

Bruxelles, 18. svibnja 2020.
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NAPOMENA

Predmet: MJESEČNI SAŽETAK AKATA VIJEĆA – TRAVANJ 2020.

U ovom su dokumentu navedeni akti¹ koje je Vijeće donijelo u travnju 2020^{2,3}

Sadržava informacije o donošenju zakonodavnih i nezakonodavnih akata, uključujući:

- datum donošenja,
- odgovarajuću sjednicu Vijeća,
- broj donesenog dokumenta,
- upućivanje na Službeni list,
- upućivanje na zapisnik sa sastanka Vijeća na kojemu je akt donesen.

¹ Radi lakšeg snalaženja, naznačeni su i „kratki naslovi” kako su navedeni u dnevnim redovima Vijeća (vidjeti tekst u kurzivu).

² Uz iznimku određenih akata ograničenog područja primjene, kao što su postupovne odluke, imenovanja, posebne proračunske odluke itd.

³ Ako su zakonodavni akti doneseni u redovnom zakonodavnom postupku, datum sastanka Vijeća na kojemu je zakonodavni akt donesen i stvarni datum dotičnog akta mogu se razlikovati jer se zakonodavni akti doneseni u redovnom zakonodavnom postupku smatraju donesenima tek nakon što ih potpišu predsjednik Vijeća i predsjednik Europskog parlamenta te glavni tajnici tih dviju institucija.

Ovaj je dokument dostupan i na internetskim stranicama Vijeća:

[Mjesečni sažetci akata Vijeća \(akti\)](#)

Dokumenti koji su navedeni u sažetku dostupni su u javnom registru dokumenata Vijeća na:

[Dokumenti i publikacije – Vijeće.](#)

Ako dokument nije izravno dostupan, zahtjev za pristup dokumentima može se podnijeti na:

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

Treba naglasiti da je ovaj dokument isključivo informativne prirode – samo su zapisnici Vijeća autentični. Oni su dostupni na internetskim stranicama Vijeća: [Zapisnici Vijeća – Vijeće](#)

INFORMACIJE O AKTIMA KOJE JE VIJEĆE DONIJELO U TRAVNJU 2020.	
Pisani postupak dovršen 2. travnja 2020.	CM 1983/20
<i>Odluka Vijeća o imenovanju posebnog predstavnika Europske unije za dijalog Beograda i Prištine te druga regionalna pitanja zapadnog Balkana</i> Odluka Vijeća (ZVSP) 2020/489 od 2. travnja 2020 o imenovanju posebnog predstavnika Europske unije za dijalog Beograda i Prištine te druga regionalna pitanja zapadnog Balkana SL L 105, 3.4.2020., str. 3–6.	6754/20
<i>Uredba Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) br. 1352/2014 o mjerama ograničavanja s obzirom na stanje u Jemenu</i> Uredba Vijeća (EU) 2020/488 od 2. travnja 2020. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1352/2014 o mjerama ograničavanja s obzirom na stanje u Jemenu SL L 105, 3.4.2020., str. 1–2.	6831/20
Pisani postupak dovršen 3. travnja 2020.	CM 1868/20
<i>Odluka Vijeća o postojanju prekomjernog deficita u Rumunjskoj</i> Odluka Vijeća (EU) 2020/509 od 3. travnja 2020. o postojanju prekomjernog deficita u Rumunjskoj SL L 110, 8.4.2020., str. 58–59.	6304/20
Pisani postupak dovršen 3. travnja 2020.	CM 1868/20
<i>Preporuka Vijeća s ciljem okončanja stanja prekomjernog državnog deficita u Rumunjskoj</i> Preporuka Vijeća od 3. travnja 2020. s ciljem okončanja stanja prekomjernog državnog deficita u Rumunjskoj 2020/C 116/01 SL C 116, 8.4.2020., str. 1–3.	6305/20
Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 2020/20
<i>Odluka Vijeća o potpisivanju, u ime Europske unije i njezinih država članica, Protokola uz Sporazum o suradnji o civilnom globalnom sustavu za satelitsku navigaciju (GNSS) između Europske zajednice i njezinih država članica i Ukrajine kako bi se uzelo u obzir pristupanje Republike Bugarske, Republike Hrvatske i Rumunjske Europskoj uniji</i> Odluka Vijeća (EU) 2020/520 od 18. studenoga 2019. o potpisivanju, u ime Europske unije i njezinih država članica, Protokola uz Sporazum o suradnji o civilnom globalnom sustavu za satelitsku navigaciju (GNSS) između Europske zajednice i njezinih država članica i Ukrajine kako bi se uzelo u obzir pristupanje Republike Bugarske, Republike Hrvatske i Rumunjske Europskoj uniji SL L 117, 15.4.2020., str. 1–2.	13318/19

Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 2013/20
<i>Odluka Vijeća o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Regionalnog upravljačkog odbora Prometne zajednice u pogledu određenih proračunskih pitanja u vezi s provedbom Ugovora o osnivanju Prometne zajednice</i> Odluka Vijeća (EU) 2020/522 od 7. travnja 2020. o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Regionalnog upravljačkog odbora Prometne zajednice u pogledu određenih proračunskih pitanja u vezi s provedbom Ugovora o osnivanju Prometne zajednice SL L 117, 15.4.2020., str. 9–9.	6432/20 6534/20
Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 2006/20
<i>Odluke Vijeća o izmjeni Odluke 2011/235/ZVSP o mjerama ograničavanja protiv određenih osoba i subjekata s obzirom na stanje u Iranu</i> Odluka Vijeća (ZVSP) 2020/512 od 7. travnja 2020. o izmjeni Odluke Vijeća 2011/235/ZVSP o mjerama ograničavanja protiv određenih osoba i subjekata s obzirom na stanje u Iranu SL L 113, 8.4.2020., str. 22–37.	6113/20
<i>Provedbena uredba Vijeća o provedbi Uredbe (EU) br. 359/2011 o mjerama ograničavanja protiv određenih osoba, subjekata i tijela s obzirom na stanje u Iranu</i> Provedbena uredba Vijeća (EU) 2020/510 od 7. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) br. 359/2011 o mjerama ograničavanja protiv određenih osoba, subjekata i tijela s obzirom na stanje u Iranu SL L 113, 8.4.2020., str. 1–17.	6115/20
<i>Odluke Vijeća o izmjeni Odluke (ZVSP) 2017/1869 o savjetodavnoj misiji Europske unije za potporu reformi sigurnosnog sektora u Iraku (EUAM Iraq)</i> Odluka Vijeća (ZVSP) 2020/513 od 7. travnja 2020. o izmjeni Odluke (ZVSP) 2017/1869 o savjetodavnoj misiji Europske unije za potporu reformi sigurnosnog sektora u Iraku (EUAM Iraq) SL L 113, 8.4.2020., str. 38–40.	6270/20

Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 1987/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni uredaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa</i> <i>– donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća</i> Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni uredaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa – Vijeće usvojilo 7. travnja 2020.	5115/20
Obrazloženje Vijeća	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Izjava Belgije Belgija je primila na znanje rezultate privremenog dogovora koji su 11. prosinca postigli Europski parlament i Vijeće u vezi sa socijalnim i tržišnim stupom paketa za mobilnost I. Belgija pozdravlja znatno poboljšanje uvjeta rada za vozače kamiona, posebno zahvaljujući zabrani tjednog odmora u kabini i primjeni upućivanja na kabotažu. U budućnosti bi trebalo ostvariti jednake uvjete uključivanjem lakih gospodarskih vozila u područje primjene cjelokupnog paketa za mobilnost, vraćanjem kamiona u bazu svakih osam tjedana i ambicioznim rasporedom uvođenja novih pametnih tahografa kojima će se omogućiti bolja provedba postojećih i novih pravila. Belgija stoga smatra da je nedosljedno dodatno ograničavati pristup tržištu uvođenjem razdoblja mirovanja od četiri dana za kabotažu, dok će Europska unija istodobno osigurati uzlaznu socijalnu konvergenciju. Prema našem shvaćanju razdoblje mirovanja predstavlja trgovinsku barijeru, što je u suprotnosti s duhom unutarnjeg tržišta i učinkovitošću logističkog lanca jer kabotaža omogućuje izbjegavanje putovanja praznih vozila. Također izražavamo žaljenje zbog uključivanja prijedloga o dugoročnom upućivanju, koji se nije pojavio u prijedlogu Komisije ni u dogovorima dvaju suzakonodavaca te još nije pomno preispitan. Unatoč pozitivnim socijalnim elementima sadržanima u paketu za mobilnost Belgija će se suzdržati od glasovanja o dogovoru.	

Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska izražavaju duboku zabrinutost zbog činjenice da je privremeni dogovor o paketu za mobilnost I. u suprotnosti s temeljnom slobodom pružanja usluga na jedinstvenom tržištu, načelom slobodnog kretanja radnika te ključnim politikama i ciljevima EU-a u području klime.

Konkretno, zahtjev o vraćanju teških vozila u državu članicu poslovnog nastana najmanje jednom svakih osam tjedana u suprotnosti je s ambicioznim klimatskim ciljevima EU-a koje je Europska komisija utvrdila u novom zelenom planu 11. prosinca 2019. Ako se takva obveza prihvati, doći će do znatnog povećanja broja vožnji praznih kamiona na europskim cestama te slijedom toga i do znatnog povećanja emisija CO₂ iz prometnog sektora. Taj sektor već je izvor otprilike četvrtine emisija stakleničkih plinova u EU-u. Unatoč našim naporima za isticanje tih pitanja i neovisno o znanstvenim dokazima iz studijâ o učinku takve obveze na povećanje vožnji praznih vozila i emisija CO₂, ne postoji osjetljivost na očekivani učinak te odredbe i odbacuju se racionalni argumenti. Istodobno, iako se agendom za bolju regulativu zahtijeva procjena učinka svih takvih mjera na razini EU-a, takva procjena još nije predstavljena.

Vraćanje vozila u državu članicu poslovnog nastana samo je jedan primjer pretjerano ograničavajućih i diskriminirajućih mjera predloženih u paketu za mobilnost I. Sličnu zabrinutost dijelimo u vezi s ograničenjima kabotaže u obliku prekomjernog razdoblja mirovanja. To razdoblje mirovanja predstavlja protekcionističku mjeru, koja će imati prilično negativan učinak na jedinstveno tržište. Prema procjenama uglednih istraživačkih instituta, obvezom vraćanja kamiona te nametanjem ograničenja u vezi s kabotažom prouzročit će se dodatnih milijun tona emisija CO₂ godišnje.

Još jedan važan razlog za zabrinutost jest činjenica da će se obveznim vraćanjem vozila staviti u nepovoljan položaj države članice koje će zbog svojeg zemljopisnog položaja imati znatne poteškoće u pružanju usluga kamionskog prijevoza na jedinstvenom tržištu jer će njihova vozila morati pokriti mnogo veće udaljenosti i prevladati znatne prirodne prepreke, posebno kada se radi o otocima. Nelojalna konkurencija prijevoznika iz trećih zemalja također je čimbenik čijem se rješavanju nije pristupilo na odgovarajući način. To je posebno zabrinjavajuće jer će rješenje koje će se donijeti imati dugoročne učinke ne samo na prometni sektor nego i na gospodarstvo EU-a u cjelini.

