ansaitsee oikeudenmukaisen ja vankan EU:n oikeudellisen kehyksen, jolla edistetään alan kehitystä ja varmistetaan samalla realistiset ja täytäntöönpanokelpoiset säännöt. Tasapainoisten määräysten ja todellisen kompromissin sijaan alustavassa yhteisymmärryksessä määrätään rajoittavista, suhteettomista ja protektionistisista toimenpiteistä.

Liikkuvuuspaketti I on ratkaisevan tärkeä asia Euroopan sisämarkkinoilla sekä maantieliikenteessä. Nyt meidän on entistäkin tärkeämpää ylläpitää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja kaikkien EU:n jäsenvaltioiden talouksia sekä toimia johdonmukaisesti suhteessa EU:n muihin politiikkoihin.

Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma

Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari vastustavat sitä, että toissijaisuus- ja suhteellisuuslauseke sisällytettiin automaattisesti kolmea liikkuvuuspakettiin I kuuluvaa säädöstä koskevaan poliittiseen yhteisymmärrykseen lingvistijuristien suorittaman tekstien teknisen viimeistelyn yhteydessä.

Toteamme, että toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteilla on ensisijainen merkitys EU:n toimivallan käytössä. Kyseisen lausekkeen lisääminen lainsäädäntöprosessin loppuvaiheessa ei kuitenkaan ole yleisesti ottaen hyvä käytäntö, ja liikkuvuuspaketin I tapauksessa sitä on erityisen vaikea hyväksyä, koska koko asiakokonaisuus on poliittisesti arkaluonteinen ja ehdotetut säännökset tulevat vaikuttamaan pitkään Euroopan maantieliikenteen alan toimintaan.

Valitettavasti se osoittaa myös, että nopea käsittely on vaikuttanut kielteisesti hyväksytyn lainsäädännön laatuun. Haluamme lisäksi korostaa, että eräistä poliittisen yhteisymmärryksen keskeisistä säännöksistä ei ole tehty vaikutustenarviointia. Tämän totesi myös komissio pysyvien edustajien komitean (Coreper I) kokouksessa 20. joulukuuta 2019 esittämässään lausumassa, jossa se vahvisti, että tietyt toimenpiteet eivät sisältyneet 31. toukokuuta 2017 esitettyihin komission ehdotuksiin eikä niistä ollut tehty vaikutustenarviointia.

Koska perusteellista analyysia ei ole tehty, on mahdotonta arvioida asianmukaisesti, ovatko kolmessa liikkuvuuspakettiin I kuuluvassa säädöksessä ehdotetut toimenpiteet suhteellisuusperiaatteen mukaisia.

Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma

Bulgaria, Kypros, Unkari, Latvia, Liettua, Malta, Puola ja Romania, jotka toteavat, että koronaviruksen aiheuttama epidemia (covid-19) on levinnyt ennennäkemättömällä tavalla ja että se vaikuttaa jo nyt ja valitettavasti vaikuttaa jatkossakin syvästi maantieliikenteen alaan, kehottavat keskeyttämään liikkuvuuspaketin I käsittelyn, kunnes pandemia on ohi. Siksi äänestämme ehdotuksen kirjallisella menettelyllä hyväksymistä vastaan näinä vaikeina aikoina.

On odotettavissa, että useimmat yritykset keskeyttävät tai lopettavat toimintansa, jolloin kuljetuspalveluja on tarjolla huomattavasti vähemmän. Tämä puolestaan vähentää merkittävästi tavaratoimituksia ja haittaa siten EU-kansalaisia ja talouden jouhevaa toimintaa. Kun otetaan huomioon se, että maantieliikenteellä on olennainen rooli covid-19-epidemian jälkeisissä elvytysponnisteluissa ja että maantieliikenteen ala on kärsinyt suuria tappioita epidemian käsittelyssä toteutettujen toimien aikana, ala ja EU:n talous eivät kestä liikkuvuuspaketti I:n aiheuttamaa tarpeetonta sääntelystä johtuvaa häiriötilaa. Tässä yhteydessä on muistettava, että valtaosa Euroopan unionin maantiekuljetusyrityksistä on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, jotka ovat erityisen haavoittuvassa asemassa.

Vallitsevissa olosuhteissa liikkuvuuspaketti I:n hyväksyminen nykymuodossaan ei ole kohtuullista eikä perusteltua. Haluamme korostaa, että koronaviruskriisin jälkeen EU:n taloudellinen toimintaympäristö on täysin erilainen. Katsommekin, että maantieliikenteen alalla tarvitaan uusia ratkaisuja, joilla uusia realiteetteja käsitellään.

Kun otetaan huomioon edellä kuvattu tilanne, olemme vakuuttuneita siitä, että liikkuvuuspaketin I ratkaisuja on muokattava, jotta niissä otettaisiin huomioon talouden uudet realiteetit. Siksi ehdotamme, että asiakokonaisuuden käsittely keskeytetään, kunnes pandemia on ohi.

Viron lausuma

Viro tukee täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten tavoitteita, joiden tarkoituksena oli pohjustaa selkeitä tieliikennesääntöjä. Viro katsoo, että Euroopan unionin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoiden on oltava sisämarkkinoiden yleisten periaatteiden mukaiset, kilpailulle avoimet, tehokkaat ja ympäristöystävälliset. Viro katsoo, että lisävaatimukset eivät saa aiheuttaa kohtuutonta hallinnollista rasitetta yrityksille tai viranomaisille eivätkä olla ristiriidassa Euroopan unionin ilmastopoliitiikan tavoitteiden kanssa.

Paketista käytyjen neuvottelujen aikana Viro omaksui rakentavan lähestymistavan, jonka mukaan se pyrki ottamaan huomioon ehdotukset, joilla parannettaisiin kuljettajien työoloja, torjuttaisiin laittomia markkinakäytäntöjä ja vähennettäisiin kielteisiä ympäristövaikutuksia, sekä kannattamaan tällaisia ehdotuksia. Neuvottelut kuitenkin johtivat yhteisymmärrykseen, joka asettaa virolaiset liikenteenharjoittajat epäedulliseen kilpailuasemaan erityisesti sen myötä, että maantiekuljetusyritykset velvoitetaan järjestämään ajoneuvojensa toiminta siten, että ne varmistavat ajoneuvojensa paluun alkuperäjäsenvaltioon kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähtemisestä ("ajoneuvon paluuvelvoite").

Tämä velvoite ei sisältynyt alkuperäiseen pakettiin. Siitä ei ole tehty sisällöllistä vaikutustenarviointia, mikä herättää huolta sen suhteesta paremmasta lainsäädännöstä 13. huhtikuuta 2016 tehtyyn toimielinten väliseen sopimukseen.

Toiseksi se, että ajoneuvot palaavat alkuperäjäsenvaltioon, rajoittaa kyseisen jäsenvaltion maantiekuljetusyritysten maantieteellistä toiminta-aluetta eikä näin ollen vastaa liikkuvuuspaketin I tavoitetta, jonka mukaan on varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset.

Kolmanneksi, koska tämä velvoite lisää tyhjänäajoja ja hiilidioksidipäästöjä, Viro katsoo tämän vaatimuksen olevan ristiriidassa EU:n ilmastopoliittisten tavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa. Se ei ole Eurooppa-neuvoston 12. joulukuuta 2019 antamien päätelmien mukainen.

Viro katsoo lisäksi, että tämä vaatimus on suhteeton, koska sopimukseen sisältyy jo toimenpiteitä niin sanottujen postilaatikkoyhtiöiden torjumiseksi. Ajoneuvon paluuvelvoite saattaa kannustaa tällaisia käytäntöjä ja lisäksi se kannustaa syrjäisten jäsenvaltioiden maantiekuljetusyrityksiä siirtämään toimipaikkansa muualle, mikä vähentää työpaikkoja ja verotuloja.

Koska toimenpide saattaa lisätä liikennemääriä, Viro on huolissaan sen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Näistä syistä Viro, joka korostaa vielä kerran tukevasa täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten tavoitteita, pitää valitettavana ajoneuvon paluuvelvoitteen lisäämistä yhteisymmärrykseen. Edellä esitetyn perusteella Viro äänestää kyseistä yhteisymmärrystä vastaan.

Unkarin lausuma

Unkari toistaa olevansa erittäin huolestunut ensimmäisen liikkuvuuspaketin eri osien haitallisista, markkinoita vääristävistä ja kielteisistä ilmasto- ja sosiaalisista vaikutuksista ja ilmaisee vakavan tyytymättömyytensä asianmukaisten ja kattavien vaikutustenarviointien puuttumiseen, mikä on ristiriidassa ensimmäisen liikkuvuuspaketin alkuperäisten tavoitteiden kanssa.

Unkari on aina osoittanut olevansa valmis torjumaan petoksia, väärinkäytöksiä ja epäreiluja käytäntöjä sekä puuttumaan maantieliikenteen alan kuljettajien sosiaalisiin oloihin. Samalla kun näihin kysymyksiin puututaan, olisi vältettävä hajanaisuutta, protektionismia ja liiallisen hallinnollisen rasituksen aiheuttamista eurooppalaisille kuljetusyrityksille, jotka toimivat sääntöjenmukaisesti maantieliikenteen sisämarkkinoilla. Katsomme, että sisämarkkinoiden tehokkaan toiminnan turvaaminen ei ole neuvottelukysymys, koska se luo uusia työpaikkoja ja lisää kilpailukykyä Euroopassa aikana, jolloin globaalit taloudelliset jännitteet lisääntyvät.

Sen vuoksi tällä paketilla olisi pitänyt varmistaa, että EU:n tuleva oikeudellinen kehys mahdollistaa kilpailuetujen täysimääräisen hyödyntämisen siten, että samalla turvataan tasapuolinen kilpailu ja kuljettajien työolojen riittävä taso. Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei kuitenkaan saavuteta tällaista tasapainoa, vaan siinä suositetaan ainoastaan yhtä lähestymistapaa, joka perustuu kansalliseen protektionismiin ja sääntöihin, joiden täytäntöönpano alalla on mahdotonta.

Olemme erityisesti vakuuttuneita siitä, että maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat erityissäännöt (erityissäännös) rajoittavat perusteettomasti perusvapauksia ja vääristävät näin ollen tasapuolisia toimintaedellytyksiä EU:ssa. Toteamme, että lopullinen yhteisymmärrys osoittaa oikeiksi epäilyksemme, jotka koskivat maantieliikennekysymyksen erottamista työntekijöiden lähettämisestä annetun direktiivin muuttamisesta [direktiivi (EU) 2018/957]. Etenkään käyttöön otettava kuljettajien lähettämistä koskeva jakomalli ei sisältynyt komission ehdotukseen, eikä siitä näin ollen tehty vaikutustenarviointia.

Toiseksi pidämme erittäin ongelmallisena, että ehdottomassa kiellossa pitää viikoittaista lepoaikaa matkustamossa ei oteta huomioon sitä, että EU:ssa ei ole riittävästi asianmukaisia lepoalueita, joissa kuljettajilla olisi sopivia majoituspaikkoja. Tällainen kiello on näin ollen EU:n säännös, jota on mahdotonta panna täytäntöön, mikä asettaa kyseenlaiseksi sen laillisuuden.