Prometni sektor zaslužuje pravedan i čvrst pravni okvir EU-a kojim će se dodatno poticati njegov razvoj te istodobno osigurati realistična i provediva pravila. Umjesto uravnoteženih odredaba i istinskog kompromisa, privremenim dogovorom nameću se ograničavajuće, nerazmjerne i protekcionističke mjere.

Paket za mobilnost I. ključan je dosje za jedinstveno europsko tržište i za sektor cestovnog prometa. Danas, više nego ikada prije, trebamo očuvati neometano funkcioniranje jedinstvenog tržišta i gospodarstava svih država članica u EU-u u skladu s drugim politikama EU-a.

Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska protive se automatskom uključivanju klauzule o supsidijarnosti i proporcionalnosti u usvojeni politički dogovor o trima pravnim aktima iz paketa za mobilnost I. tijekom tehničke redakture teksta koju obavljaju pravnici lingvisti.

Prepoznamo da su načela supsidijarnosti i proporcionalnosti od primarne važnosti za izvršavanje nadležnosti EU-a. Međutim, dodavanje takve klauzule u ovoj kasnoj fazi zakonodavnog postupka općenito nije dobra praksa i, u slučaju paketa za mobilnost I., to je osobito teško prihvatiti zbog političke osjetljivosti cijelog dosjea i uzimajući u obzir dugoročne posljedice predloženih odredaba za funkcioniranje europskog sektora cestovnog prometa.

Nažalost, to dokazuje da brzi postupci negativno utječu na kvalitetu donesenog zakonodavstva. Nadalje, željeli bismo istaknuti da nisu provedene procjene učinka nekih ključnih odredaba političkog dogovora. To je prepoznala i Komisija u svojoj izjavi predstavljenoj na sastanku Corepera I. 20. prosinca 2019., u kojoj je Komisija potvrdila da neke mjere nisu bile dio Komisijinih prijedloga predstavljenih 31. svibnja 2017. i u vezi s njima nije obavljena procjena učinka.

Nedostatak temeljite analize sprečava pravilnu ocjenu mjera predloženih u trima zakonodavnim aktima iz paketa za mobilnost I. u pogledu njihove usklađenosti s pravilom proporcionalnosti.

Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Uzimajući u obzir dosad nezabilježeno širenje koronavirusa COVID-19 koje već ima te će, nažalost, i dalje imati snažne posljedice na sektor cestovnog prometa, Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska pozivaju na obustavu rada na paketu za mobilnost I dok traje pandemija. Stoga ćemo glasovati protiv donošenja tog predmeta pisanim postupkom u ovako teškom razdoblju.

Očekuje se da će većina poduzeća privremeno ili trajno prestati s radom, što će dovesti do znatnog smanjenja pružanja usluga prijevoza te, stoga, i isporuke robe na štetu građana EU-a i neometanog funkcioniranja gospodarstva.

S obzirom na nezamjenjivu ulogu cestovnog prometa pri predstojećem radu na oporavku od izbijanja bolesti COVID-19 te velike gubitke koje je taj sektor pretrpio pri traženju rješenja za izbijanje, cestovni promet i gospodarstvo EU-a neće moći izdržati nepotreban šok koji bi nastao zakonodavnim uvođenjem paketa za mobilnost I. U ovom kontekstu moramo imati na umu da su velika većina cestovnih prijevoznika u Europskoj uniji mala i srednja poduzeća, koja su posebno ugrožena.

U trenutačnim okolnostima usvajanje paketa za mobilnost I. u njegovu sadašnjem obliku nije ni primjereno ni opravdano. Željeli bismo naglasiti da će gospodarsko okružje EU-a nakon krize uzrokovane koronavirusom biti potpuno drugačije i vjerujemo da će za sektor cestovnog prometa biti potrebna nova rješenja prilagođena toj novonastaloj stvarnosti.

Imajući na umu navedenu situaciju, uvjereni smo da je potrebno preoblikovati rješenja predviđena u okviru paketa za mobilnost I. kako bi se mogla uzeti u obzir novonastala gospodarska stvarnost. Stoga predlažemo obustavu daljnjeg rada na tom predmetu dok traje pandemija.

Izjava Estonije

Estonija u potpunosti podržava ciljeve izvornih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa paketa za mobilnost I., čija je namjena bila utrti put prema jasnim pravilima cestovnog prometa. Estonija smatra da tržište međunarodnog cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji mora biti u skladu s općim načelima jedinstvenog tržišta, otvoreno za tržišno natjecanje, učinkovito i pogodno za okoliš. Estonija smatra da se dodatnim zahtjevima ne smije nametati neopravdano administrativno opterećenje za poduzeća ili tijela javnog sektora te da ti zahtjevi ne smiju biti u suprotnosti s ciljevima klimatske politike Europske unije.

Estonija je tijekom pregovora o paketu usvojila konstruktivan pristup nastojeći uzeti u obzir i podržati prijedloge kojima bi se poboljšali uvjeti rada za vozače, suzbile nezakonite tržišne prakse i smanjili negativni učinci na okoliš. Međutim, pregovori su rezultirali dogovorom kojim se estonski prijevoznici stavljaju u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju, osobito nametanjem obveze cestovnim prijevoznicima da organiziraju aktivnosti svojeg voznog parka na način kojim se osigurava da se njihova vozila vraćaju u državu članicu poslovnog nastana u roku od osam tjedana nakon što su je napustili („obveza vraćanja vozila”).

Ta obveza nije bila dio izvornog paketa. Za nju nije bila provedena stvarna procjena učinka, što izaziva zabrinutost u pogledu poštovanja Međuinstitucijskog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

Drugo, obvezom vraćanja vozila u državu članicu poslovnog nastana ograničava se zemljopisno područje poslovanja cestovnih prijevoznika te države članice pa ta obveza stoga nije u skladu s ciljem paketa za mobilnost I. koji se odnosi na osiguravanje jednakih uvjeta.

Treće, s obzirom na to da se tom obvezom povećava broj vožnji praznih vozila i dodatnih emisija CO₂, Estonija smatra da je taj zahtjev u suprotnosti s ciljevima klimatske politike EU-a i ciljevima Pariškog sporazuma. On nije u skladu sa zaključcima Europskog vijeća od 12. prosinca 2019.

Nadalje, Estonija smatra da je taj zahtjev nerazmjeran jer dogovor već sadržava mjere za suzbijanje pojave takozvanih „fiktivnih poduzeća”. Obvezom vraćanja vozila mogle bi se poticati takve prakse, a osim toga, njome se cestovni prijevoznici iz perifernih država članica potiču na premještanje, što dovodi do smanjenja radnih mjesta i poreznih prihoda.

Naposljetku, s obzirom na to da bi se mjerom mogla povećati količina prometa, Estonija je zabrinuta zbog njezina utjecaja na sigurnost na cestama.

Stoga, ponovno naglašavajući svoju potporu ciljevima prvotnih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa paketa za mobilnost I., Estonija izražava žaljenje zbog uključivanja obveze vraćanja vozila u dogovor. U navedenom kontekstu Estonija će glasovati protiv navedenog dogovora.

Izjava Mađarske

Mađarska želi ponovno izraziti duboku zabrinutost zbog štetnih i negativnih klimatskih učinaka, koji narušavaju tržište, različitih sastavnica prvog paketa za mobilnost i izražava snažno nezadovoljstvo zbog nedostatka odgovarajućih i opsežnih procjena učinka koje su u suprotnosti s početnim ciljevima prvog paketa za mobilnost.

Mađarska je uvijek pokazivala spremnost na borbu protiv prijevara, zlouporaba i nepoštenih praksi, kao i rješavanje socijalnih uvjeta vozača u sektoru cestovnog prometa. U rješavanju tih problema trebali bismo izbjeći fragmentaciju, protekcionizam i nametanje prekomjernog administrativnog opterećenja za europska prijevoznička poduzeća koja pravedno funkcioniraju na unutarnjem tržištu cestovnog prijevoza. Očuvanje učinkovitog funkcioniranja našeg unutarnjeg tržišta za nas je neupitno jer će to dovesti do većeg broja radnih mjesta i veće konkurentnosti u Europi u doba rastućih globalnih gospodarskih napetosti.

Stoga smo s ovim paketom trebali osigurati da budući pravni okvir EU-a omogućuje iskorištavanje punog potencijala konkurentnih prednosti uz zaštitu poštenog tržišnog natjecanja i odgovarajuće razine radnih uvjeta vozača. Umjesto toga, konačnim sporazumom ne postiže se ta ravnoteža i pogoduje samo jednom pristupu koji se temelji na nacionalnom protekcionizmu i neprovedivim pravilima u sektoru.

Posebno smo uvjereni da posebna pravila za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa (*lex specialis*) predstavljaju neopravdano ograničenje temeljnih sloboda pa time narušavaju jednake uvjete u EU-u. Napominjemo da konačni sporazum opravdava naše dvojbe u vezi s izuzimanjem cestovnog prijevoza iz izmjene Direktive o upućivanju radnika [Direktiva (EU) 2018/957]. Konkretno, uvedeni model s podjelom u pogledu upućivanja vozača nije bio dio prijedloga Komisije te kao takav nije bio podvrgnut procjeni učinka.

Kao drugo, smatramo vrlo problematičnim to što se potpunom zabranom tjednog odmora u kabini ne uzima u obzir manjak prikladnih odmorišta u EU-u s odgovarajućim smještajem za vozače. Takva bi zabrana stoga predstavljala odredbu EU-a koja se ne bi mogla provesti, čime bi se dovela u pitanje njezina zakonitost.

Kao treće, u pogledu naših klimatskih ciljeva, obveza vraćanja vozila u državu članicu poslovnog nastana najmanje jednom svakih osam tjedana u suprotnosti je s ambicioznim klimatskim ciljevima EU-a koje je Europska komisija utvrdila u europskom zelenom planu 11. prosinca 2019. Takva će mjera, ako bude donesena, dovesti do povećanog broja praznih vožnji kamiona na europskim cestama, a time do rasta emisija CO₂ koje proizlaze iz sektora cestovnog prometa.

Rizik od stvaranja nepravedne konkurentne prednosti za operatore iz trećih zemalja također je čimbenik koji se ne uzima pravilno u obzir u konačnom sporazumu. Osim toga, obvezna zamjena skupih tahografa donosi konkurentsku prednost za prijevoznike iz trećih zemalja jer je datum ugradnje pametnih tahografa za vozila poduzeća koja se temelje na AETR-u neizvjestan.

Modernizacija europskog sektora cestovnog prometa, koji je ključan element europskoga gospodarstva, nužna je i sa socijalnog aspekta i s aspekta konkurentnosti. Taj se cilj ne može ostvariti bez potpunog uzimanja u obzir očuvanja postignuća i funkcioniranja unutarnjeg tržišta i odgovornog postupanja pri ispunjavanju ambicioznih klimatskih ciljeva.

Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 1986/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa</i> <i>– donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća</i> Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa – Vijeće usvojilo 7. travnja 2020.	5114/20
Obrazloženje Vijeća	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Izjava Belgije Belgija je primila na znanje rezultate privremenog dogovora koji su 11. prosinca postigli Europski parlament i Vijeće u vezi sa socijalnim i tržišnim stupom paketa za mobilnost I. Belgija pozdravlja znatno poboljšanje uvjeta rada za vozače kamiona, posebno zahvaljujući zabrani tjednog odmora u kabini i primjeni upućivanja na kabotažu. U budućnosti bi trebalo ostvariti jednake uvjete uključivanjem lakih gospodarskih vozila u područje primjene cjelokupnog paketa za mobilnost, vraćanjem kamiona u bazu svakih osam tjedana i ambicioznim rasporedom uvođenja novih pametnih tahografa kojima će se omogućiti bolja provedba postojećih i novih pravila. Belgija stoga smatra da je nedosljedno dodatno ograničavati pristup tržištu uvođenjem razdoblja mirovanja od četiri dana za kabotažu, dok će Europska unija istodobno osigurati uzlaznu socijalnu konvergenciju. Prema našem shvaćanju razdoblje mirovanja predstavlja trgovinsku barijeru, što je u suprotnosti s duhom unutarnjeg tržišta i učinkovitošću logističkog lanca jer kabotaža omogućuje izbjegavanje putovanja praznih vozila. Također izražavamo žaljenje zbog uključivanja prijedloga o dugoročnom upućivanju, koji se nije pojavio u prijedlogu Komisije ni u dogovorima dvaju suzakonodavaca te još nije pomno preispitan. Unatoč pozitivnim socijalnim elementima sadržanima u paketu za mobilnost Belgija će se suzdržati od glasovanja o dogovoru.	

Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska izražavaju duboku zabrinutost zbog činjenice da je privremeni dogovor o paketu za mobilnost I. u suprotnosti s temeljnom slobodom pružanja usluga na jedinstvenom tržištu, načelom slobodnog kretanja radnika te ključnim politikama i ciljevima EU-a u području klime.

Konkretno, zahtjev o vraćanju teških vozila u državu članicu poslovnog nastana najmanje jednom svakih osam tjedana u suprotnosti je s ambicioznim klimatskim ciljevima EU-a koje je Europska komisija utvrdila u novom zelenom planu 11. prosinca 2019. Ako se takva obveza prihvati, doći će do znatnog povećanja broja vožnji praznih kamiona na europskim cestama te slijedom toga i do znatnog povećanja emisija CO₂ iz prometnog sektora. Taj sektor već je izvor otprilike četvrtine emisija stakleničkih plinova u EU-u.

Unatoč našim naporima za isticanje tih pitanja i neovisno o znanstvenim dokazima iz studijâ o učinku takve obveze na povećanje vožnji praznih vozila i emisija CO₂, ne postoji osjetljivost na očekivani učinak te odredbe i odbacuju se racionalni argumenti. Istodobno, iako se agendom za bolju regulativu zahtijeva procjena učinka svih takvih mjera na razini EU-a, takva procjena još nije predstavljena.

Vraćanje vozila u državu članicu poslovnog nastana samo je jedan primjer pretjerano ograničavajućih i diskriminirajućih mjera predloženih u paketu za mobilnost I. Sličnu zabrinutost dijelimo u vezi s ograničenjima kabotaže u obliku prekomjernog razdoblja mirovanja. To razdoblje mirovanja predstavlja protekcionističku mjeru, koja će imati prilično negativan učinak na jedinstveno tržište. Prema procjenama uglednih istraživačkih instituta, obvezom vraćanja kamiona te nametanjem ograničenja u vezi s kabotažom prouzročit će se dodatnih milijun tona emisija CO₂ godišnje.

Još jedan važan razlog za zabrinutost jest činjenica da će se obveznim vraćanjem vozila staviti u nepovoljan položaj države članice koje će zbog svojeg zemljopisnog položaja imati znatne poteškoće u pružanju usluga kamionskog prijevoza na jedinstvenom tržištu jer će njihova vozila morati pokriti mnogo veće udaljenosti i prevladati znatne prirodne prepreke, posebno kada se radi o otocima.

Nelojalna konkurencija prijevoznika iz trećih zemalja također je čimbenik čijem se rješavanju nije pristupilo na odgovarajući način. To je posebno zabrinjavajuće jer će rješenje koje će se donijeti imati dugoročne učinke ne samo na prometni sektor nego i na gospodarstvo EU-a u cjelini.

Prometni sektor zaslužuje pravedan i čvrst pravni okvir EU-a kojim će se dodatno poticati njegov razvoj te istodobno osigurati realistična i provediva pravila. Umjesto uravnoteženih odredaba i istinskog kompromisa, privremenim dogovorom nameću se ograničavajuće, nerazmjerne i protekcionističke mjere.

Paket za mobilnost I. ključan je dosje za jedinstveno europsko tržište i za sektor cestovnog prometa. Danas, više nego ikada prije, trebamo očuvati neometano funkcioniranje jedinstvenog tržišta i gospodarstava svih država članica u EU-u u skladu s drugim politikama EU-a.

Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska protive se automatskom uključivanju klauzule o supsidijarnosti i proporcionalnosti u usvojeni politički dogovor o trima pravnim aktima iz paketa za mobilnost I. tijekom tehničke redakture teksta koju obavljaju pravnici lingvisti.

Prepoznamo da su načela supsidijarnosti i proporcionalnosti od primarne važnosti za izvršavanje nadležnosti EU-a. Međutim, dodavanje takve klauzule u ovoj kasnoj fazi zakonodavnog postupka općenito nije dobra praksa i, u slučaju paketa za mobilnost I., to je osobito teško prihvatiti zbog političke osjetljivosti cijelog dosjea i uzimajući u obzir dugoročne posljedice predloženih odredaba za funkcioniranje europskog sektora cestovnog prometa.

Nažalost, to dokazuje da brzi postupci negativno utječu na kvalitetu donesenog zakonodavstva. Nadalje, željeli bismo istaknuti da nisu provedene procjene učinka nekih ključnih odredaba političkog dogovora. To je prepoznala i Komisija u svojoj izjavi predstavljenoj na sastanku Corepera I. 20. prosinca 2019., u kojoj je Komisija potvrdila da neke mjere nisu bile dio Komisijinih prijedloga predstavljenih 31. svibnja 2017. i u vezi s njima nije obavljena procjena učinka.

Nedostatak temeljite analize sprečava pravilnu ocjenu mjera predloženih u trima zakonodavnim aktima iz paketa za mobilnost I. u pogledu njihove usklađenosti s pravilom proporcionalnosti.

Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Uzimajući u obzir dosad nezabilježeno širenje koronavirusa COVID-19 koje već ima te će, nažalost, i dalje imati snažne posljedice na sektor cestovnog prometa, Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska pozivaju na obustavu rada na paketu za mobilnost I dok traje pandemija. Stoga ćemo glasovati protiv donošenja tog predmeta pisanim postupkom u ovako teškom razdoblju.

Očekuje se da će većina poduzeća privremeno ili trajno prestati s radom, što će dovesti do znatnog smanjenja pružanja usluga prijevoza te, stoga, i isporuke robe na štetu građana EU-a i neometanog funkcioniranja gospodarstva.

S obzirom na nezamjenjivu ulogu cestovnog prometa pri predstojećem radu na oporavku od izbijanja bolesti COVID-19 te velike gubitke koje je taj sektor pretrpio pri traženju rješenja za izbijanje, cestovni promet i gospodarstvo EU-a neće moći izdržati nepotreban šok koji bi nastao zakonodavnim uvođenjem paketa za mobilnost I. U ovom kontekstu moramo imati na umu da su velika većina cestovnih prijevoznika u Europskoj uniji mala i srednja poduzeća, koja su posebno ugrožena.

U trenutačnim okolnostima usvajanje paketa za mobilnost I. u njegovu sadašnjem obliku nije ni primjereno ni opravdano. Željeli bismo naglasiti da će gospodarsko okružje EU-a nakon krize uzrokovane koronavirusom biti potpuno drugačije i vjerujemo da će za sektor cestovnog prometa biti potrebna nova rješenja prilagođena toj novonastaloj stvarnosti.

Imajući na umu navedenu situaciju, uvjereni smo da je potrebno preoblikovati rješenja predviđena u okviru paketa za mobilnost I. kako bi se mogla uzeti u obzir novonastala gospodarska stvarnost. Stoga predlažemo obustavu daljnjeg rada na tom predmetu dok traje pandemija.

Izjava Estonije

Estonija u potpunosti podržava ciljeve izvornih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa paketa za mobilnost I., čija je namjena bila utrti put prema jasnim pravilima cestovnog prometa. Estonija smatra da tržište međunarodnog cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji mora biti u skladu s općim načelima jedinstvenog tržišta, otvoreno za tržišno natjecanje, učinkovito i pogodno za okoliš. Estonija smatra da se dodatnim zahtjevima ne smije nametati neopravdano administrativno opterećenje za poduzeća ili tijela javnog sektora te da ti zahtjevi ne smiju biti u suprotnosti s ciljevima klimatske politike Europske unije.

Estonija je tijekom pregovora o paketu usvojila konstruktivan pristup nastojeći uzeti u obzir i podržati prijedloge kojima bi se poboljšali uvjeti rada za vozače, suzbile nezakonite tržišne prakse i smanjili negativni učinci na okoliš. Međutim, pregovori su rezultirali dogovorom kojim se estonski prijevoznici stavljaju u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju, osobito nametanjem obveze cestovnim prijevoznicima da organiziraju aktivnosti svojeg voznog parka na način kojim se osigurava da se njihova vozila vraćaju u državu članicu poslovnog nastana u roku od osam tjedana nakon što su je napustili („obveza vraćanja vozila”).

Ta obveza nije bila dio izvornog paketa. Za nju nije bila provedena stvarna procjena učinka, što izaziva zabrinutost u pogledu poštovanja Međuinstitucijskog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

Drugo, obvezom vraćanja vozila u državu članicu poslovnog nastana ograničava se zemljopisno područje poslovanja cestovnih prijevoznika te države članice pa ta obveza stoga nije u skladu s ciljem paketa za mobilnost I. koji se odnosi na osiguravanje jednakih uvjeta.

Treće, s obzirom na to da se tom obvezom povećava broj vožnji praznih vozila i dodatnih emisija CO₂, Estonija smatra da je taj zahtjev u suprotnosti s ciljevima klimatske politike EU-a i ciljevima Pariškog sporazuma. On nije u skladu sa zaključcima Europskog vijeća od 12. prosinca 2019.

Nadalje, Estonija smatra da je taj zahtjev nerazmjeran jer dogovor već sadržava mjere za suzbijanje pojave takozvanih „fiktivnih poduzeća”. Obvezom vraćanja vozila mogle bi se poticati takve prakse, a osim toga, njome se cestovni prijevoznici iz perifernih država članica potiču na premještanje, što dovodi do smanjenja radnih mjesta i poreznih prihoda.

Naposljetku, s obzirom na to da bi se mjerom mogla povećati količina prometa, Estonija je zabrinuta zbog njezina utjecaja na sigurnost na cestama.

Stoga, ponovno naglašavajući svoju potporu ciljevima prvotnih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa paketa za mobilnost I., Estonija izražava žaljenje zbog uključivanja obveze vraćanja vozila u dogovor. U navedenom kontekstu Estonija će glasovati protiv navedenog dogovora.