Kolmanneksi ilmastotavoitteidemme osalta ajoneuvoille asetettu velvollisuus palata sijoittautumisjäsenvaltioon vähintään kahdeksan viikon välein on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen toimenpide hyväksytään, se lisää kuorma-autojen tyhjänäajoa Euroopan teillä ja sitä kautta maantieliikenteestä peräisin olevia hiilidioksidipäästöjä.

Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei myöskään ole otettu asianmukaisesti huomioon riskiä, että kolmansien maiden liikenteenharjoittajat saattavat saada epäoikeudenmukaista kilpailuetua. Lisäksi kalliiden ajopiirtureiden korvaamispakko tuo kilpailuetua kolmansien maiden liikenteenharjoittajille, koska AETR-sopimuksen piiriin kuuluvien yritysten ajoneuvoihin asennettavien älykkäiden ajopiirtureiden asentamisajankohta on epävarma.

Euroopan maantieliikenteen ala on Euroopan talouden keskeinen osa, ja sen nykyaikaistaminen on välttämätöntä sekä sosiaalisista syistä että kilpailukyvyn vuoksi. Tätä tavoitetta ei voida saavuttaa, ellei sisämarkkinoiden saavutusten ja toiminnan turvaamista oteta täysin huomioon ja toimita vastuullisesti kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 1986/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta – Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen</i> Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta – Hyväksytty neuvostossa 7. huhtikuuta 2020	5114/20
Neuvoston perustelut	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Belgian lausuma Belgia on pannut merkille Euroopan parlamentin ja neuvoston 11. joulukuuta saavuttaman alustavan yhteisymmärryksen liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista. Belgia on tyytyväinen kuorma-autonkuljettajien työolojen huomattavaan parantumiseen erityisesti sen myötä, että kielletään viikoittaisen lepoajan pitäminen ajoneuvon ohjaamossa ja että kabotaasiliikenteeseen sovelletaan työntekijöiden lähettämistä. Tulevaisuudessa toimintaedellytysten pitäisi tasapuolistua sillä, että kevyet hyötyajoneuvot sisällytetään koko liikkuvuuspaketin soveltamisalaan, kuorma-autot palaavat kahdeksan viikon välein toimipaikkaansa ja uusien älykkäiden ajopiirtureiden käyttöönotolle asetetaan kunnianhimoinen aikataulu, mikä mahdollistaa nykyisten ja uusien sääntöjen paremman täytäntöönpanon. Näin ollen Belgia pitää epä johdonmukaisena, että markkinoille pääsyä rajoitetaan edelleen määräämällä kabotaasiliikenteelle neljän päivän karenssiaika samalla, kun Euroopan unioni varmistaa ylöspäin tapahtuvan sosiaalisen lähentymisen. Käsityksemme mukaan tällainen karenssiaika on sisämarkkinoiden hengen vastainen ja logistiikkaketjun tehokkuutta heikentävä kaupan este, koska kabotaasiliikenne mahdollistaa tyhjääjojen välttämisen. Pahoittelemme myös pitkäaikaista lähettämistä koskevan ehdotuksen ottamista mukaan; tämä ei sisältynyt komission ehdotukseen eikä lainsäädäntövallan käyttäjien sopimukseen, eikä asiaa ole vielä arvioitu perusteellisesti. Pakettiin sisältyvistä myönteisistä sosiaalisista elementeistä huolimatta Belgia pidättyy näin ollen hyväksymästä yhteisymmärrystä.	

Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma

Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari ilmaisevat syvän huolensa siitä, että liikkuvuuspaketista I saavutettu alustava yhteisymmärrys on ristiriidassa palvelujen tarjoamista sisämarkkinoilla koskevan perusvapauden, työntekijöiden vapaan liikkuvuuden periaatteen sekä EU:n keskeisten ilmastopolitiikkojen ja -tavoitteiden kanssa.

Erityisesti vaatimus siitä, että raskaat ajoneuvot on palautettava alkuperäjäsenvaltioon vähintään kahdeksan viikon välein, on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti uudessa vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen velvoite otetaan käyttöön, se lisää merkittävästi tyhjillään kuljetettavien kuorma-autojen määrää Euroopan teillä ja näin ollen merkittävästi myös liikennealan hiilidioksidipäästöjä. Alan osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on jo nykyisellään noin neljännes.

Vaikka olemme pyrkineet tuomaan esiin näitä seikkoja ja huolimatta siitä, että tieteellinen tutkimusnäyttö osoittaa tällaisen velvoitteen lisäävän tyhjänäajoa ja hiilidioksidipäästöjä, tämän säännöksen odotettuja vaikutuksia ja järkipäisiä perusteluja ei ole otettu huomioon. Vaikka paremman sääntelyn ohjelma edellyttää kaikkien tämäntyyppisten toimenpiteiden vaikutusten arviointia EU:n tasolla, tällaista arviointia ei ole vielä esitetty.

Ajoneuvojen palauttaminen alkuperäjäsenvaltioon on vain yksi esimerkki niistä liian rajoittavista ja syrjivistä toimenpiteistä, joita liikkuvuuspaketissa I ehdotetaan. Meillä on vastaava huoli kabotaasiliikenteen rajoituksista, joissa on kyse liian pitkästä karenssiajasta. Tämä karenssiaika on protektionistinen toimenpide, jonka vaikutus sisämarkkinoihin on varsin kielteinen. Tunnustetut tutkimuslaitokset ovat arvioineet, että kuorma-autojen paluovelvoite sekä kabotaasitoimintaa koskevat rajoitukset tuottavat vuodessa miljoonia tonneja lisää hiilidioksidipäästöjä.

Toinen merkittävä huolenaihe on se, että ajoneuvon pakollinen palauttaminen asettaa epäedulliseen asemaan jäsenvaltiot, joilla on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi huomattavia vaikeuksia tarjota kuorma-autoliikennepalveluja sisämarkkinoilla, koska niiden ajoneuvojen on ajettava paljon pidempiä matkoja ja voitettava merkittäviä luonnonesteitä, mikä koskee erityisesti saaria.

Niin ikään kolmansista maista peräisin olevien toimijoiden vilpillinen kilpailu on tekijä, johon ei ole puututtu asianmukaisesti. Tämä on erityisen huolestuttavaa, koska ratkaisulla, josta säädetään, on pitkän aikavälin vaikutuksia paitsi liikennealaan myös koko EU:n talouteen.

Liikenneala ansaitsee oikeudenmukaisen ja vankan EU:n oikeudellisen kehyksen, jolla edistetään alan kehitystä ja varmistetaan samalla realistiset ja täytäntöönpanokelpoiset säännöt. Tasapainoisten määräysten ja todellisen kompromissin sijaan alustavassa yhteisymmärryksessä määrätään rajoittavista, suhteettomista ja protektionistisista toimenpiteistä.

Liikkuvuuspaketti I on ratkaisevan tärkeä asia Euroopan sisämarkkinoilla sekä maantieliikenteessä. Nyt meidän on entistäkin tärkeämpää ylläpitää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja kaikkien EU:n jäsenvaltioiden talouksia sekä toimia johdonmukaisesti suhteessa EU:n muihin politiikkoihin.

Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma

Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari vastustavat sitä, että toissijaisuus- ja suhteellisuuslauseke sisällytettiin automaattisesti kolmea liikkuvuuspakettiin I kuuluvaa säädöstä koskevaan poliittiseen yhteisymmärrykseen lingvistijuristien suorittaman tekstien teknisen viimeistelyn yhteydessä.

Toteamme, että toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteilla on ensisijainen merkitys EU:n toimivallan käytössä. Kyseisen lausekkeen lisääminen lainsäädäntöprosessin loppuvaiheessa ei kuitenkaan ole yleisesti ottaen hyvä käytäntö, ja liikkuvuuspaketin I tapauksessa sitä on erityisen vaikea hyväksyä, koska koko asiakokonaisuus on poliittisesti arkaluonteinen ja ehdotetut säännökset tulevat vaikuttamaan pitkään Euroopan maantieliikenteen alan toimintaan.

Valitettavasti se osoittaa myös, että nopea käsittely on vaikuttanut kielteisesti hyväksytyn lainsäädännön laatuun. Haluamme lisäksi korostaa, että eräistä poliittisen yhteisymmärryksen keskeisistä säännöksistä ei ole tehty vaikutustenarviointia. Tämän totesi myös komissio pysyvien edustajien komitean (Coreper I) kokouksessa 20. joulukuuta 2019 esittämässään lausumassa, jossa se vahvisti, että tietyt toimenpiteet eivät sisältyneet 31. toukokuuta 2017 esitettyihin komission ehdotuksiin eikä niistä ollut tehty vaikutustenarviointia.

Koska perusteellista analyysia ei ole tehty, on mahdotonta arvioida asianmukaisesti, ovatko kolmessa liikkuvuuspakettiin I kuuluvassa säädöksessä ehdotetut toimenpiteet suhteellisuusperiaatteen mukaisia.

Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma

Bulgaria, Kypros, Unkari, Latvia, Liettua, Malta, Puola ja Romania, jotka toteavat, että koronaviruksen aiheuttama epidemia (covid-19) on levinnyt ennennäkemättömällä tavalla ja että se vaikuttaa jo nyt ja valitettavasti vaikuttaa jatkossakin syvästi maantieliikenteen alaan, kehottavat keskeyttämään liikkuvuuspaketin I käsittelyn, kunnes pandemia on ohi. Siksi äänestämme ehdotuksen kirjallisella menettelyllä hyväksymistä vastaan näinä vaikeina aikoina.

On odotettavissa, että useimmat yritykset keskeyttävät tai lopettavat toimintansa, jolloin kuljetuspalveluja on tarjolla huomattavasti vähemmän. Tämä puolestaan vähentää merkittävästi tavaratoimituksia ja haittaa siten EU-kansalaisia ja talouden jouhevaa toimintaa.

Kun otetaan huomioon se, että maantieliikenteellä on olennainen rooli covid-19-epidemian jälkeisissä elvytysponnisteluissa ja että maantieliikenteen ala on kärsinyt suuria tappioita epidemian käsittelyssä toteutettujen toimien aikana, ala ja EU:n talous eivät kestä liikkuvuuspaketti I:n aiheuttamaa tarpeetonta sääntelystä johtuvaa häiriötilaa. Tässä yhteydessä on muistettava, että valtaosa Euroopan unionin maantiekuljetusyrityksistä on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, jotka ovat erityisen haavoittuvassa asemassa.

Vallitsevissa olosuhteissa liikkuvuuspaketti I:n hyväksyminen nykymuodossaan ei ole kohtuullista eikä perusteltua. Haluamme korostaa, että koronaviruskriisin jälkeen EU:n taloudellinen toimintaympäristö on täysin erilainen. Katsommekin, että maantieliikenteen alalla tarvitaan uusia ratkaisuja, joilla uusia realiteetteja käsitellään.

Kun otetaan huomioon edellä kuvattu tilanne, olemme vakuuttuneita siitä, että liikkuvuuspaketin I ratkaisuja on muokattava, jotta niissä otettaisiin huomioon talouden uudet realiteetit. Siksi ehdotamme, että asiakokonaisuuden käsittely keskeytetään, kunnes pandemia on ohi.