Izjava Mađarske

Mađarska želi ponovno izraziti duboku zabrinutost zbog štetnih i negativnih klimatskih učinaka, koji narušavaju tržište, različitih sastavnica prvog paketa za mobilnost i izražava snažno nezadovoljstvo zbog nedostatka odgovarajućih i opsežnih procjena učinka koje su u suprotnosti s početnim ciljevima prvog paketa za mobilnost.

Mađarska je uvijek pokazivala spremnost na borbu protiv prijevara, zlouporaba i nepoštenih praksi, kao i rješavanje socijalnih uvjeta vozača u sektoru cestovnog prometa. U rješavanju tih problema trebali bismo izbjeći fragmentaciju, protekcionizam i nametanje prekomjernog administrativnog opterećenja za europska prijevoznička poduzeća koja pravedno funkcioniraju na unutarnjem tržištu cestovnog prijevoza. Očuvanje učinkovitog funkcioniranja našeg unutarnjeg tržišta za nas je neupitno jer će to dovesti do većeg broja radnih mjesta i veće konkurentnosti u Europi u doba rastućih globalnih gospodarskih napetosti.

Stoga smo s ovim paketom trebali osigurati da budući pravni okvir EU-a omogućuje iskorištavanje punog potencijala konkurentnih prednosti uz zaštitu poštenog tržišnog natjecanja i odgovarajuće razine radnih uvjeta vozača. Umjesto toga, konačnim sporazumom ne postiže se ta ravnoteža i pogoduje samo jednom pristupu koji se temelji na nacionalnom protekcionizmu i neprovedivim pravilima u sektoru.

Posebno smo uvjereni da posebna pravila za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa (*lex specialis*) predstavljaju neopravdano ograničenje temeljnih sloboda pa time narušavaju jednake uvjete u EU-u. Napominjemo da konačni sporazum opravdava naše dvojbe u vezi s izuzimanjem cestovnog prijevoza iz izmjene Direktive o upućivanju radnika [Direktiva (EU) 2018/957]. Konkretno, uvedeni model s podjelom u pogledu upućivanja vozača nije bio dio prijedloga Komisije te kao takav nije bio podvrgnut procjeni učinka.

Kao drugo, smatramo vrlo problematičnim to što se potpunom zabranom tjednog odmora u kabini ne uzima u obzir manjak prikladnih odmorišta u EU-u s odgovarajućim smještajem za vozače. Takva bi zabrana stoga predstavljala odredbu EU-a koja se ne bi mogla provesti, čime bi se dovela u pitanje njezina zakonitost.

Kao treće, u pogledu naših klimatskih ciljeva, obveza vraćanja vozila u državu članicu poslovnog nastana najmanje jednom svakih osam tjedana u suprotnosti je s ambicioznim klimatskim ciljevima EU-a koje je Europska komisija utvrdila u europskom zelenom planu 11. prosinca 2019. Takva će mjera, ako bude donesena, dovesti do povećanog broja praznih vožnji kamiona na europskim cestama, a time do rasta emisija CO₂ koje proizlaze iz sektora cestovnog prometa.

Rizik od stvaranja nepravedne konkurentne prednosti za operatore iz trećih zemalja također je čimbenik koji se ne uzima pravilno u obzir u konačnom sporazumu. Osim toga, obvezna zamjena skupih tahografa donosi konkurentsku prednost za prijevoznike iz trećih zemalja jer je datum ugradnje pametnih tahografa za vozila poduzeća koja se temelje na AETR-u neizvjestan.

Modernizacija europskog sektora cestovnog prometa, koji je ključan element europskoga gospodarstva, nužna je i sa socijalnog aspekta i s aspekta konkurentnosti. Taj se cilj ne može ostvariti bez potpunog uzimanja u obzir očuvanja postignuća i funkcioniranja unutarnjeg tržišta i odgovornog postupanja pri ispunjavanju ambicioznih klimatskih ciljeva.

Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 1985/20
<i>Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012</i> – donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 – Vijeće usvojilo 7. travnja 2020.	5112/20
Obrazloženje Vijeća	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Izjava Bugarske, Cipra, Mađarske, Latvije, Litve, Malte, Poljske i Rumunjske Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska izražavaju duboku zabrinutost zbog činjenice da je privremeni dogovor o paketu za mobilnost I. u suprotnosti s temeljnom slobodom pružanja usluga na jedinstvenom tržištu, načelom slobodnog kretanja radnika te ključnim politikama i ciljevima EU-a u području klime. Konkretno, zahtjev o vraćanju teških vozila u državu članicu poslovnog nastana najmanje jednom svakih osam tjedana u suprotnosti je s ambicioznim klimatskim ciljevima EU-a koje je Europska komisija utvrdila u novom zelenom planu 11. prosinca 2019. Ako se takva obveza prihvati, doći će do znatnog povećanja broja vožnji praznih kamiona na europskim cestama te slijedom toga i do znatnog povećanja emisija CO₂ iz prometnog sektora. Taj sektor već je izvor otprilike četvrtine emisija stakleničkih plinova u EU-u. Unatoč našim naporima za isticanje tih pitanja i neovisno o znanstvenim dokazima iz studijâ o učinku takve obveze na povećanje vožnji praznih vozila i emisija CO₂, ne postoji osjetljivost na očekivani učinak te odredbe i odbacuju se racionalni argumenti. Istodobno, iako se agendom za bolju regulativu zahtijeva procjena učinka svih takvih mjera na razini EU-a, takva procjena još nije predstavljena. Vraćanje vozila u državu članicu poslovnog nastana samo je jedan primjer pretjerano ograničavajućih i diskriminirajućih mjera predloženih u paketu za mobilnost I. Sličnu zabrinutost dijelimo u vezi s ograničenjima kabotaže u obliku prekomjernog razdoblja mirovanja. To razdoblje mirovanja predstavlja protekcionističku mjeru, koja će imati prilično negativan učinak na jedinstveno tržište. Prema procjenama uglednih istraživačkih instituta, obvezom vraćanja kamiona te nametanjem ograničenja u vezi s kabotažom prouzročit će se dodatnih milijun tona emisija CO₂ godišnje. Još jedan važan razlog za zabrinutost jest činjenica da će se obveznim vraćanjem vozila staviti u nepovoljan položaj države članice koje će zbog svojeg zemljopisnog položaja imati znatne poteškoće u pružanju usluga kamionskog prijevoza na jedinstvenom tržištu	

jer će njihova vozila morati pokriti mnogo veće udaljenosti i prevladati znatne prirodne prepreke, posebno kada se radi o otocima. Nelojalna konkurencija prijevoznika iz trećih zemalja također je čimbenik čijem se rješavanju nije pristupilo na odgovarajući način. To je posebno zabrinjavajuće jer će rješenje koje će se donijeti imati dugoročne učinke ne samo na prometni sektor nego i na gospodarstvo EU-a u cjelini. Prometni sektor zaslužuje pravedan i čvrst pravni okvir EU-a kojim će se dodatno poticati njegov razvoj te istodobno osigurati realistična i provediva pravila. Umjesto uravnoteženih odredaba i istinskog kompromisa, privremenim dogovorom nameću se ograničavajuće, nerazmjerne i protekcionističke mjere. Paket za mobilnost I. ključan je dosje za jedinstveno europsko tržište i za sektor cestovnog prometa. Danas, više nego ikada prije, trebamo očuvati neometano funkcioniranje jedinstvenog tržišta i gospodarstava svih država članica u EU-u u skladu s drugim politikama EU-a.	
Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska protive se automatskom uključivanju klauzule o supsidijarnosti i proporcionalnosti u usvojeni politički dogovor o trima pravnim aktima iz paketa za mobilnost I. tijekom tehničke redakture teksta koju obavljaju pravnici lingvisti. Prepoznamo da su načela supsidijarnosti i proporcionalnosti od primarne važnosti za izvršavanje nadležnosti EU-a. Međutim, dodavanje takve klauzule u ovoj kasnoj fazi zakonodavnog postupka općenito nije dobra praksa i, u slučaju paketa za mobilnost I., to je osobito teško prihvatiti zbog političke osjetljivosti cijelog dosjea i uzimajući u obzir dugoročne posljedice predloženih odredaba za funkcioniranje europskog sektora cestovnog prometa. Nažalost, to dokazuje da brzi postupci negativno utječu na kvalitetu donesenog zakonodavstva. Nadalje, željeli bismo istaknuti da nisu provedene procjene učinka nekih ključnih odredaba političkog dogovora. To je prepoznala i Komisija u svojoj izjavi predstavljenoj na sastanku Corepera I. 20. prosinca 2019., u kojoj je Komisija potvrdila da neke mjere nisu bile dio Komisijinih prijedloga predstavljenih 31. svibnja 2017. i u vezi s njima nije obavljena procjena učinka. Nedostatak temeljite analize sprečava pravilnu ocjenu mjera predloženih u trima zakonodavnim aktima iz paketa za mobilnost I. u pogledu njihove usklađenosti s pravilom proporcionalnosti.	

Izjava Bugarske, Cipra, Latvije, Litve, Mađarske, Malte, Poljske i Rumunjske

Uzimajući u obzir dosad nezabilježeno širenje koronavirusa COVID-19 koje već ima te će, nažalost, i dalje imati snažne posljedice na sektor cestovnog prometa, Bugarska, Cipar, Latvija, Litva, Mađarska, Malta, Poljska i Rumunjska pozivaju na obustavu rada na paketu za mobilnost I dok traje pandemija. Stoga ćemo glasovati protiv donošenja tog predmeta pisanim postupkom u ovako teškom razdoblju.

Očekuje se da će većina poduzeća privremeno ili trajno prestati s radom, što će dovesti do znatnog smanjenja pružanja usluga prijevoza te, stoga, i isporuke robe na štetu građana EU-a i neometanog funkcioniranja gospodarstva.

S obzirom na nezamjenjivu ulogu cestovnog prometa pri predstojećem radu na oporavku od izbijanja bolesti COVID-19 te velike gubitke koje je taj sektor pretrpio pri traženju rješenja za izbijanje, cestovni promet i gospodarstvo EU-a neće moći izdržati nepotreban šok koji bi nastao zakonodavnim uvođenjem paketa za mobilnost I. U ovom kontekstu moramo imati na umu da su velika većina cestovnih prijevoznika u Europskoj uniji mala i srednja poduzeća, koja su posebno ugrožena.

U trenutačnim okolnostima usvajanje paketa za mobilnost I. u njegovu sadašnjem obliku nije ni primjereno ni opravdano. Željeli bismo naglasiti da će gospodarsko okružje EU-a nakon krize uzrokovane koronavirusom biti potpuno drugačije i vjerujemo da će za sektor cestovnog prometa biti potrebna nova rješenja prilagođena toj novonastaloj stvarnosti.

Imajući na umu navedenu situaciju, uvjereni smo da je potrebno preoblikovati rješenja predviđena u okviru paketa za mobilnost I. kako bi se mogla uzeti u obzir novonastala gospodarska stvarnost. Stoga predlažemo obustavu daljnjeg rada na tom predmetu dok traje pandemija.