Viron lausuma

Viro tukee täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten tavoitteita, joiden tarkoituksena oli pohjustaa selkeitä tieliikennesääntöjä. Viro katsoo, että Euroopan unionin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoiden on oltava sisämarkkinoiden yleisten periaatteiden mukaiset, kilpailulle avoimet, tehokkaat ja ympäristöystävälliset. Viro katsoo, että lisävaatimukset eivät saa aiheuttaa kohtuutonta hallinnollista rasitetta yrityksille tai viranomaisille eivätkä olla ristiriidassa Euroopan unionin ilmastopoliitiikan tavoitteiden kanssa.

Paketista käytyjen neuvottelujen aikana Viro omaksui rakentavan lähestymistavan, jonka mukaan se pyrki ottamaan huomioon ehdotukset, joilla parannettaisiin kuljettajien työoloja, torjuttaisiin laittomia markkinakäytäntöjä ja vähennettäisiin kielteisiä ympäristövaikutuksia, sekä kannattamaan tällaisia ehdotuksia. Neuvottelut kuitenkin johtivat yhteisymmärrykseen, joka asettaa virolaiset liikenteenharjoittajat epäedulliseen kilpailuasemaan erityisesti sen myötä, että maantiekuljetusyritykset velvoitetaan järjestämään ajoneuvojensa toiminta siten, että ne varmistavat ajoneuvojensa paluun alkuperäjäsenvaltioon kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähtemisestä ("ajoneuvon paluovelvoite").

Tämä velvoite ei sisältynyt alkuperäiseen pakettiin. Siitä ei ole tehty sisällöllistä vaikutustenarviointia, mikä herättää huolta sen suhteesta paremmasta lainsäädännöstä 13. huhtikuuta 2016 tehtyyn toimielinten väliseen sopimukseen.

Toiseksi se, että ajoneuvot palaavat alkuperäjäsenvaltioon, rajoittaa kyseisen jäsenvaltion maantiekuljetusyritysten maantieteellistä toiminta-aluetta eikä näin ollen vastaa liikkuvuuspaketin I tavoitetta, jonka mukaan on varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset.

Kolmanneksi, koska tämä velvoite lisää tyhjänäajaja ja hiilidioksidipäästöjä, Viro katsoo tämän vaatimuksen olevan ristiriidassa EU:n ilmastopoliittisten tavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa. Se ei ole Eurooppa-neuvoston 12. joulukuuta 2019 antamien päätelmien mukainen.

Viro katsoo lisäksi, että tämä vaatimus on suhteeton, koska sopimukseen sisältyy jo toimenpiteitä niin sanottujen postilaatikkoyhtiöiden torjumiseksi. Ajoneuvon paluovelvoite saattaa kannustaa tällaisia käytäntöjä ja lisäksi se kannustaa syrjäisten jäsenvaltioiden maantiekuljetusyrityksiä siirtämään toimipaikkansa muualle, mikä vähentää työpaikkoja ja verotuloja.

Koska toimenpide saattaa lisätä liikennemääriä, Viro on huolissaan sen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Näistä syistä Viro, joka korostaa vielä kerran tukevasa täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten tavoitteita, pitää valittavana ajoneuvon paluovelvoitteen lisäämistä yhteisymmärrykseen. Edellä esitetyn perusteella Viro äänestää kyseistä yhteisymmärrystä vastaan.

Unkarin lausuma

Unkari toistaa olevansa erittäin huolestunut ensimmäisen liikkuvuuspaketin eri osien haitallisista, markkinoita vääristävistä ja kielteisistä ilmastoa koskevista vaikutuksista ja ilmaisee vakavan tyytymättömyytensä asianmukaisten ja kattavien vaikutustenarviointien puuttumiseen, mikä on ristiriidassa ensimmäisen liikkuvuuspaketin alkuperäisten tavoitteiden kanssa.

Unkari on aina osoittanut olevansa valmis torjumaan petoksia, väärinkäytöksiä ja epäreiluja käytäntöjä sekä puuttumaan maantieliikenteen alan kuljettajien sosiaalisiin oloihin. Samalla kun näihin kysymyksiin puututaan, olisi vältettävä hajanaisuutta, protektionismia ja liiallisen hallinnollisen rasituksen aiheuttamista eurooppalaisille kuljetusyrityksille, jotka toimivat sääntöjenmukaisesti maantieliikenteen sisämarkkinoilla. Katsomme, että sisämarkkinoiden tehokkaan toiminnan turvaaminen ei ole neuvottelukysymys, koska se luo uusia työpaikkoja ja lisää kilpailukykyä Euroopassa aikana, jolloin globaalit taloudelliset jännitteet lisääntyvät.

Sen vuoksi tällä paketilla olisi pitänyt varmistaa, että EU:n tuleva oikeudellinen kehys mahdollistaa kilpailuetujen täysimääräisen hyödyntämisen siten, että samalla turvataan tasapuolinen kilpailu ja kuljettajien työolojen riittävä taso. Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei kuitenkaan saavuteta tällaista tasapainoa, vaan siinä suositaan ainoastaan yhtä lähestymistapaa, joka perustuu kansalliseen protektionismiin ja sääntöihin, joiden täytäntöönpano alalla on mahdotonta.

Olemme erityisesti vakuuttuneita siitä, että maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat erityissäännöt (erityissäännös) rajoittavat perusteettomasti perusvapauksia ja vääristävät näin ollen tasapuolisia toimintaedellytyksiä EU:ssa. Toteamme, että lopullinen yhteisymmärrys osoittaa oikeiksi epäilyksemme, jotka koskivat maantieliikennekysymyksen erottamista työntekijöiden lähettämisestä annetun direktiivin muuttamisesta [direktiivi (EU) 2018/957]. Etenkään käyttöön otettava kuljettajien lähettämistä koskeva jakomalli ei sisältynyt komission ehdotukseen, eikä siitä näin ollen tehty vaikutustenarviointia.

Toiseksi pidämme erittäin ongelmallisena, että ehdottomassa kiellossa pitää viikoittaista lepoaikaa matkustamossa ei oteta huomioon sitä, että EU:ssa ei ole riittävästi asianmukaisia lepoalueita, joissa kuljettajilla olisi sopivia majoituspaikkoja. Tällainen kiello on näin ollen EU:n säännös, jota on mahdotonta panna täytäntöön, mikä asettaa kyseenlaiseksi sen laillisuuden.

Kolmanneksi ilmastotavoitteidemme osalta ajoneuvoille asetettu velvollisuus palata sijoittautumisjäsenvaltioon vähintään kahdeksan viikon välein on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen toimenpide hyväksytään, se lisää kuorma-autojen tyhjänäajoa Euroopan teillä ja sitä kautta maantieliikenteestä peräisin olevia hiilidioksidipäästöjä.

Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei myöskään ole otettu asianmukaisesti huomioon riskiä, että kolmansien maiden liikenteenharjoittajat saattavat saada epäoikeudenmukaista kilpailuetua. Lisäksi kalliiden ajopiirtureiden korvaamispakko tuo kilpailuetua kolmansien maiden liikenteenharjoittajille, koska AETR-sopimuksen piiriin kuuluvien yritysten ajoneuvoihin asennettavien älykkäiden ajopiirtureiden asentamisajankohta on epävarma.

Euroopan maantieliikenteen ala on Euroopan talouden keskeinen osa, ja sen nykyaikaistaminen on välttämätöntä sekä sosiaalisista syistä että kilpailukyvyn vuoksi. Tätä tavoitetta ei voida saavuttaa, ellei sisämarkkinoiden saavutusten ja toiminnan turvaamista oteta täysin huomioon ja toimita vastuullisesti kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 1985/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta – Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen</i> Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta – Hyväksytty neuvostossa 7. huhtikuuta 2020	5112/20
Neuvoston perustelut	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari ilmaisevat syvän huolensa siitä, että liikkuvuuspaketista I saavutettu alustava yhteisymmärrys on ristiriidassa palvelujen tarjoamista sisämarkkinoilla koskevan perusvapauden, työntekijöiden vapaan liikkuvuuden periaatteen sekä EU:n keskeisten ilmastopolitiikkojen ja -tavoitteiden kanssa. Erityisesti vaatimus siitä, että raskaat ajoneuvot on palautettava alkuperäjäsenvaltioon vähintään kahdeksan viikon välein, on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti uudessa vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen velvoite otetaan käyttöön, se lisää merkittävästi tyhjillään kuljetettavien kuorma-autojen määrää Euroopan teillä ja näin ollen merkittävästi myös liikennealan hiilidioksidipäästöjä. Alan osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on jo nykyisellään noin neljännes. Vaikka olemme pyrkineet tuomaan esiin näitä seikkoja ja huolimatta siitä, että tieteellinen tutkimusnäyttö osoittaa tällaisen velvoitteen lisäävän tyhjänäajoa ja hiilidioksidipäästöjä, tämän säännöksen odotettuja vaikutuksia ja järkipäisiä perusteluja ei ole otettu huomioon. Vaikka paremman sääntelyn ohjelma edellyttää kaikkien tämäntyyppisten toimenpiteiden vaikutusten arviointia EU:n tasolla, tällaista arviointia ei ole vielä esitetty. Ajoneuvojen palauttaminen alkuperäjäsenvaltioon on vain yksi esimerkki niistä liian rajoittavista ja syrjivistä toimenpiteistä, joita liikkuvuuspaketissa I ehdotetaan. Meillä on vastaava huoli kabotaasiliikenteen rajoituksista, joissa on kyse liian pitkistä karenssiajasta. Tämä karenssiaika on protektionistinen toimenpide, jonka vaikutus sisämarkkinoihin on varsin kielteinen. Tunnustetut tutkimuslaitokset ovat arvioineet, että kuorma-autojen paluovelvoite sekä kabotaasitoimintaa koskevat rajoitukset tuottavat vuodessa miljoonia tonneja lisää hiilidioksidipäästöjä.	

Toinen merkittävä huolenaihe on se, että ajoneuvon pakollinen palauttaminen asettaa epäedulliseen asemaan jäsenvaltiot, joilla on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi huomattavia vaikeuksia tarjota kuorma-autoliikennepalveluja sisämarkkinoilla, koska niiden ajoneuvojen on ajettava paljon pidempiä matkoja ja voitettava merkittäviä luonnonesteitä, mikä koskee erityisesti saaria. Niin ikään kolmansista maista peräisin olevien toimijoiden vilpillinen kilpailu on tekijä, johon ei ole puututtu asianmukaisesti. Tämä on erityisen huolestuttavaa, koska ratkaisulla, josta säädetään, on pitkän aikavälin vaikutuksia paitsi liikennealaan myös koko EU:n talouteen. Liikenneala ansaitsee oikeudenmukaisen ja vankan EU:n oikeudellisen kehyksen, jolla edistetään alan kehitystä ja varmistetaan samalla realistiset ja täytäntöönpanokelpoiset säännöt. Tasapainoisten määräysten ja todellisen kompromissin sijaan alustavassa yhteisymmärryksessä määrätään rajoittavista, suhteettomista ja protektionistisista toimenpiteistä. Liikkuvuuspaketti I on ratkaisevan tärkeä asia Euroopan sisämarkkinoilla sekä maantieliikenteessä. Nyt meidän on entistäkin tärkeämpää ylläpitää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja kaikkien EU:n jäsenvaltioiden talouksia sekä toimia johdonmukaisesti suhteessa EU:n muihin politiikkoihin.	
Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma Bulgaria, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania ja Unkari vastustavat sitä, että toissijaisuus- ja suhteellisuuslauseke sisällytettiin automaattisesti kolmea liikkuvuuspakettiin I kuuluvaa säädöstä koskevaan poliittiseen yhteisymmärrykseen lingvistijuristien suorittaman tekstien teknisen viimeistelyn yhteydessä. Toteamme, että toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteilla on ensisijainen merkitys EU:n toimivallan käytössä. Kyseisen lausekkeen lisääminen lainsäädäntöprosessin loppuvaiheessa ei kuitenkaan ole yleisesti ottaen hyvä käytäntö, ja liikkuvuuspaketin I tapauksessa sitä on erityisen vaikea hyväksyä, koska koko asiakokonaisuus on poliittisesti arkaluonteinen ja ehdotetut säännökset tulevat vaikuttamaan pitkään Euroopan maantieliikenteen alan toimintaan. Valitettavasti se osoittaa myös, että nopea käsittely on vaikuttanut kielteisesti hyväksytyn lainsäädännön laatuun. Haluamme lisäksi korostaa, että eräistä poliittisen yhteisymmärryksen keskeisistä säännöksistä ei ole tehty vaikutustenarviointia. Tämän totesi myös komissio pysyvien edustajien komitean (Coreper I) kokouksessa 20. joulukuuta 2019 esittämässään lausumassa, jossa se vahvisti, että tietyt toimenpiteet eivät sisältyneet 31. toukokuuta 2017 esitettyihin komission ehdotuksiin eikä niistä ollut tehty vaikutustenarviointia. Koska perusteellista analyysia ei ole tehty, on mahdotonta arvioida asianmukaisesti, ovatko kolmessa liikkuvuuspakettiin I kuuluvassa säädöksessä ehdotetut toimenpiteet suhteellisuusperiaatteen mukaisia.	

Bulgarian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Maltan, Puolan, Romanian ja Unkarin lausuma

Bulgaria, Kypros, Unkari, Latvia, Liettua, Malta, Puola ja Romania, jotka toteavat, että koronaviruksen aiheuttama epidemia (covid-19) on levinnyt ennennäkemättömällä tavalla ja että se vaikuttaa jo nyt ja valitettavasti vaikuttaa jatkossakin syvästi maantieliikenteen alaan, kehottavat keskeyttämään liikkuvuuspaketin I käsittelyn, kunnes pandemia on ohi. Siksi äänestämme ehdotuksen kirjallisella menettelyllä hyväksymistä vastaan näinä vaikeina aikoina.

On odotettavissa, että useimmat yritykset keskeyttävät tai lopettavat toimintansa, jolloin kuljetuspalveluja on tarjolla huomattavasti vähemmän. Tämä puolestaan vähentää merkittävästi tavaratoimituksia ja haittaa siten EU-kansalaisia ja talouden jouhevaa toimintaa.

Kun otetaan huomioon se, että maantieliikenteellä on olennainen rooli covid-19-epidemian jälkeisissä elvytysponnisteluissa ja että maantieliikenteen ala on kärsinyt suuria tappioita epidemian käsittelyssä toteutettujen toimien aikana, ala ja EU:n talous eivät kestä liikkuvuuspaketti I:n aiheuttamaa tarpeetonta sääntelystä johtuvaa häiriötilaa. Tässä yhteydessä on muistettava, että valtaosa Euroopan unionin maantiekuljetusyrityksistä on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, jotka ovat erityisen haavoittuvassa asemassa.

Vallitsevissa olosuhteissa liikkuvuuspaketti I:n hyväksyminen nykymuodossaan ei ole kohtuullista eikä perusteltua. Haluamme korostaa, että koronaviruskriisin jälkeen EU:n taloudellinen toimintaympäristö on täysin erilainen. Katsommekin, että maantieliikenteen alalla tarvitaan uusia ratkaisuja, joilla uusia realiteetteja käsitellään.

Kun otetaan huomioon edellä kuvattu tilanne, olemme vakuuttuneita siitä, että liikkuvuuspaketin I ratkaisuja on muokattava, jotta niissä otettaisiin huomioon talouden uudet realiteetit. Siksi ehdotamme, että asiakokonaisuuden käsittely keskeytetään, kunnes pandemia on ohi.

Viron lausuma

Viro tukee täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten tavoitteita, joiden tarkoituksena oli pohjustaa selkeitä tieliikennesääntöjä. Viro katsoo, että Euroopan unionin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoiden on oltava sisämarkkinoiden yleisten periaatteiden mukaiset, kilpailulle avoimet, tehokkaat ja ympäristöystävälliset. Viro katsoo, että lisävaatimukset eivät saa aiheuttaa kohtuutonta hallinnollista rasitetta yrityksille tai viranomaisille eivätkä olla ristiriidassa Euroopan unionin ilmastopoliitiikan tavoitteiden kanssa.

Paketista käytyjen neuvottelujen aikana Viro omaksui rakentavan lähestymistavan, jonka mukaan se pyrki ottamaan huomioon ehdotukset, joilla parannettaisiin kuljettajien työoloja, torjuttaisiin laittomia markkinakäytäntöjä ja vähennettäisiin kielteisiä ympäristövaikutuksia, sekä kannattamaan tällaisia ehdotuksia. Neuvottelut kuitenkin johtivat yhteisymmärrykseen, joka asettaa virolaiset liikenteenharjoittajat epäedulliseen kilpailuasemaan erityisesti sen myötä, että maantiekuljetusyritykset velvoitetaan järjestämään ajoneuvojensa toiminta siten, että ne varmistavat ajoneuvojensa paluun alkuperäjäsenvaltioon kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähtemisestä ("ajoneuvon paluuvelvoite").

Tämä velvoite ei sisältynyt alkuperäiseen pakettiin. Siitä ei ole tehty sisällöllistä vaikutustenarviointia, mikä herättää huolta sen suhteesta paremmasta lainsäädännöstä 13. huhtikuuta 2016 tehtyyn toimielinten väliseen sopimukseen.

Toiseksi se, että ajoneuvot palaavat alkuperäjäsenvaltioon, rajoittaa kyseisen jäsenvaltion maantiekuljetusyritysten maantieteellistä toiminta-aluetta eikä näin ollen vastaa liikkuvuuspaketin I tavoitetta, jonka mukaan on varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset.

Kolmanneksi, koska tämä velvoite lisää tyhjänäajoja ja hiilidioksidipäästöjä, Viro katsoo tämän vaatimuksen olevan ristiriidassa EU:n ilmastopoliittisten tavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa. Se ei ole Eurooppa-neuvoston 12. joulukuuta 2019 antamien päätelmien mukainen.

Viro katsoo lisäksi, että tämä vaatimus on suhteeton, koska sopimukseen sisältyy jo toimenpiteitä niin sanottujen postilaatikkoyhtiöiden torjumiseksi. Ajoneuvon paluuvelvoite saattaa kannustaa tällaisia käytäntöjä ja lisäksi se kannustaa syrjäisten jäsenvaltioiden maantiekuljetusyrityksiä siirtämään toimipaikkansa muualle, mikä vähentää työpaikkoja ja verotuloja.

Koska toimenpide saattaa lisätä liikennemääriä, Viro on huolissaan sen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Näistä syistä Viro, joka korostaa vielä kerran tukevansa täysin liikkuvuuspaketin I sosiaalisesta ja markkinoita koskevasta pilarista annettujen alkuperäisten ehdotusten tavoitteita, pitää valitettavana ajoneuvon paluuvelvoitteen lisäämistä yhteisymmärrykseen. Edellä esitetyn perusteella Viro äänestää kyseistä yhteisymmärrystä vastaan.

Unkarin lausuma

Unkari toistaa olevansa erittäin huolestunut ensimmäisen liikkuvuuspaketin eri osien haitallisista, markkinoita vääristävistä ja kielteisistä ilmasto koskevista vaikutuksista ja ilmaisee vakavan tyytymättömyytensä asianmukaisten ja kattavien vaikutustenarviointien puuttumiseen, mikä on ristiriidassa ensimmäisen liikkuvuuspaketin alkuperäisten tavoitteiden kanssa.

Unkari on aina osoittanut olevansa valmis torjumaan petoksia, väärinkäytöksiä ja epäreiluja käytäntöjä sekä puuttumaan maantieliikenteen alan kuljettajien sosiaaliin oloihin. Samalla kun näihin kysymyksiin puututaan, olisi vältettävä hajanaisuutta, protektionismia ja liiallisen hallinnollisen rasituksen aiheuttamista eurooppalaisille kuljetusyrityksille, jotka toimivat sääntöjenmukaisesti maantieliikenteen sisämarkkinoilla. Katsomme, että sisämarkkinoiden tehokkaan toiminnan turvaaminen ei ole neuvottelukysymys, koska se luo uusia työpaikkoja ja lisää kilpailukykyä Euroopassa aikana, jolloin globaalit taloudelliset jännitteet lisääntyvät.

Sen vuoksi tällä paketilla olisi pitänyt varmistaa, että EU:n tuleva oikeudellinen kehys mahdollistaa kilpailuetujen täysimääräisen hyödyntämisen siten, että samalla turvataan tasapuolinen kilpailu ja kuljettajien työolojen riittävä taso. Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei kuitenkaan saavuteta tällaista tasapainoa, vaan siinä suositetaan ainoastaan yhtä lähestymistapaa, joka perustuu kansalliseen protektionismiin ja sääntöihin, joiden täytäntöönpano alalla on mahdotonta.

Olemme erityisesti vakuuttuneita siitä, että maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat erityissäännöt (erityissäännös) rajoittavat perusteettomasti perusvapauksia ja vääristävät näin ollen tasapuolisia toimintaedellytyksiä EU:ssa. Toteamme, että lopullinen yhteisymmärrys osoittaa oikeiksi epäilyksemme, jotka koskivat maantieliikennekysymyksen erottamista työntekijöiden lähettämisestä annetun direktiivin muuttamisesta [direktiivi (EU) 2018/957]. Etenkään käyttöön otettava kuljettajien lähettämistä koskeva jakomalli ei sisältynyt komission ehdotukseen, eikä siitä näin ollen tehty vaikutustenarviointia.

Toiseksi pidämme erittäin ongelmallisena, että ehdottomassa kiellossa pitää viikoittaista lepoaikaa matkustamossa ei oteta huomioon sitä, että EU:ssa ei ole riittävästi asianmukaisia lepoalueita, joissa kuljettajilla olisi sopivia majoituspaikkoja. Tällainen kieltäminen olisi näin ollen EU:n säännös, jota on mahdotonta panna täytäntöön, mikä asettaa kyseenlaiseksi sen laillisuuden.