Izjava Estonije

Estonija u potpunosti podržava ciljeve izvornih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa paketa za mobilnost I., čija je namjena bila utrti put prema jasnim pravilima cestovnog prometa. Estonija smatra da tržište međunarodnog cestovnog prijevoza tereta u Europskoj uniji mora biti u skladu s općim načelima jedinstvenog tržišta, otvoreno za tržišno natjecanje, učinkovito i pogodno za okoliš. Estonija smatra da se dodatnim zahtjevima ne smije nametati neopravdano administrativno opterećenje za poduzeća ili tijela javnog sektora te da ti zahtjevi ne smiju biti u suprotnosti s ciljevima klimatske politike Europske unije.

Estonija je tijekom pregovora o paketu usvojila konstruktivan pristup nastojeći uzeti u obzir i podržati prijedloge kojima bi se poboljšali uvjeti rada za vozače, suzbile nezakonite tržišne prakse i smanjili negativni učinci na okoliš. Međutim, pregovori su rezultirali dogovorom kojim se estonski prijevoznici stavljaju u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju, osobito nametanjem obveze cestovnim prijevoznicima da organiziraju aktivnosti svojeg voznog parka na način kojim se osigurava da se njihova vozila vraćaju u državu članicu poslovnog nastana u roku od osam tjedana nakon što su je napustili („obveza vraćanja vozila”).

Ta obveza nije bila dio izvornog paketa. Za nju nije bila provedena stvarna procjena učinka, što izaziva zabrinutost u pogledu poštovanja Međuinstitucijskog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

Drugo, obvezom vraćanja vozila u državu članicu poslovnog nastana ograničava se zemljopisno područje poslovanja cestovnih prijevoznika te države članice pa ta obveza stoga nije u skladu s ciljem paketa za mobilnost I. koji se odnosi na osiguravanje jednakih uvjeta.

Treće, s obzirom na to da se tom obvezom povećava broj vožnji praznih vozila i dodatnih emisija CO₂, Estonija smatra da je taj zahtjev u suprotnosti s ciljevima klimatske politike EU-a i ciljevima Pariškog sporazuma. On nije u skladu sa zaključcima Europskog vijeća od 12. prosinca 2019.

Nadalje, Estonija smatra da je taj zahtjev nerazmjern jer dogovor već sadržava mjere za suzbijanje pojave takozvanih „fiktivnih poduzeća”. Obvezom vraćanja vozila mogle bi se poticati takve prakse, a osim toga, njome se cestovni prijevoznici iz perifernih država članica potiču na premještanje, što dovodi do smanjenja radnih mjesta i poreznih prihoda.

Naposljetku, s obzirom na to da bi se mjerom mogla povećati količina prometa, Estonija je zabrinuta zbog njezina utjecaja na sigurnost na cestama.

Stoga, ponovno naglašavajući svoju potporu ciljevima prvotnih prijedloga socijalnog i tržišnog stupa paketa za mobilnost I., Estonija izražava žaljenje zbog uključivanja obveze vraćanja vozila u dogovor. U navedenom kontekstu Estonija će glasovati protiv navedenog dogovora.

Izjava Mađarske

Mađarska želi ponovno izraziti duboku zabrinutost zbog štetnih i negativnih klimatskih učinaka, koji narušavaju tržište, različitih sastavnica prvog paketa za mobilnost i izražava snažno nezadovoljstvo zbog nedostatka odgovarajućih i opsežnih procjena učinka koje su u suprotnosti s početnim ciljevima prvog paketa za mobilnost.

Mađarska je uvijek pokazivala spremnost na borbu protiv prijevara, zlouporaba i nepoštenih praksi, kao i rješavanje socijalnih uvjeta vozača u sektoru cestovnog prometa. U rješavanju tih problema trebali bismo izbjeći fragmentaciju, protekcionizam i nametanje prekomjernog administrativnog opterećenja za europska prijevoznička poduzeća koja pravedno funkcioniraju na unutarnjem tržištu cestovnog prijevoza. Očuvanje učinkovitog funkcioniranja našeg unutarnjeg tržišta za nas je neupitno jer će to dovesti do većeg broja radnih mjesta i veće konkurentnosti u Europi u doba rastućih globalnih gospodarskih napetosti.

Stoga smo s ovim paketom trebali osigurati da budući pravni okvir EU-a omogućuje iskorištavanje punog potencijala konkurentnih prednosti uz zaštitu poštenog tržišnog natjecanja i odgovarajuće razine radnih uvjeta vozača. Umjesto toga, konačnim sporazumom ne postiže se ta ravnoteža i pogoduje samo jednom pristupu koji se temelji na nacionalnom protekcionizmu i neprovedivim pravilima u sektoru.

Posebno smo uvjereni da posebna pravila za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa (*lex specialis*) predstavljaju neopravdano ograničenje temeljnih sloboda pa time narušavaju jednake uvjete u EU-u. Napominjemo da konačni sporazum opravdava naše dvojbe u vezi s izuzimanjem cestovnog prijevoza iz izmjene Direktive o upućivanju radnika [Direktiva (EU) 2018/957]. Konkretno, uvedeni model s podjelom u pogledu upućivanja vozača nije bio dio prijedloga Komisije te kao takav nije bio podvrgnut procjeni učinka.

Kao drugo, smatramo vrlo problematičnim to što se potpunom zabranom tjednog odmora u kabini ne uzima u obzir manjak prikladnih odmorišta u EU-u s odgovarajućim smještajem za vozače. Takva bi zabrana stoga predstavljala odredbu EU-a koja se ne bi mogla provesti, čime bi se dovela u pitanje njezina zakonitost.

Kao treće, u pogledu naših klimatskih ciljeva, obveza vraćanja vozila u državu članicu poslovnog nastana najmanje jednom svakih osam tjedana u suprotnosti je s ambicioznim klimatskim ciljevima EU-a koje je Europska komisija utvrdila u europskom zelenom planu 11. prosinca 2019. Takva će mjera, ako bude donesena, dovesti do povećanog broja praznih vožnji kamiona na europskim cestama, a time do rasta emisija CO₂ koje proizlaze iz sektora cestovnog prometa.

Rizik od stvaranja nepravedne konkurentne prednosti za operatore iz trećih zemalja također je čimbenik koji se ne uzima pravilno u obzir u konačnom sporazumu. Osim toga, obvezna zamjena skupih tahografa donosi konkurentsku prednost za prijevoznike iz trećih zemalja jer je datum ugradnje pametnih tahografa za vozila poduzeća koja se temelje na AETR-u neizvjestan.

Modernizacija europskog sektora cestovnog prometa, koji je ključan element europskoga gospodarstva, nužna je i sa socijalnog aspekta i s aspekta konkurentnosti. Taj se cilj ne može ostvariti bez potpunog uzimanja u obzir očuvanja postignuća i funkcioniranja unutarnjeg tržišta i odgovornog postupanja pri ispunjavanju ambicioznih klimatskih ciljeva.

Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 1981/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta – donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća</i>	5142/20
Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (prvo čitanje)	
Obrazloženje Vijeća	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Pisani postupak dovršen 7. travnja 2020.	CM 1977/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim zahtjevima za ponovnu upotrebu vode – donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća</i>	15301/19 REV 1
Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim zahtjevima za ponovnu upotrebu vode (prvo čitanje)	
Obrazloženje Vijeća	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Izjava Grčke Grčka podupire Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim zahtjevima za ponovnu upotrebu vode. Uspostava integriranog, stabilnog i zajednički prihvaćenog regulatornog okvira na razini EU-a znatno će doprinijeti rješavanju suše i nestašice vode koje bi zbog klimatskih promjena u budućnosti mogle biti ozbiljnije. Međutim, Grčka i dalje smatra da razrjeđivanje obrađene vode samo po sebi ne smije smatrati tehnikom za pročišćavanje vode, tj. subjektima u poslovanju s hranom ili poljoprivrednicima ne bi trebalo dopustiti da razrjeđuju obrađenu vodu bilo kojeg razreda kvalitete i potom je upotrebljavaju kao da je višeg (čišćeg) razreda kvalitete. Grčka je među državama članicama koje već imaju takav regulatorni okvir na snazi, koji uključuje čak i strože odredbe. Podrazumijeva se da nam je zaštita zdravlja od temeljne važnosti i stoga zadržavamo pravo na donošenje dodatnih odredbi i provedbe daljnjih mjera na nacionalnoj razini, u skladu s načelom predostrožnosti.	

Izjava Slovačke

Slovačka je svjesna činjenice da se određene države članice suočavaju s problemom nestašice vode i suše koje su posljedica klimatskih promjena. Međutim, prema izvješćima Međuvladinog panela o klimatskim promjenama, klimatske promjene utječu na širenje i množenje raznih bolesti, štetnih tvari i patogena koji se prenose vodom i hranom, na primjer salmonela, a koje utječu na zdravlje stanovništva. Stoga se primjenom takve ponovno upotrijebljene vode za poljoprivredno navodnjavanje zbog manjkavog kriterija kvalitete za ponovno upotrijebljenu vodu ne smije ugroziti zdravlje krajnjih potrošača te se u obzir mora uzeti budući razvoj događaja.

Tijekom pregovora o toj ponovno upotrijebljenoj vodi dosljedno smo pozivali na ambiciozan prijedlog u odnosu na cilj osiguravanja učinkovitog i jednakog funkcioniranja unutarnjeg tržišta (kretanje robe) uvođenjem jedinstvenih zahtjeva za ponovno upotrijebljenu vodu za sve države članice te u odnosu na cilj zaštite okoliša, zdravlja ljudi i životinja. Izražavamo žaljenje što to nije navedeno u završnom tekstu.

Također smo razočarani jer nije prihvaćen prijedlog o obveznom označivanju što smatramo obmanom krajnjih potrošača i suzbijanjem njihova prava na informiranje. To se kosi s načelom transparentnog informiranja krajnjih potrošača, a posebno raznih ranjivih skupina, primjerice starijih osoba, djece i osoba sa slabim imunološkim sustavom.

Isto tako, nisu prihvaćeni naši prijedlozi da se u Uredbi postrože parametri kvalitete tako da se uključi nekoliko parametara kvalitete, kao što je salmonela. U Prilogu smo naglasili važnost visoke razine zaštite zdravlja, kvalitete hrane i strogih kriterija. Smatramo da se trenutačnom formulacijom ne vodi dovoljno računa o zaštiti zdravlja krajnjih potrošača.

Istodobno, izražavamo zadržku prema tekstu članka 2. stavka 2. kojim se državi članici ne dopušta da na neutralan način primijeni izuzeće na temelju jednog ili više kriterija utvrđenih u Uredbi. Trenutačnom formulacijom Europskoj komisiji daje se prevelik diskrecijski prostor za odlučivanje o izuzeću na temelju svih kriterija navedenih u Uredbi.

S obzirom na to da smo zabrinuti za zdravlje i hranu, nismo u mogućnosti složiti se s ovom Uredbom te se stoga sudržavamo od glasovanja.