Kolmanneksi ilmastotavoitteidemme osalta ajoneuvoille asetettu velvollisuus palata sijoittautumisjäsenvaltioon vähintään kahdeksan viikon välein on ristiriidassa niiden EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden kanssa, jotka Euroopan komissio asetti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa 11. joulukuuta 2019. Jos tällainen toimenpide hyväksytään, se lisää kuorma-autojen tyhjänäajoa Euroopan teillä ja sitä kautta maantieliikenteestä peräisin olevia hiilidioksidipäästöjä.

Lopullisessa yhteisymmärryksessä ei myöskään ole otettu asianmukaisesti huomioon riskiä, että kolmansien maiden liikenteenharjoittajat saattavat saada epäoikeudenmukaista kilpailuetua. Lisäksi kalliiden ajopiirtureiden korvaamispakko tuo kilpailuetua kolmansien maiden liikenteenharjoittajille, koska AETR-sopimuksen piiriin kuuluvien yritysten ajoneuvoihin asennettavien älykkäiden ajopiirtureiden asentamisajankohta on epävarma.

Euroopan maantieliikenteen ala on Euroopan talouden keskeinen osa, ja sen nykyaikaistaminen on välttämätöntä sekä sosiaalisista syistä että kilpailukyyn vuoksi. Tätä tavoitetta ei voida saavuttaa, ellei sisämarkkinoiden saavutusten ja toiminnan turvaamista oteta täysin huomioon ja toimita vastuullisesti kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 1981/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus sähköisistä kuljetustiedoista</i> – <i>Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus sähköisistä kuljetustiedoista (ensimmäinen käsittely)	5142/20
Neuvoston perustelut	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 7. huhtikuuta 2020	CM 1977/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus veden uudelleenkäytön vähimmäisvaatimuksista</i> – <i>Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus veden uudelleenkäytön vähimmäisvaatimuksista (ensimmäinen käsittely)	15301/19 REV 1
Neuvoston perustelut	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Kreikan lausuma Kreikka tukee ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi veden uudelleenkäytön vähimmäisvaatimuksista. Vakaan ja yleisesti hyväksytyn yhtenäisen sääntelykehityksen hyväksyminen EU:n tasolla edistää huomattavasti toimia kuivuuden ja veden niukkuuden torjumiseksi. Näistä ongelmista tulee todennäköisesti yhä vakavampia ilmaston muuttuessa. Kreikka on kuitenkin edelleen sitä mieltä, että uusioveden laimentamista ei pidä sellaisenaan katsoa vedenkäsittelymenetelmäksi, eli elintarvikealan toimijoiden ja maanviljelijöiden ei pitäisi sallia minkään laatuluokan uusioveden laimentamista ja sen käyttämistä tämän jälkeen korkeampaan laatuluokkaan kuuluvana (eli puhtaampana) uusiovetenä. Kreikka kuuluu niihin jäsenvaltioihin, joissa on jo voimassa vielä tiukempia säännöksiä sisältävä sääntelykehys. On sanomattakin selvää, että pidämme terveydensuojelua keskeisen tärkeänä asiana, ja siksi varaamme oikeuden hyväksyä lisäsäännöksiä ja panna täytäntöön kansallisen tason lisätoimenpiteitä ennalta varautumisen periaatteen mukaisesti.	

Slovakian tasavallan lausuma

Slovakian tasavalta on tietoinen siitä, että jotkin jäsenvaltiot kärsivät ilmastonmuutoksen aiheuttamasta veden niukkuudesta ja kuivuudesta. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin raporttien mukaan ilmastonmuutos vaikuttaa kuitenkin veden ja ruuan välityksellä leviävien ja väestön terveyteen vaikuttavien erilaisten tautien, haitallisten aineiden ja taudinaiheuttajien, kuten salmonellabakteerin, leviämiseen ja lisääntymiseen. Näin ollen uusioveden käyttö maatalouden keinokastelussa ei saa vaarantaa loppukuluttajien terveyttä uusioveden riittämättömien laatukriteerien vuoksi, ja siinä on otettava huomioon tuleva kehitys.

Uusioveden käyttöä koskevien neuvottelujen aikana olemme vaatineet järjestelmällisesti sellaisen kunnianhimoisen ehdotuksen esittämistä, jolla varmistetaan sisämarkkinoiden tehokas ja tasavertainen toiminta (tavaroiden liikkuvuus) ottamalla käyttöön kaikkia jäsenvaltioita koskevat uusioveden yhtenäiset vaatimukset sekä suojellaan ympäristöä sekä ihmisten ja eläinten terveyttä.

Vaatimustamme ei valitettavasti otettu huomioon lopullisessa tekstissä.

Olemme petettyneitä myös siihen, että tekstiin ei sisällytetty ehdotusta pakollisista merkinnöistä, mikä nähdäksemme johtaa loppukuluttajia harhaan ja riistää heiltä tiedonsaantioikeuden. Tämä on vastoin loppukuluttajalle annettavan avoimen tiedon periaatetta ja haitaksi erityisesti useille heikossa asemassa oleville ryhmille, kuten vanhuksille, lapsille ja ihmisille, joilla on heikko vastustuskyky.

Myöskään ehdotuksiamme asetuksen laatuparametrien tiukentamisesta ei hyväksytty useiden, muun muassa salmonellabakteeria koskevien, laatukriteerien sisällyttämisen osalta. Olemme korostaneet korkeatasoista terveydensuojelua, elintarvikkeiden laatua ja liitteessä asetettavia tiukkoja kriteereitä. Mielestämme loppukuluttajan terveyden suojelua ei ole otettu tämänhetkisessä tekstissä riittävästi huomioon.

Lisäksi esitämme varauman 2 artiklan 2 kohdan sanamuodosta, sillä siinä jäsenvaltioiden ei anneta hakea poikkeusta neutraalilla tavalla yhden tai useamman asetuksessa säädetyn kriteerin perusteella. Tämänhetkinen sanamuoto antaa Euroopan komissiolle liikaa harkintavaltaa päättää poikkeuksen hyväksymisestä kaikkien asetuksessa mainittujen kriteerien perusteella.

Terveyttä ja elintarvikkeiden laatua koskevien huolenaiheidemme vuoksi emme voi hyväksyä tätä asetusta, joten pidätymme äänestämästä.

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 14. huhtikuuta 2020	CM 2019/20
EU:n lausuma kansainväliselle valuutta- ja rahoituskomitean (IMFC) 16.4.2020 pidettävää kevätkokousta varten	6560/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 14. huhtikuuta 2020	CM 2029/20
<i>Neuvoston kanta lisätalousarvioesitykseen nro 1 varainhoitovuoden 2020 yleiseen talousarvioon: Tuki Kreikalle kasvavien muuttopaineiden vuoksi – Covid-19-epidemian vuoksi välittömästi toteutettavat toimenpiteet – Tuki maanjäristyksen jälkeiseen jälleenrakentamiseen Albaniassa – Muut mukautukset</i> Neuvoston päätös, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2020, neuvoston kannan vahvistamisesta esitykseen Euroopan unionin lisätalousarvioksi nro 1 varainhoitovuodeksi 2020 2020/C 123 I/01 EUVL C 123I, 16.4.2020, s. 1–2	7149/20
<i>Lisätalousarvioesitykseen nro 1/2020 liittyvä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös joustovälineen varojen käyttöönnotosta covid-19:n puhkeamisen johdosta toteutettavien välittömien talousarviotoimenpiteiden ja Euroopan syyttäjänviraston vahvistamisen rahoittamiseksi</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2020/545, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2020, joustovälineen varojen käyttöönnotosta covid-19:n puhkeamisen johdosta toteutettavien välittömien talousarviotoimenpiteiden ja Euroopan syyttäjänviraston vahvistamisen rahoittamiseksi EUVL L 125, 21.4.2020, s. 1–2	7151/20
<i>Neuvoston asetus asetuksen (EU) 2016/369 mukaisen hätätilanteen tuen käyttöönnotosta sekä sen säännösten muuttamisesta covid-19:n puhkeamisen huomioon ottamiseksi</i> Neuvoston asetus (EU) 2020/521, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2020, asetuksen (EU) 2016/369 mukaisen hätätilanteen tuen käyttöönnotosta sekä sen säännösten muuttamisesta covid-19:n puhkeamisen huomioon ottamiseksi EUVL L 117, 15.4.2020, s. 3–8	7169/20
<i>Neuvoston kanta lisätalousarvioesitykseen nro 1 varainhoitovuoden 2020 unionin yleiseen talousarvioon (LTE nro 1/2020)</i> Neuvoston päätös, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2020, neuvoston kannan vahvistamisesta esitykseen Euroopan unionin lisätalousarvioksi nro 2 varainhoitovuodeksi 2020 2020/C 123 I/02 EUVL C 123I, 16.4.2020, s. 3–3	7201/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös joustovälineen varojen käyttöönnotosta covid-19:n puhkeamisen johdosta toteutettavien välittömien talousarviotoimenpiteiden rahoittamiseksi</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2020/546, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2020, joustovälineen varojen käyttöönnotosta covid-19:n puhkeamisen johdosta toteutettavien välittömien talousarviotoimenpiteiden rahoittamiseksi EUVL L 125, 21.4.2020, s. 3–4	7203/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös ennakkoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran käyttöönnotosta vuonna 2020</i>	7204/20

<i>hätätilanteen tuen antamiseksi jäsenvaltioille ja unionin pelastuspalvelumekanismin/ RescEU:n vahvistamiseksi covid-19-epidemian vastatoimena</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2020/547, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2020, ennakoimattomiin menoihin varatun liikkumavaran käyttöönotosta vuonna 2020 hätätilanteen tuen antamiseksi jäsenvaltioille ja unionin pelastuspalvelumekanismin/ RescEU:n vahvistamiseksi covid-19-epidemian vastatoimena EUVL L 125, 21.4.2020, s. 5–6	
Neuvoston asetus vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyn vahvistamisesta annetun asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 muuttamisesta siltä osin kuin se koskee maksusitoumusmäärärahojen kokonaisliikkumavaran soveltamisalaa <i>Neuvoston asetus (EU, Euratom) 2020/538, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2020, vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyn vahvistamisesta annetun asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 muuttamisesta siltä osin kuin se koskee maksusitoumusmäärärahojen kokonaisliikkumavaran soveltamisalaa</i> EUVL L 119I, 17.4.2020, s. 1–3	7170/20