Pisani postupak dovršen 14. travnja 2020.	CM 2019/20
Izjava EU-a za proljetni sastanak Međunarodnog monetarnog i financijskog odbora (IMFC) 16. travnja 2020.	6560/20
Pisani postupak dovršen 14. travnja 2020.	CM 2029/20
<i>Stajališta Vijeća o NIP-u br. 1/2020: pomoć Grčkoj kao odgovor na povećan migracijski pritisak – hitne mjere u kontekstu izbijanja bolesti COVID-19 – potpora obnovi nakon potresa u Albaniji – ostale prilagodbe</i> Odluka Vijeća od 14. travnja 2020. o donošenju stajališta Vijeća o nacrtu izmjene proračuna br. 1 Europske unije za financijsku godinu 2020. 2020/C 123 I/01 SL C 123I, 16.4.2020., str. 1–2.	7149/20
<i>Odluka Europskog parlamenta i Vijeća o mobilizaciji instrumenta fleksibilnosti za financiranje hitnih proračunskih mjera u kontekstu izbijanja bolesti COVID-19 i jačanje Ureda europskog javnog tužitelja, povezano s NIP-om br. 1/2020</i> Odluka (EU) 2020/545 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2020. o mobilizaciji instrumenta fleksibilnosti za financiranje hitnih proračunskih mjera u kontekstu izbijanja bolesti COVID-19 i jačanje Ureda europskog javnog tužitelja SL L 125, 21.4.2020., str. 1–2.	7151/20
<i>Uredba Vijeća o aktivaciji hitne potpore na temelju Uredbe (EU) 2016/369 i izmjeni njezinih odredaba s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19</i> Uredba Vijeća (EU) 2020/521 od 14. travnja 2020. o aktivaciji hitne potpore na temelju Uredbe (EU) 2016/369 i izmjeni njezinih odredaba s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 SL L 117, 15.4.2020., str. 3–8.	7169/20
<i>Stajalište Vijeća o nacrtu izmjene proračuna br. 2 za opći proračun za 2020. (NIP br. 2/2020)</i> Odluka Vijeća od 14. travnja 2020. o donošenju stajališta Vijeća o nacrtu izmjene proračuna br. 2 Europske unije za financijsku godinu 2020. 2020/C 123 I/02 SL C 123I, 16.4.2020., str. 3–3.	7201/20
<i>Odluka Europskog parlamenta i Vijeća o mobilizaciji instrumenta fleksibilnosti za financiranje hitnih proračunskih mjera u kontekstu izbijanja bolesti COVID-19</i> Odluka (EU) 2020/546 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2020. o mobilizaciji instrumenta fleksibilnosti za financiranje hitnih proračunskih mjera u kontekstu izbijanja bolesti COVID-19 SL L 125, 21.4.2020., str. 3–4.	7203/20
<i>Odluka Europskog parlamenta i Vijeća o mobilizaciji pričuve za nepredviđene izdatke za 2020. radi pružanja hitne pomoći državama članicama i daljnjeg jačanja mehanizma Unije za civilnu zaštitu/rescEU kao odgovor na izbijanje bolesti COVID-19</i> Odluka (EU) 2020/547 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2020. o mobilizaciji pričuve za nepredviđene izdatke za 2020. radi pružanja hitne pomoći državama članicama i daljnjeg jačanja mehanizma Unije za civilnu zaštitu/rescEU kao odgovor na	7204/20

izbijanje bolesti COVID-19 SL L 125, 21.4.2020., str. 5–6.	
Uredba Vijeća o izmjeni Uredbe (EU, Euratom) br. 1311/2013 kojom se uspostavlja višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2014.–2020. u pogledu opsega ukupne razlike do gornje granice za obveze <i>Uredba Vijeća (EU, Euratom) 2020/538 od 17. travnja 2020. o izmjeni Uredbe (EU, Euratom) br. 1311/2013 kojom se uspostavlja višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2014.–2020. u pogledu opsega ukupne razlike do gornje granice za obveze</i> SL L 119I, 17.4.2020., str. 1–3.	7170/20

Pisani postupak dovršen 15. travnja 2020.	CM 2023/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088 – donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća</i> Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088 (2018/0178 COD) Ishod pisanog postupka započetog dokumentom CM 2005/20 – donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća	5639/20 REV 2
Obrazloženje Vijeća	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Izjava Njemačke koju podupire Mađarska Dijelimo zajednički cilj u pogledu uspostave vjerodostojne taksonomije kojom će se usmjeravati ulagatelji pri utvrđivanju okolišno održivih djelatnosti. Međutim, izražavamo veliku zabrinutost u pogledu upotrebe delegiranih akata s ciljem uključivanja u taksonomiju sektora za koje EU nema nadležnost za reguliranje. Kad je riječ o sektoru šumarstva, naglašavamo da je oblikovanje šumskih politika u nadležnosti država članica. Uporaba delegiranih akata za definiranje kriterija održivosti u vezi sa sektorom šumarstva ne bi trebala dovoditi u pitanje bilo koji prijenos nadležnosti s država članica na EU u tom području politike. Osim toga, što se tiče „održivog gospodarenja šumama”, Njemačka smatra da bi osnovom trebalo smatrati definiciju iz Rezolucije u okviru procesa FOREST EUROPE „Opće smjernice za održivo upravljanje šumama u Europi”, koju su 1993. jednoglasno donijele države članice i Europska unija.	
Izjava Luksemburga Taksonomija bi trebala biti ključan instrument za usmjeravanje ulagatelja pri utvrđivanju okolišno održivih djelatnosti. Luksemburg podsjeća na to da nuklearna energija nije siguran i održiv izvor energije. Stoga u okviru vjerodostojne taksonomije ne bi smjelo biti dopušteno da se projekti u vezi s proizvodnjom nuklearne energije i nuklearnim gorivnim ciklusom bilo koje vrste smatraju održivim djelatnostima. U tom pogledu jačanjem načela „o nečinjenju bitne štete” u konačnoj verziji uredbe jamči se vjerodostojnost taksonomije u očima širokog spektra europskih ulagatelja i stanovništva EU-a. Oslanjamo se na europske institucije da osiguraju strogu i nedvosmisleni primjenu tog načela. Svaka drukčija primjena tog načela, posebno kad je riječ o nuklearnoj energiji, mogla bi dovesti do stvaranja dugoročnih učinaka ovisnosti o takvim tehnologijama, čime bi se stvorio neodrediv iznos dodatnih troškova te bi time bio u suprotnosti s općim ciljem programa održivog financiranja.	

Izjava Češke Republike, Mađarske, Slovačke i Slovenije

Češka Republika, Mađarska, Slovačka i Slovenija cijene ustrajnost i napore predsjedništva u pogledu prijedloga o taksonomiji. S obzirom na daljnji rad u vezi s odredbama povezanim s energijom, Češka Republika, Mađarska, Slovačka i Slovenija naglašavaju potrebu da se kao jedno od temeljnih načela prijedloga poštuje tehnološka neutralnost.

Češka Republika, Mađarska, Slovačka i Slovenija priznaju da se klimatske promjene trebaju žurno rješavati, uz zaštitu sigurnosti, stabilnosti i pristupačnosti opskrbe energijom u dugoročnom razdoblju. Za postizanje klimatske neutralnosti potrebni su niskougljični i prijelazni izvori energije i infrastruktura te pozdravljamo činjenicu da je to sada jasno utvrđeno u okviru za taksonomiju. U svjetskoj zajednici stručnjaka dobro je poznato kako je nuklearna energija potrebna za borbu protiv klimatskih promjena. Češka Republika, Mađarska, Slovačka i Slovenija nuklearnu energiju smatraju održivim i sigurnim izvorom energije u dugoročnom razdoblju.

Održavanje postojećih nuklearnih kapaciteta i njihov budući razvoj, uz poštovanje visokih standarda sigurnosti i zaštite, osnovni je preduvjet za postizanje klimatske neutralnosti ne samo u Češkoj Republici, Mađarskoj, Slovačkoj i Sloveniji, već i na razini EU-a. To potvrđuju i Međuvladin panel o klimatskim promjenama (IPCC) i međunarodne organizacije za energiju, a to se odražava i u dokumentima Komisije. Oslanjamo se na Komisiju da osigura potpuno transparentan postupak izrade relevantnih delegiranih akata – vjerodostojan postupak koji se temelji na dokazima te stručnom znanju, znanstvenim podacima i odgovarajućoj uključenosti država članica kako bi se provela potpuno utemeljena i objektivna procjena održivosti svih dostupnih energetske tehnologije na nediskriminirajućoj osnovi.

Češka Republika, Mađarska, Slovačka i Slovenija podupiru cilj klimatske neutralnosti EU-a do 2050. Kako bi se postigao, države članice moraju imati sve potrebne alate za ostvarivanje tog ambicioznog cilja na troškovno učinkovit način i osiguravanje vjerodostojnosti naših napora u području klime.

Izjava Austrije Dijelimo zajednički cilj u pogledu uspostave vjerodostojne taksonomije kojom će se usmjeravati ulagatelji pri utvrđivanju okolišno održivih djelatnosti. I dalje vjerujemo da bi taksonomiju trebalo donijeti što je prije moguće. Znatna napredak već je postignut u okviru dijaloga. Međutim, svaka taksonomija u okviru koje bi bilo dopušteno da se nuklearna energija smatra održivom ili čak „prijelaznom” odnosno „poticajnom djelatnošću” bila bi sama po sebi manjkava te bi mogla uzrokovati ozbiljne kritike jer bi sudionicima na financijskim tržištima i ulagateljima dala pogrešne signale i poticaje. Ishodom pregovora nije se otklonila naša bojazan da bi predloženi okvir mogao ostaviti prostora za preusmjeravanje financijskih sredstava iz okolišno održivih djelatnosti te u tehnologije koje se ne mogu smatrati ni sigurnima ni održivima, kao što je nuklearna energija.	
Izjava Poljske Poljska u potpunosti podupire ciljeve uredbe, posebno potporu donošenju utemeljenih poslovnih odluka za ulaganja u okolišno održive djelatnosti. Naše je stajalište da se postojećim tekstom ostavlja previše prostora za tumačenje ključnih pitanja. O njima će se odlučivati u aktima druge razine, koji će se također donijeti uz nedovoljno sudjelovanje država članica. Imamo negativno mišljenje u pogledu činjenice da u uredbi nema jamstva da se prirodni plin priznaje kao prijelazna djelatnost. Poljska ističe da je prirodni plin ključno prijelazno gorivo koje se upotrebljava kao zamjena za ugljen i kojim se istodobno osigurava dinamičan razvoj obnovljivih izvora energije. Štoviše, u današnje vrijeme praktičnu provedbu načela „nikoga se ne smije zapostaviti” u Poljskoj predstavljaju ulaganja u prirodni plin. Bez tih ulaganja energetska transformacija Poljske znatno će se usporiti i mogla bi biti štetna za klimatsku politiku EU-a. Tekst uredbe ne upućuje izravno na ulogu nuklearne energije. Nuklearna energija ključna je za postizanje klimatske neutralnosti, što je potvrđeno izvješćima i analizama priznatih međunarodnih organizacija i prije svega dokumentima Europske komisije ili najnovijom rezolucijom Europskog parlamenta o konferenciji COP 25 (uvodna izjava 59.). Nadalje, uzimajući u obzir sporno pitanje nuklearne energije u okviru pregovora o tekstu uredbe, odluku o njezinu uvrštavanju u taksonomiju ne bi trebalo prepustiti aktima niže razine. Poljska očekuje da će se, s obzirom na kompromis koji je usvojen u području nuklearne energije i plina, poštovati načelo tehnološke neutralnosti u radu na delegiranim aktima i da u taksonomiji EU-a neće biti isključene tehnologije nužne za postizanje klimatske neutralnosti. U Izvješću o taksonomiji Skupina tehničkih stručnjaka za održivo financiranje (TEG) izradila je preporuku za osnivanje stručne skupine za ispitivanje utjecaja gospodarenja istrošenim gorivom i radioaktivnim otpadom na okoliš. Očekujemo da delegirani akti, posebno u vezi s aktivnostima ublažavanja, neće biti doneseni osim ako takvu objektivnu analizu obave neovisni stručnjaci i da se u njoj neće zanemariti podaci koje pružaju vodeći međunarodni forumi i organizacije (IPCC, OECD). Poljska se slaže s idejom stvaranja pravnog okvira kojim bi se potaknulo financiranje održivog rasta. Međutim, smatramo da bi takva djelovanja trebala biti u skladu s drugim djelovanjima koja se poduzimaju na razini Europske unije te da bi se njima trebala osigurati proporcionalnost. Naše je mišljenje da uvođenje dodatnih obveza objavljivanja u pogledu održivosti u Uredbi o taksonomiji, koje su usporedne s onima	

predviđenima u Uredbi o objavama, bez provođenja bilo kakve duboke analize prilikom pripreme zakonodavnog prijedloga Europske komisije, može dovesti do povećanja kapitala izvan tržišta kapitala. Stoga takva situacija može biti u suprotnosti s djelovanjima predviđenima u okviru unije tržišta kapitala. Nadalje, doneseni pristup koji se odnosi na reguliranje obveze objavljivanja informacija o održivosti istodobno u dvama pravnim aktima (Uredbi o taksonomiji i Uredbi o objavama) dovodi do nedostatka transparentnosti odredaba i nedoumica subjekata na koje se te odredbe odnose u pogledu tumačenja. Uzimajući u obzir navedeno, pozivamo Europsku komisiju da pri donošenju delegiranih akata uzme u obzir pravila o proporcionalnosti i usklađenosti kako bi osigurala i ispunila ciljeve unije tržišta kapitala. Također pozivamo Europsku komisiju da pri provedbi zakonodavnih prijedloga u budućnosti uzme u obzir postojeću povezanost između ove uredbe i Uredbe o objavama. S obzirom na navedeno Poljska se ne protivi donošenju Uredbe o održivom financiranju – taksonomija, ali ga ne može poduprijeti.	
Izjava Švedske Švedska bi željela podsjetiti na svoju zabrinutost u pogledu postupanja prema održivom gospodarenju šumama i politici šumarstva u Uredbi o taksonomiji. Tijekom pregovora uporno smo pozivali na jasno i nedvosmisleno upućivanje na definiciju „održivog gospodarenja šumama” kako je utvrđena u okviru procesa Forest Europe. Izražavamo žaljenje što to nije zadržano u konačnom kompromisnom tekstu. Međunarodno dogovorena, priznata i prihvaćena definicija održivog gospodarenja šumama u okviru procesa Forest Europe pomaže promicanju paneuropskog zajedničkog razumijevanja održivog gospodarenja šumama već gotovo 30 godina. U konačnom kompromisu što su ga postigli suzakonodavci uvodi se drukčiji pojam održivog gospodarenja šumama koji može dovesti do nedoumica u pogledu zajedničkog razumijevanja među 47 potpisnika u okviru procesa Forest Europe, uključujući EU i njegove države članice. Od ključne je važnosti zadržati tu definiciju u razvoju i primjeni Uredbe o taksonomiji. Odstupanje od tog zajedničkog razumijevanja moglo bi dovesti do nedosljedne uporabe i provedbe održivog gospodarenja šumama. Također bismo željeli podsjetiti na ono što je Vijeće Europske unije navelo dvaput ove godine¹: na činjenicu da, iako EU ima niz politika koje se odnose na šume, u Ugovoru o funkcioniranju Europske unije ne spominje se zajednička politika EU-a za šume, da odgovornost za šume snose države članice i da se u svim odlukama i politikama EU-a koje se odnose na šume moraju poštovati načelo supsidijarnosti i nadležnost država članica u tom području. Budući da se konačni tekst nije smatrao prihvatljivim u odnosu na postupanje s održivim gospodarenjem šumama i politikom šumarstva, Švedska nije u mogućnosti poduprijeti donošenje uredbe. Pozivamo Komisiju i buduće stručne skupine da pri izradi kriterija tehničke provjere i sekundarnog zakonodavstva uzmu u obzir navedeno. ¹ Zaključci Vijeća i vlada država članica koje su se sastale u okviru Vijeća o Komunikaciji o pojačanju djelovanja EU-a za zaštitu i obnovu svjetskih šuma (usvojeni 16. prosinca 2019.) Zaključci Vijeća o napretku u provedbi strategije EU-a za šume i novom strateškom okviru za šume (usvojeni 15. travnja 2019.).	

Izjava Češke Republike i Slovačke Mi, delegacije Češke Republike i Slovačke, cijenimo napore predsjedništva da se s Europskim parlamentom postigne dogovor o predmetu u pogledu taksonomije. S obzirom na rad koji nam predstoji, smatramo da je potrebno iznijeti dvije napomene u vezi s održivim gospodarenjem šumama i politikom šumarstva. Tijekom pregovora uporno smo pozivali na jasno i nedvosmisleno upućivanje na definiciju „održivog gospodarenja šumama” kako je utvrđena u okviru procesa Forest Europe. Izražavamo žaljenje što to nije zadržano u konačnom kompromisnom tekstu. Međunarodno dogovorena, priznata i prihvaćena definicija održivog gospodarenja šumama u okviru procesa Forest Europe pomaže promicanju paneuropskog zajedničkog razumijevanja održivog gospodarenja šumama već gotovo 30 godina. U konačnom kompromisu što su ga postigli suzakonodavci uvodi se drukčiji pojam održivog gospodarenja šumama koji može dovesti do nedoumica u pogledu zajedničkog razumijevanja među 47 potpisnika u okviru procesa Forest Europe, uključujući EU i njegove države članice. Od ključne je važnosti zadržati tu definiciju u razvoju i primjeni Uredbe o taksonomiji. Odstupanje od tog zajedničkog razumijevanja moglo bi dovesti do nedosljedne uporabe i provedbe održivog gospodarenja šumama. Također bismo željeli podsjetiti na ono što je Vijeće Europske unije navelo dvaput ove godine*: na činjenicu da, iako EU ima niz politika koje se odnose na šume, u Ugovoru o funkcioniranju Europske unije ne spominje se zajednička politika EU-a za šume, da odgovornost za šume snose države članice i da se u svim odlukama i politikama EU-a koje se odnose na šume moraju poštovati načelo supsidijarnosti i nadležnost država članica u tom području. Pozivamo Komisiju i buduće stručne skupine da pri izradi kriterija tehničke provjere i sekundarnog zakonodavstva uzmu u obzir navedeno.” * Zaključci Vijeća i vlada država članica koje su se sastale u okviru Vijeća o Komunikaciji o pojačanju djelovanja EU-a za zaštitu i obnovu svjetskih šuma (usvojeni 16. prosinca 2019.); Zaključci Vijeća o napretku u provedbi strategije EU-a za šume i novom strateškom okviru za šume (usvojeni 15. travnja 2019.).	
Izjava Mađarske Željeli bismo izraziti zabrinutost zbog znatnog proširenja materijalnog i osobnog područja primjene Uredbe. Proširenje područja primjene na proizvode koji nemaju nikakav okolišni, socijalni ili upravljački cilj samo bi doprinijelo administrativnom opterećenju sudionika na tržištu, a ne bi pružilo dodatne korisne informacije ulagateljima. Nadalje, proširenje područja primjene na trgovačka društva u području primjene članka 19.a i članka 29.a. Direktive 2013/34/EU također nije primjereno. Zahtjevi u pogledu nefinancijskog izvješćivanja podliježu provjeri prikladnosti koju provodi Europska komisija i također je predviđena revizija zahtjevâ, stoga su svi novi zahtjevi u tom području trebali biti uvedeni nakon temeljite procjene s relevantnim stručnjacima.	

Pisani postupak dovršen 15. travnja 2020.	CM 2000/20
Višestrani privremeni sporazum o arbitraži u žalbenom postupku na temelju članka 25. DSU-a – odobrenje	7112/20
Pisani postupak dovršen 15. travnja 2020.	CM 2057/20
Upravni odbor Europske agencije za sigurnost i zdravlje na radu – imenovanje gđe Gintarė BUŽINSKAITĖ zamjenicom člana za Litvu umjesto gđe Vilije KONDROTIENĖ, koja je podnijela ostavku	6514/20
Pisani postupak dovršen 15. travnja 2020.	CM 2056/20
Upravni odbor Europske agencije za sigurnost i zdravlje na radu – imenovanje gđe Aggeliki MOIROU, zamjenice člana za Grčku, na mjesto g. Georgiosa GOURZOULIDISA, koji je podnio ostavku	6153/20
Pisani postupak dovršen 15. travnja 2020.	CM 2055/20
Upravni odbor Europskog instituta za ravnopravnost spolova – imenovanje gđe Katje GERSTMANN, zamjenice člana za Austriju, na mjesto gđe Eve-Marije BURGER, koja je podnijela ostavku	6154/20
Pisani postupak dovršen 15. travnja 2020.	CM 2054/20
Savjetodavni odbor za usklađivanje sustava socijalne sigurnosti – imenovanje gđe Anne SVÄRD, članice za Švedsku, na mjesto gđe Johanne MÖLLERBER, koja je podnijela ostavku	6600/20
Pisani postupak dovršen 16. travnja 2020.	CM 2048/20
<i>Odluka Vijeća o produljenju mandata voditelja savjetodavne misije Europske unije za potporu reformi sigurnosnog sektora u Iraku (EUAM Iraq)</i> Odluka Vijeća (ZVSP) 2020/530 od 16. travnja 2020. o produljenju mandata voditelja savjetodavne misije Europske unije za potporu reformi sigurnosnog sektora u Iraku (EUAM Iraq) SL L 120, 17.4.2020., str. 1–2.	6917/20