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 15. huhtikuuta 2020	CM 2023/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus kestävästä sijoittamista helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta</i> – Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus kestävästä sijoittamista helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta (2018/0178 COD) Tiedonannolla CM 2005/20 käynnistetyn kirjallisen menettelyn tulos – Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen	5639/20 REV2
Neuvoston perustelut	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Saksan lausuma, jota Unkari tukee Kannatamme tavoitetta ottaa käyttöön luotettava luokitusjärjestelmä, joka ohjaa sijoittajia ympäristön kannalta kestävien toimintojen määrittämisessä. Olemme kuitenkin syvästi huolestuneita delegoitujen säädösten käyttämisestä sellaisten alojen luokitusjärjestelmissä, joiden sääntelemiseen EU:lla ei ole toimivaltaa. Metsänhoidon osalta painotamme, että metsäpolitiikan määrittäminen kuuluu jäsenvaltioiden toimivallan piiriin. Delegoitujen säädösten käyttäminen metsänhoitoalaan liittyvien kestävyyskriteerien määrittämiseksi ei saisi milloin osin vaikuttaa toimivallan siirtymiseen jäsenvaltioilta EU:lle tällä politiikka-alalla. Lisäksi Saksa katsoo, että "kestävässä metsänhoidossa" lähtökohtana tulisi olla Forest European päätöslauselma "Euroopan metsien kestävä hoidon ja käytön yleisperiaatteet", jonka jäsenvaltiot ja Euroopan unioni ovat hyväksyneet yksimielisesti vuonna 1993.	
Luxemburgin lausuma Luokitusjärjestelmän tulisi olla keskeinen väline, joka ohjaa sijoittajia ympäristön kannalta kestävien toimintojen tunnistamisessa. Luxemburg palauttaa mieliin, että ydinenergia ei ole turvallinen eikä kestävä energialähde. Niin muodoin uskottavassa luokitusjärjestelmässä ei ympäristön kannalta kestävien toimintojen joukossa voi olla minkäänlaisia sähkövoiman tuottamista ydinvoimalla tai ydinpolttoainekiertoa koskevia hankkeita. Tässä yhteydessä vahvistamalla "Ei merkittävää haittaa" -periaatetta asetuksen lopullisessa versiossa turvataan se, että laaja kirjo eurooppalaisia sijoittajia ja EU:n väestöä pitää luokitusjärjestelmää uskottavana. Luotamme siihen, että EU:n toimielimet varmistavat tämän periaatteen tinkimättömän ja yksiselitteisen soveltamisen. Jos tätä periaatetta sovellettaisiin jotenkin muuten, erityisesti ydinenergian osalta, riskinä olisivat pitkän aikavälin lukkiutumat kyseisiin teknologioihin. Tästä seuraisi määrittelemättömiä lisäkustannuksia, mikä puolestaan olisi ristiriidassa kestävä rahoituksen periaatteiden yleisen tavoitteen kanssa.	

Slovakian, Slovenian, Tšekin tasavallan ja Unkarin lausuma

Slovakia, Slovenia, Tšekin tasavalta ja Unkari arvostavat puheenjohtajavaltion päättäväisyyttä ja toimia luokitusjärjestelmäehdotuksen käsittelyssä. Pitäen silmällä energiaan liittyviä säännöksiä koskevaa tulevaa työtä Slovakia, Slovenia, Tšekin tasavalta ja Unkari korostavat tarvetta kunnioittaa teknologianeutraaliutta eräänä ehdotuksen peruseriaa-alueista.

Slovakia, Slovenia, Tšekin tasavalta ja Unkari toteavat, että ilmastomuutokseen on puututtava nopeasti samalla kun varmistetaan energiahuollon varmuus, vakaus ja kohtuuhintaisuus pitkällä aikavälillä. Ilmastoneutraaliuden saavuttaminen edellyttää vähähiilisiä sekä siirtymäkauden energialähteitä ja -infrastruktuuria, ja olemme tyytyväisiä siihen, että tämä on nyt selkeästi vahvistettu luokitusjärjestelmäkehityksessä. Maailman asiantuntijayhteisö on selkeästi todennut, että ilmastomuutoksen torjumiseksi tarvitaan ydinenergiaa. Slovakia, Slovenia, Tšekin tasavalta ja Unkari katsovat, että ydinenergia on kestävä ja turvallinen energialähde pitkällä aikavälillä. Nykyisen ydinvoimakapasiteetin ylläpito ja tuleva kehittäminen samalla kun noudatetaan korkeita turvallisuus- ja turvavaatimuksia on perusedellytys sille, että saavutetaan ilmastoneutraalius ei pelkästään Slovakiassa, Sloveniassa, Tšekin tasavallassa ja Unkarissa vaan myös EU:n tasolla. Tämän ovat vahvistaneet myös hallitustenvälinen ilmastomuutospaneeli ja kansainväliset energiajärjestöt, ja tämä käy ilmi myös komission asiakirjoista. Luotamme siihen, että komissio varmistaa asiaankuuluvien delegoitujen säädösten laatimisessa täysin läpinäkyvän prosessin eli uskottavan ja näyttöön pohjautuvan prosessin, joka perustuu asiantuntemukseen, tieteelliseen tietoon ja jäsenvaltioiden asianmukaiseen osallistumiseen, jotta voidaan tehdä kaikilta osin tietoon perustuva ja objektiivinen arviointi kaikkien käytettävissä olevien energiateknologioiden kestävyyydestä syrjimättömältä pohjalta.

Slovakia, Slovenia, Tšekin tasavalta ja Unkari kannattavat tavoitetta tehdä EU:sta ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi jäsenvaltioilla on oltava kaikki tarvittavat välineet, jotta tämä kunnianhimoinen tavoite voidaan saavuttaa kustannustehokkaalla tavalla ja varmistaa ilmastotoimiamme uskottavuus.

Itävallan lausuma Kannatamme tavoitetta ottaa käyttöön luotettava luokitusjärjestelmä, joka ohjaa sijoittajia ympäristön kannalta kestävien toimintojen määrittämisessä. Olemme edelleen sitä mieltä, että luokitusjärjestelmä olisi hyväksyttävä mahdollisimman pian. Kolmikantakokouksissa saavutettiin jo merkittävää edistystä. Sellainen luokitusjärjestelmä, jonka nojalla ydinvoima voitaisiin määritellä kestäväksi toiminnaksi tai jopa siirtymätoiminnaksi tai mahdollistavaksi toiminnaksi, olisi kuitenkin lähtökohtaisesti viallinen ja saattaisi aiheuttaa voimakasta kritisointia, koska se saisi aikaan vääriä signaaleja ja kannustimia finanssimarkkinatoimijoille ja sijoittajille. Neuvottelujen lopputulos ei poista huoltamme siitä, että ehdotettu kehys saattaisi antaa mahdollisuuden ohjata rahoitusvaroja ympäristön kannalta kestävästä toiminnoista teknologioihin, joita ei voida pitää turvallisina eikä kestävinä, kuten ydinvoimaan.	
Puolan lausuma Puola tukee täysin asetuksen tavoitteita ja erityisesti tukea tietoon perustuville liiketoimintapäätöksille, jotka koskevat sijoituksia ympäristön kannalta kestäviin toimintoihin. Katsomme, että nykyinen teksti jättää liikaa tulkinnanvaraa keskeisiin kysymyksiin. Ne on jätetty päätettäväksi tason kaksi säädöksillä, joiden hyväksymisessä jäsenvaltioilla on liian pieni rooli. Suhtaudumme kielteisesti siihen, että asetuksella ei taata maakaasun hyväksymistä siirtymätoiminnaksi. Puola huomauttaa, että maakaasu on keskeinen siltana toimiva polttoaine hiilen korvaamisessa ja samalla uusiutuvien energianlähteiden dynaamisen kehityksen turvaamisessa. Lisäksi "ketään ei jätetä" -periaatteen käytännön toteutus Puolassa muodostuu tällä hetkellä sijoituksista maakaasuun. Ilman näitä sijoituksia Puolan energiasiirtymä hidastuu huomattavasti, mikä voi olla haitallista EU:n ilmastopolitiikalle. Asetuksen teksti ei suoraan heijastele ydinenergian roolia. Ydinenergia on keskeisen tärkeää ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi, minkä ovat vahvistaneet tunnettujen kansainvälisten järjestöjen raportit ja analyysit sekä ennen kaikkea Euroopan komission asiakirjat tai viimeisimpänä Euroopan parlamentin viimeisin päätöslauselma COP 25 -ilmastokokouksesta (59 kohta). Kun lisäksi huomioidaan ydinvoiman kiistanalaisuus asetuksesta käytyjen neuvottelujen yhteydessä, päätöstä sen sisällyttämisestä luokitusjärjestelmään ei pitäisi jättää alemman tason säädösten varaan. Kun otetaan huomioon kompromissi, joka hyväksyttiin ydinenergian ja maakaasun osalta, Puola odottaa, että delegoitujen säädösten valmistelussa noudatetaan teknologianeutraaliuden periaatetta ja EU:n luokittelujärjestelmän ulkopuolelle ei jää ilmastoneutraaliuden saavuttamisen kannalta välttämättömiä teknologioita. Teknisten asioiden ryhmän raportissa luokitusjärjestelmästä esitetään suositus perustaa asiantuntijaryhmä käytetyn ydinpolttoaineen ja ydinjätehuollon ympäristövaikutusten tutkimiseksi. Odotustemme mukaan delegoituja säädöksiä, erityisesti ilmastonmuutosta hillitsevistä toimista, ei hyväksytä, elleivät riippumattomat asiantuntijat toteuta objektiivista analyysiä, jossa ei jätetä huomiotta johtavien kansainvälisten foorumien ja organisaatioiden (IPCC, OECD) tarjoamia tietoja. Puola kannattaa ajatusta kestävä kasvun rahoittamista tukevan säädöskehityksen luomisesta. Mielestämme tällaisten toimien pitäisi kuitenkin olla johdonmukaisia muihin Euroopan unionin tasolla toteutettuihin toimiin nähden, sillä niillä on varmistettava suhteellisuusperiaatteen noudattaminen. Katsomme, että jos luokitusjärjestelmäasetukseen lisätään uusia kestävyttä koskevia tiedonantovelvollisuuksia, jotka vastaavat suunnitteilla olevan tietojen antamista koskevan asetuksen vastaavia säännöksiä, ilman perusteellista analyysiä Euroopan komission	

lainsäädäntöehdotuksen valmistelun yhteydessä, pääomaa saatetaan hankkia pääomamarkkinoiden ulkopuolelta. Niin muodoin tilanne voi olla ristiriidassa pääomamarkkinaunionissa suunniteltujen toimien kanssa. Lisäksi nyt hyväksytty toimintamalli, jossa kestävyttä koskevia tiedonantovelvollisuuksia säännellään samanaikaisesti kahdessa säädöksessä (luokitusjärjestelmä- ja tiedonantoasetus), johtaa avoimuuden puutteeseen säännöksissä ja tulkinallisiin epäselvyyksiin niiden toimijoiden keskuudessa, joita säännökset koskevat. Ottaen edellä mainittu huomioon pyydämme Euroopan komissiota delegoituja säädöksiä hyväksyessään huomioimaan asianmukaisesti suhteellisuusperiaatetta ja johdonmukaisuutta koskevat säännöt sen varmistamiseksi, että myös pääomamarkkinaunionin tavoitteet täyttyvät. Pyydämme Euroopan komissiota myös ottamaan huomioon olemassa olevat yhteydet tämän asetuksen ja tietojen antamista koskevan asetuksen välillä, kun se alkaa työstää lainsäädäntöehdotuksia tulevaisuudessa. Edellä esitetyn perusteella Puola ei vastusta kestävän rahoituksen luokitusjärjestelmää koskevan asetuksen hyväksymistä mutta ei voi myöskään kannattaa sitä.	
Ruotsin lausuma Ruotsi haluaa palauttaa mieliin huolensa kestävän metsänhoidon ja metsäpolitiikan käsittelystä luokittelujärjestelmäasetuksessa. Ruotsi on koko neuvottelujen ajan peräänantamattomasti vaatinut selkeää ja yksiselitteistä viittausta Forest Europen määritelmään "kestävästä metsänhoidosta". Vaatimustamme ei valitettavasti otettu huomioon lopullisessa kompromissitekstissä. Forest Europen kansainvälisellä tasolla sovittu, yleisesti tunnettu ja tunnustettu määritelmä kestävästä metsänhoidosta on edistänyt yleiseurooppalaista yhteisymmärrystä kestävästä metsänhoidosta lähes 30 vuoden ajan. Lainsäätäjien lopullinen kompromissi esittelee toisenlaisen käsityksen kestävästä metsänhoidosta, mikä voi hajauttaa yhteisymmärrystä Forest Europen 47 allekirjoittajan kesken, mukaan lukien EU ja sen jäsenvaltiot. On ratkaisevan tärkeää säilyttää tämä sovittu määritelmä kehitettäessä ja sovellettaessa luokitusjärjestelmäasetusta. Tästä yhteisymmärryksestä poikkeaminen voisi johtaa kestävän metsänhoidon epäjohdonmukaiseen käyttöön ja soveltamiseen. Haluaisimme myös palauttaa mieliin, että Euroopan unionin neuvosto on todennut kahdesti tänä vuonna¹, että vaikka EU:lla on erilaisia metsiin liittyviä politiikkoja, sopimuksessa Euroopan unionin toiminnasta ei ole mainintaa EU:n yhteisestä metsäpolitiikasta, vaan vastuu metsistä kuuluu jäsenvaltioille, ja että kaikkien EU:n metsäalan päätösten ja politiikkojen on oltava toissijaisuusperiaatteen mukaisia ja kunnioitettava jäsenvaltioiden toimivaltaa tällä alalla. Koska lopullista tekstiä ei voida pitää hyväksyttävänä kestävän metsänhoidon ja metsäpolitiikan käsittelyn osalta, Ruotsi ei voi kannattaa asetuksen hyväksymistä. Vetoamme komissioon ja tuleviin asiantuntijaryhmiin, että ne ottaisivat edellä mainitun huomioon, kun ne kehittävät teknisiä seurantakriteerejä ja sekundaarilainsäädäntöä. ¹Neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten päätelmät tiedonannosta EU:n toimien tehostaminen maailman metsien suojelemiseksi ja ennallistamiseksi (hyväksytty 16. joulukuuta 2019), neuvoston päätelmät edistymisestä EU:n metsästrategian täytäntöönpanossa ja uudesta metsiä koskevasta strategisesta kehyksestä (hyväksytty 15. huhtikuuta 2019).	

Tšekin tasavallan ja Slovakian lausuma Me Tšekin tasavallan ja Slovakian valtuuskunnat arvostamme puheenjohtajavaltion pyrkimyksiä päästä sopimukseen luokittelujärjestelmää koskevasta asiakokonaisuudesta Euroopan parlamentin kanssa. Ottaen huomioon työn, joka meillä on vielä tehtävänä, katsomme tarpeelliseksi esittää kaksi huomiota liittyen kestävään metsänhoitoon ja metsäpolitiikkaan. Olemme koko luokittelujärjestelmää koskevien neuvottelujen ajan peräänantamattomasti vaatineet selkeää ja yksiselitteistä viittausta Forest Europen määritelmään 'kestävästä metsänhoidosta'. Vaatimustamme ei valitettavasti otettu huomioon lopullisessa kompromissitekstissä. Forest Europen kansainvälisellä tasolla sovittu, yleisesti tunnettu ja tunnustettu määritelmä kestävästä metsänhoidosta on edistänyt yleiseurooppalaista yhteisymmärrystä kestävästä metsänhoidosta lähes 30 vuoden ajan. Lainsäätäjien lopullinen kompromissi esittelee toisenlaisen käsityksen kestävästä metsänhoidosta, mikä voi hajauttaa yhteisymmärrystä Forest Europen 47 allekirjoittajan kesken, mukaan lukien EU ja sen jäsenvaltiot. On ratkaisevan tärkeää säilyttää tämä sovittu määritelmä kehitettäessä ja sovellettaessa luokitusjärjestelmäasetusta. Tästä yhteisymmärryksestä poikkeaminen voisi johtaa kestävä metsänhoidon epäjohtonmukaiseen käyttöön ja soveltamiseen. Haluaisimme myös palauttaa mieliin, että Euroopan unionin neuvosto on todennut kahdesti tänä vuonna¹, että vaikka EU:lla on erilaisia metsiin liittyviä politiikkoja, sopimuksessa Euroopan unionin toiminnasta ei ole mainintaa EU:n yhteisestä metsäpolitiikasta, vaan vastuu metsistä kuuluu jäsenvaltioille, ja että kaikkien EU:n metsäalan päätösten ja politiikkojen on oltava toissijaisuusperiaatteen mukaisia ja kunnioitettava jäsenvaltioiden toimivaltaa tällä alalla. Vetoamme komissioon ja tuleviin asiantuntijaryhmiin, että ne ottaisivat edellä mainitun huomioon, kun ne kehittävät teknisiä seurantakriteerejä ja sekundaarilainsäädäntöä. * Neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten päätelmät tiedonannosta "EU:n toimien tehostaminen maailman metsien suojelemiseksi ja ennallistamiseksi" (hyväksytty 16. joulukuuta 2019); Neuvoston päätelmät edistymisestä EU:n metsästrategian täytäntöönpanossa ja uudesta metsiä koskevasta strategisesta kehyksestä (hyväksytty 15. huhtikuuta 2019).	
Unkarin lausuma Haluaisimme ilmaista huolestamme siitä, että asetuksen aineellinen ja henkilöllinen soveltamisala on laajentunut huomattavasti. Sellaisten tuotteiden soveltamisalan lisääminen, jotka eivät edistä minkäänlaisia ympäristö-, sosiaalisia tai hallinnollisia tavoitteita vain kasvattaisi markkinaosapuolten hallinnollista taakkaa ilman, että sijoittajat saisivat lisää hyödyllisiä tietoja. Ei myöskään ole asianmukaista laajentaa soveltamisalaa yrityksiin, jotka kuuluvat direktiivin 2013/34/EU 19 a artiklan ja 29 a artiklan piiriin. Euroopan komissio toteuttaa toimivuustarkastuksen muiden kuin taloudellisten tietojen julkistamista koskevat vaatimukset ja vaatimusten tarkistaminen on myös suunnitteilla, joten kaikki tämän alan uudet vaatimukset olisi pitänyt ottaa käsittelyyn sen jälkeen, kun asianmukaiset asiantuntijat olisivat läpikotaisin arvioineet ne.	

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 15. huhtikuuta 2020	CM 2000/20
Riitojen ratkaisusta annettuja sääntöjä ja menettelyjä koskevan sopimuksen 25 artiklan mukainen monen osapuolen välimiesmenettelyä koskeva väliaikaisjärjestely – Hyväksyminen	7112/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 15. huhtikuuta 2020	CM 2057/20
Euroopan työterveys- ja työturvallisuusviraston hallintoneuvosto – Gintarė BUŽINSKAITĖn (Liettua) nimittäminen varajäseneksi eronneen varajäsenen Vilija KONDROTIENĖn tilalle	6514/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 15. huhtikuuta 2020	CM 2056/20
Euroopan työterveys- ja työturvallisuusviraston hallintoneuvosto – Aggeliki MOIROUn (Kreikka) nimittäminen varajäseneksi eronneen varajäsenen Georgios GOURZOULIDISin tilalle	6513/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 15. huhtikuuta 2020	CM 2055/20
Euroopan tasa-arvoinstituutin hallintoneuvosto – Katja GERSTMANNin (Itävalta) nimittäminen varajäseneksi eronneen varajäsenen Eva-Maria BURGERin tilalle	6154/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 15. huhtikuuta 2020	CM 2054/20
Sosiaaliturvajärjestelmien yhteensovittamista käsittelevä neuvoa-antava komitea – Anna SVÄRDin (Ruotsi) nimittäminen jäseneksi eronneen jäsenen Johanna MÖLLERBERin tilalle	6600/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 16. huhtikuuta 2020	CM 2048/20
<i>Neuvoston päätös turvallisuusalan uudistusta tukevan, Euroopan unionin Irakissa toteuttaman neuvontaoperaation (EUAM Irak) operaation johtajan toimeksiannon jatkamisesta</i> Neuvoston päätös (YUTP) 2020/530, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2020, turvallisuusalan uudistusta tukevan, Euroopan unionin Irakissa toteuttaman neuvontaoperaation (EUAM Irak) operaation johtajan toimeksiannon jatkamisesta EUVL L 120, 17.4.2020, s. 1–2	6917/20

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 16. huhtikuuta 2020	CM 2048/20
<i>Syyriaa koskevat rajoittavat toimenpiteet – ennakkoilmoitukset</i> Ilmoitus tietyille henkilöille ja yhteisöille, joihin sovelletaan neuvoston päätöksessä 2013/255/YUTP ja Syyrian tilanteen johdosta määrättäviä rajoittavia toimenpiteitä koskevassa neuvoston asetuksessa (EU) N:o 36/2012 tarkoitettuja rajoittavia toimenpiteitä 2020/C 124/02 EUVL C 124, 17.4.2020, s. 2–2	6940/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 17. huhtikuuta 2020	CM 2062/20
<i>Neuvoston asetus vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehysten vahvistamisesta annetun asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 muuttamisesta siltä osin kuin se koskee maksusitoumusmäärärahojen kokonaisliikkumavaran soveltamisalaa</i> Neuvoston asetus (EU, Euratom) 2020/538, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2020, vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehysten vahvistamisesta annetun asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 muuttamisesta siltä osin kuin se koskee maksusitoumusmäärärahojen kokonaisliikkumavaran soveltamisalaa EUVL L 119I, 17.4.2020, s. 1–3	7170/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 17. huhtikuuta 2020	CM 2061/20
Määrärahojen siirto nro DEC 03/2020 varainhoitovuoden 2020 yleisen talousarvion pääluokassa III – Komissio – Hyväksyminen	7116/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 21. huhtikuuta 2020	CM 2076/20
<i>Neuvoston päätös päätöksellä (EU) 2020/430 covid-19-pandemian unionissa aiheuttamien matkustusvaikeuksien vuoksi käyttöönotetun tilapäisen poikkeamisen neuvoston työjärjestyksestä voimassaolon jatkamisesta</i> Neuvoston päätös (EU) 2020/556, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2020, päätöksellä (EU) 2020/430 covid-19-pandemian unionissa aiheuttamien matkustusvaikeuksien vuoksi käyttöönotetun tilapäisen poikkeamisen neuvoston työjärjestyksestä voimassaolon jatkamisesta EUVL L 128I, 23.4.2020, s. 1–1	7337/20

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 22. huhtikuuta 2020	CM 2041/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetusten (EU) N:o 1301/2013 ja (EU) N:o 1303/2013 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse erityistoimenpiteistä, joilla voidaan tarjota poikkeuksellista joustavuutta Euroopan rakenne- ja investointirahastojen käyttöön covid-19:n puhkeamisen vastatoimena</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/558, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2020, asetusten (EU) N:o 1301/2013 ja (EU) N:o 1303/2013 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse erityistoimenpiteistä, joilla voidaan tarjota poikkeuksellista joustavuutta Euroopan rakenne- ja investointirahastojen käyttöön covid-19:n puhkeamisen vastatoimena EUVL L 130, 24.4.2020, s. 1–6	7/20 REV 1
Kreikan lausuma On korostettava, että on äärimmäisen tärkeää laajentaa käytettävissä olevien varojen kohdentamista uudelleen (rahastojen välillä ja alueluokkien välillä) koskemaan vuotta 2020 edeltäviä vuosia (eli vuosia 2017–2019), sillä tämä lisäjousto vuosia 2017–2019 koskevilla vuotuisilla sitoumuksilla antaa Kreikalle mahdollisuuden reagoida tehokkaammin tähän ennennäkemättömän laajaan kriisiin. Lisäksi on tärkeää sallia tuki yrityksen koosta riippumatta erityisesti, kun on kyse rahoitusvälineiden käytöstä.	
Espanjan lausuma Espanja pitää arvossa uuden koronavirusinvestointialoitteen (CRII+) tarjoamaa joustavuutta ja pyytää komissiota jatkamaan Euroopan rakenne- ja investointirahastoja koskevien asetusten mukauttamista oikeusvarmuuden takaamiseksi kansallisille ja alueellisille viranomaisille. Seuraavassa muutoksessa olisi otettava huomioon muun muassa joustavuus vuosia 2017, 2018 ja 2019 koskevien vuotuisten sitoumusten käytössä ja valvonnalle ja tarkastuksille asetetuissa määräajoissa sekä oikeusvarmuuden lisääminen "ylivoimaisen esteen" määritelmässä.	
Latvian lausuma Panemme merkille, että uuden 25 a artiklan 2 kohdan mukaan vuonna 2004 tai sen jälkeen liittyneiden jäsenvaltioiden yhden kolmasosan osuutta koheesiorahastosta ei tarvitse noudattaa ja että määrärahoja voidaan siirtää EAKR:n, ESR:n ja koheesiorahaston välillä. Yhteisiä säännöksiä koskevan asetuksen liitteessä VII oleva 6 kohta ei ole tässä suhteessa merkityksellinen. Rahastojen välisten siirtojen joustavuus on tärkeää, jotta voidaan torjua välitön terveyskriisi ja varmistaa tehokas investointiyhdistelmä, joka tukee talouden nopeaa elpymistä.	

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 22. huhtikuuta 2020	CM 2042/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/559 asetuksen (EU) N:o 223/2014 muuttamisesta covid-19:n puhkeamisen johdosta toteutettavien erityistoimenpiteiden osalta</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/559, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2020, asetuksen (EU) N:o 223/2014 muuttamisesta covid-19:n puhkeamisen johdosta toteutettavien erityistoimenpiteiden osalta EUVL L 130, 24.4.2020, s. 7–10	8/20 REV 1
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 22. huhtikuuta 2020	CM 2063/20
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus lääkinnällisistä laitteista annetun asetuksen (EU) 2017/745 muuttamisesta sen tiettyjen säännösten soveltamispäivien osalta</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/561, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2020, lääkinnällisistä laitteista annetun asetuksen (EU) 2017/745 muuttamisesta sen tiettyjen säännösten soveltamispäivien osalta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) EUVL L 130, 24.4.2020, s. 18–22	10/20 REV 1
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 22. huhtikuuta 2020	CM 2064/20 REV 1
<i>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus asetusten (EU) N:o 508/2014 ja (EU) N:o 1379/2013 muuttamisesta covid-19:n puhkeamisen vaikutusten lieventämiseksi kalastus- ja vesiviljelyalalla toteutettavien erityistoimenpiteiden osalta</i> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/560, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2020, asetusten (EU) N:o 508/2014 ja (EU) N:o 1379/2013 muuttamisesta covid-19:n puhkeamisen vaikutusten lieventämiseksi kalastus- ja vesiviljelyalalla toteutettavien erityistoimenpiteiden osalta EUVL L 130, 24.4.2020, s. 11–17	9/20 REV 1

Ruotsin lausuma Ruotsi vastustaa periaatteessa varastointitukea ja sitä, että tiedonkeruuseen ja valvontaan osoitettuja talousarviovaroja käytettäisiin muihin tarkoituksiin. Ruotsi voi kuitenkin hyväksyä ehdotetut toimenpiteet tässä nimenomaisessa tapauksessa poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi. Ruotsi katsoo, että toimenpiteitä ei periaatteessa tulisi jatkaa joulukuun 2020 jälkeen.	
Komission lausuma Komissio on tyytyväinen, että Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät nopeasti ehdotuksen Euroopan meri- ja kalatalousrahaston muuttamisesta covid-19:n puhkeamisen vaikutusten lieventämiseksi sekä kalastajien ja vesiviljelyalan tuottajien auttamiseksi. Komissio haluaa korostaa, että kalastuksenvalvonta ja tieteellisten tietojen keruu ovat erittäin tärkeitä parhaisiin käytettävissä oleviin tieteellisiin lausuntoihin ja luotettavaan täytäntöönpanon valvontaan perustuvan kalakantojen kestävän hoidon kannalta. Näistä yhteisen kalastuspolitiikan keskeisistä osista saatavia tuloksia ei tulisi heikentää rahoitusvaroja vähentämällä. Komissio haluaa korostaa, että sen ehdotuksen ja siihen tehtyjen muutosten tarkoituksena on puuttua covid-19-pandemian aiheuttamaan ainutlaatuihin kriisitilanteeseen ja myöntää tukea kyseisen pandemian aiheuttamien poikkeuksellisten ja välittömien tarpeiden tyydyttämiseksi. Ne eivät voi vaikuttaa Euroopan meri- ja kalatalousrahastosta myöhemmin annettavaan asetukseen.	

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 22. huhtikuuta 2020	CM 2082/20
Neuvoston päätös päätöksen 2013/184/YUTP muuttamisesta ja neuvoston täytäntöönpanoasetus Myanmar/Burmaa koskevista rajoittavista toimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 401/2013 täytäntöönpanosta Neuvoston päätös (YUTP) 2020/563, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2020, Myanmarin/Burmaan kohdistettavista rajoittavista toimenpiteistä annetun päätöksen 2013/184/YUTP muuttamisesta EUVL L 130, 24.4.2020, s. 25–26	6888/20
Neuvoston täytäntöönpanoasetus Myanmar/Burmaa koskevista rajoittavista toimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 401/2013 täytäntöönpanosta Neuvoston täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/562, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2020, Myanmar/Burmaa koskevista rajoittavista toimenpiteistä annetun asetuksen (EU) N:o 401/2013 täytäntöönpanosta EUVL L 130, 24.4.2020, s. 23–24	6890/20
Neuvoston päätös ja täytäntöönpanoasetus Myanmarin/Burmaan kohdistettavista rajoittavista toimenpiteistä – ehdotukset ilmoituksiksi Ilmoitus henkilöille, joihin sovelletaan Myanmarin/Burmaan kohdistettavista rajoittavista toimenpiteistä annetuissa neuvoston päätöksessä 2013/184/YUTP, sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston päätöksellä (YUTP) 2020/563, ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 401/2013, sellaisena kuin se on pantu täytäntöön neuvoston täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/562, säädettyjä rajoittavia toimenpiteitä 2020/C 133/02 EUVL C 133, 24.4.2020, s. 2–3	6986/20
Neuvoston päätös unionin tuen antamisesta täydellisen ydinkoekieltosopimuksen järjestön (CTBTO) valmistelutoimikunnan toimille annetun päätöksen (YUTP) 2018/298 muuttamisesta Neuvoston päätös (YUTP) 2020/564, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2020, unionin tuen antamisesta täydellisen ydinkoekieltosopimuksen järjestön (CTBTO) valmistelutoimikunnan toimille sen monitorointi- ja todentamisvalmiuksien parantamiseksi ja joukkotuhoojien leviämisen vastaisen EU:n strategian täytäntöönpanon yhteydessä annetun päätöksen (YUTP) 2018/298 muuttamisesta EUVL L 130, 24.4.2020, s. 27–27	7270/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 24. huhtikuuta 2020	CM 2040/20
Neuvoston päätös Euroopan unionin ja Japanin välisen siviili-ilmailun turvallisuutta koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta unionin puolesta ja sen väliaikaisesta soveltamisesta Neuvoston päätös Euroopan unionin ja Japanin välisen siviili-ilmailun turvallisuutta koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta unionin puolesta ja sen väliaikaisesta soveltamisesta	15259/19
Euroopan unionin ja Japanin välinen sopimus siviili-ilmailun turvallisuudesta	15260/19

Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 24. huhtikuuta 2020	CM 2038/20
<i>Euroopan unionin ja Korean tasavallan välinen sopimus tietyistä lentoliikenteen näkökohdista</i>	15079/19
Neuvoston päätös Euroopan unionin ja Korean tasavallan välisen tiettyjä lentoliikenteen näkökohtia koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta unionin puolesta	15082/19
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 27. huhtikuuta 2020	CM 2110/20
<i>Neuvoston päätös yhteistyötä ja vastavuoroista hallinnollista avunantoa tulliasioissa koskevalla Euroopan unionin ja Uuden-Seelannin välisellä sopimuksella perustetussa tulliyhteistyösekokomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta, joka koskee tulliyhteistyösekokomitean työjärjestyksen hyväksymistä</i>	6882/20
Neuvoston päätös yhteistyötä ja vastavuoroista hallinnollista avunantoa tulliasioissa koskevalla Euroopan unionin ja Uuden-Seelannin välisellä sopimuksella perustetussa tulliyhteistyösekokomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta, joka koskee tulliyhteistyösekokomitean työjärjestyksen hyväksymistä	
<i>Euroopan unionin ja Uuden-Seelannin tulliyhteistyösekokomitean päätös työjärjestyksensä hyväksymisestä</i>	6932/20
Euroopan unionin ja Uuden-Seelannin tulliyhteistyösekokomitean päätös työjärjestyksensä hyväksymisestä	
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 28. huhtikuuta 2020	CM 2115/20
<i>Neuvoston päätös jäsenten nimeämisestä tieteellis-tekniseen komiteaan 2020/C 145/01</i>	6602/20
Neuvoston päätös, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2020, jäsenten nimeämisestä tieteellis-tekniseen komiteaan 2020/C 145/01 EUVL C 145, 30.4.2020, s. 1–1	
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 30. huhtikuuta 2020	CM 2128/20
Neuvoston päätös metsälainsäädännön soveltamisen valvontaa, metsähallintoa ja puukauppaa koskevan Euroopan unionin ja Vietnamin sosialistisen tasavallan vapaaehtoisen kumppanuussopimuksen 18 artiklan nojalla perustetussa yhteisessä täytäntöönpanokomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta yhteisen täytäntöönpanokomitean työjärjestyksen vahvistamiseen	15095/19 7027/20
Kirjallinen menettely, joka saatettiin päätökseen 30. huhtikuuta 2020	CM 2126/20
Neuvoston päätös Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin nimittämisestä 1 päivänä heinäkuuta 2020 alkavaksi ja 30 päivänä kesäkuuta 2025 päättyväksi kaudeksi	7570/20