Pisani postupak dovršen 16. travnja 2020.	CM 2048/20
<i>Mjere ograničavanja protiv Sirije – preliminarne obavijesti</i> Obavijest određenim osobama i subjektima na koje se odnose mjere ograničavanja predviđene Odlukom Vijeća 2013/255/ZVSP i Uredbom Vijeća (EU) br. 36/2012 o mjerama ograničavanja s obzirom na stanje u Siriji 2020/C 124/02 SL C 124, 17.4.2020., str. 2–2.	6940/20
Pisani postupak dovršen 17. travnja 2020.	CM 2062/20
<i>Uredba Vijeća o izmjeni Uredbe (EU, Euratom) br. 1311/2013 kojom se uspostavlja višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2014.–2020. u pogledu opsega ukupne razlike do gornje granice za obveze</i> Uredba Vijeća (EU, Euratom) 2020/538 od 17. travnja 2020. o izmjeni Uredbe (EU, Euratom) br. 1311/2013 kojom se uspostavlja višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2014.–2020. u pogledu opsega ukupne razlike do gornje granice za obveze SL L 119I, 17.4.2020., str. 1–3.	7170/20
Pisani postupak dovršen 17. travnja 2020.	CM 2061/20
Odobrenje prijenosa odobrenih sredstava br. DEC 03/2020 u okviru dijela III. – Komisija – općeg proračuna za 2020.	7116/20
Pisani postupak dovršen 21. travnja 2020.	CM 2076/20
<i>Odluka Vijeća o produljenju privremenog odstupanja od Poslovnika Vijeća uvedenog Odlukom (EU) 2020/430 s obzirom na poteškoće u vezi s putovanjima uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19 u Uniji</i> Odluka Vijeća (EU) 2020/556 od 21. travnja 2020. o produljenju privremenog odstupanja od Poslovnika Vijeća uvedenog Odlukom (EU) 2020/430 s obzirom na poteškoće u vezi s putovanjima uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19 u Uniji SL L 128I, 23.4.2020., str. 1–1.	7337/20

Pisani postupak dovršen 22. travnja 2020.	CM 2041/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni uredbi (EU) br. 1301/2013 i (EU) br. 1303/2013 u pogledu posebnih mjera radi pružanja iznimne fleksibilnosti za korištenje europskih strukturnih i investicijskih fondova u odgovoru na izbijanje bolesti COVID-19</i> Uredba (EU) 2020/558 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2020. o izmjeni uredbi (EU) br. 1301/2013 i (EU) br. 1303/2013 u pogledu posebnih mjera radi pružanja iznimne fleksibilnosti za korištenje europskih strukturnih i investicijskih fondova u odgovoru na izbijanje bolesti COVID-19 SL L 130, 24.4.2020., str. 1–6.	7/20 REV 1
Izjava Grčke Moramo naglasiti da je od iznimne važnosti proširiti preraspodjelu raspoloživih sredstava (između fondova i kategorija regija) na godine prije 2020. (tj. 2017. – 2019.) jer će ta dodatna fleksibilnost za godišnje obveze za razdoblje 2017. – 2019. Grčkoj omogućiti da učinkovitije odgovori na dosad nezabilježenu krizu. Nadalje, važno je omogućiti potporu neovisno o veličini poduzeća, osobito za upotrebu financijskih instrumenata.	
Izjava Španjolske Španjolska cijeni fleksibilnost koju pruža Investicijska inicijativa plus kao odgovor na koronavirus i traži od Komisije da nastavi prilagođavati uredbe o europskim strukturnim i investicijskim fondovima kako bi nacionalna i regionalna tijela imala pravnu sigurnost. U sljedećoj izmjeni u obzir bi se trebali uzeti elementi kao što su fleksibilnost pri upotrebi godišnjih obveza za godine 2017., 2018. i 2019. i rokovi za provođenje kontrola i revizija te veća pravna sigurnost u definiciji „više sile”.	
Izjava Latvije Primjećujemo da se za države članice koje su pristupile 2004. ili kasnije neće morati poštovati udio od 1/3 iz Kohezijskog fonda u skladu s novim člankom 25.a drugim stavkom te se dodijeljena sredstva mogu prenositi između EFRR-a, ESF-a i Kohezijskog fonda. Točka 6. Priloga VII. Uredbi o zajedničkim odredbama u tom pogledu nije relevantna. Fleksibilnost prijenosa među fondovima važna je za suzbijanje neposredne zdravstvene krize i za osiguravanje učinkovite kombinacije ulaganja kojima se podupire brz gospodarski oporavak.	

Pisani postupak dovršen 22. travnja 2020.	CM 2042/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) br. 223/2014 u pogledu uvođenja posebnih mjera kao odgovor na izbijanje bolesti COVID-19</i> Uredba (EU) 2020/559 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2020. o izmjeni Uredbe (EU) br. 223/2014 u pogledu uvođenja posebnih mjera kao odgovor na izbijanje bolesti COVID-19 SL L 130, 24.4.2020., str. 7–10.	8/20 REV 1
Pisani postupak dovršen 22. travnja 2020.	CM 2063/20
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2017/745 o medicinskim proizvodima u pogledu datumâ primjene određenih njezinih odredaba</i> Uredba (EU) 2020/561 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2020. o izmjeni Uredbe (EU) 2017/745 o medicinskim proizvodima u pogledu datumâ primjene određenih njezinih odredaba (Tekst značajan za EGP) SL L 130, 24.4.2020., str. 18–22.	10/20 REV 1
Pisani postupak dovršen 22. travnja 2020.	CM 2064/20 REV 1
<i>Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni uredbi (EU) br. 508/2014 i (EU) br. 1379/2013 u pogledu posebnih mjera za ublažavanje učinka izbijanja bolesti COVID19 u sektoru ribarstva i akvakulture</i> Uredba (EU) 2020/560 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2020. o izmjeni uredbi (EU) br. 508/2014 i (EU) br. 1379/2013 u pogledu posebnih mjera za ublažavanje učinaka izbijanja bolesti COVID-19 u sektoru ribarstva i akvakulture SL L 130, 24.4.2020., str. 11–17.	9/20 REV 1

Izjava Švedske Švedska se u načelu protivi potpori za skladištenje i tome da se proračunska sredstva namijenjena prikupljanju podataka i kontroli upotrebljavaju u druge svrhe. Međutim, Švedska u tom konkretnom slučaju može prihvatiti predložene mjere s obzirom na izvanredne okolnosti. Švedska u načelu smatra da mjere ne bi trebalo produljiti nakon prosinca 2020.	
Izjava Komisije Komisija izražava zadovoljstvo zbog brzog donošenja prijedloga Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo radi ublažavanja posljedica izbijanja bolesti COVID-19 i pomoći našim ribarima i proizvođačima u akvakulturi. Komisija želi naglasiti da su kontrole ribarstva i prikupljanje znanstvenih podataka od velike važnosti za održivo upravljanje ribljim stokovima na osnovi najboljih dostupnih znanstvenih savjeta i pouzdane provedbe. Smanjenje financijskih sredstava u tom području ne bi trebalo dovesti do pogoršanja ishoda tih ključnih elemenata zajedničke ribarstvene politike. Komisija želi naglasiti da se njezin prijedlog, kao i njegove izmjene, odnose na jedinstvenu kriznu situaciju prouzročenu izbijanjem bolesti COVID-19 te iznimnu i hitnu potrebu za podrškom radi uklanjanja posljedica izbijanja te bolesti. Njima se ne dovodi u pitanje buduća Uredba o Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo.	

Pisani postupak dovršen 22. travnja 2020.	CM 2082/20
<i>Odluka Vijeća o izmjeni Odluke 2013/184/ZVSP i Provedbena uredba Vijeća o Provedbi uredbe (EU) br. 401/2013 o mjerama ograničavanja u pogledu Mjanmara/Burme</i> Odluka Vijeća (ZVSP) 2020/563 od 23. travnja 2020. o izmjeni Odluke 2013/184/ZVSP o mjerama ograničavanja protiv Burme/Mjanmara SL L 130, 24.4.2020., str. 25–26.	6888/20
<i>Provedbena uredba Vijeća o provedbi Uredbe (EU) br. 401/2013 o mjerama ograničavanja u pogledu Mjanmara/Burme</i> Provedbena uredba Vijeća (EU) 2020/562 od 23. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) br. 401/2013 o mjerama ograničavanja u pogledu Mjanmara/Burme SL L 130, 24.4.2020., str. 23–24.	6890/20
<i>Odluka Vijeća i Provedbena uredba Vijeća o mjerama ograničavanja protiv Mjanmara/Burme – nacrti obavijesti</i> Obavijest namijenjena osobama na koje se primjenjuju mjere ograničavanja predviđene Odlukom Vijeća 2013/184/CFSP, kako je izmijenjena Odlukom Vijeća (ZVSP) 2020/563, i Uredbom (EU) br. 401/2013, kako je provedena Provedbenom uredbom Vijeća (EU) 2020/562 o mjerama ograničavanja protiv Mjanmara/Burme 2020/C 133/02 SL C 133, 24.4.2020., str. 2–3.	6986/20
<i>Odluka Vijeća o izmjeni Odluke (ZVSP) 2018/298 o potpori Unije djelatnostima Pripremne komisije Organizacije ugovora za sveobuhvatnu zabranu nuklearnih pokusa (CTBTO)</i> Odluka Vijeća (ZVSP) 2020/564 od 23. travnja 2020. o izmjeni Odluke (ZVSP) 2018/298 o potpori Unije djelatnostima Pripremne komisije Organizacije ugovora za sveobuhvatnu zabranu nuklearnih pokusa (CTBTO) radi jačanja njezinih sposobnosti praćenja i provjeravanja i u okviru provedbe Strategije EU-a za sprečavanje širenja oružja za masovno uništenje SL L 130, 24.4.2020., str. 27–27.	7270/20
Pisani postupak dovršen 24. travnja 2020.	CM 2040/20
<i>Odluka Vijeća o potpisivanju, u ime Europske unije, i privremenoj primjeni Sporazuma o sigurnosti civilnog zrakoplovstva između Europske unije i Japana</i> Odluka Vijeća o potpisivanju, u ime Europske unije, i privremenoj primjeni Sporazuma o sigurnosti civilnog zrakoplovstva između Europske unije i Japana	15259/19
Sporazum o sigurnosti civilnog zrakoplovstva između Europske unije i Japana	15260/19

Pisani postupak dovršen 24. travnja 2020.	CM 2038/20
<i>Sporazum između Europske unije i Republike Koreje o određenim aspektima usluga zračnog prijevoza</i>	15079/19
Odluka Vijeća o potpisivanju, u ime Unije, Sporazuma između Europske unije i Republike Koreje o određenim aspektima usluga u zračnom prijevozu	15082/19
Pisani postupak dovršen 27. travnja 2020.	CM 2110/20
<i>Odluka Vijeća o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Zajedničkog odbora za carinsku suradnju osnovanog Sporazumom između Europske unije i Novog Zelanda o suradnji i uzajamnoj administrativnoj pomoći u carinskim pitanjima u pogledu donošenja internog poslovnika Zajedničkog odbora za carinsku suradnju</i>	6882/20
Odluka Vijeća o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Zajedničkog odbora za carinsku suradnju osnovanog Sporazumom između Europske unije i Novog Zelanda o suradnji i uzajamnoj administrativnoj pomoći u carinskim pitanjima u pogledu donošenja internog poslovnika Zajedničkog odbora za carinsku suradnju	
<i>Odluka Zajedničkog odbora za carinsku suradnju Europska unija – Novi Zeland o donošenju svojeg poslovnika</i>	6932/20
Odluka Zajedničkog odbora za carinsku suradnju Europska unija – Novi Zeland o donošenju svojeg poslovnika	
Pisani postupak dovršen 28. travnja 2020.	CM 2115/20
<i>Odluka Vijeća o imenovanju članova Znanstvenog i tehničkog odbora</i>	6602/20
Odluka Vijeća od 28. travnja 2020. o imenovanju članova Znanstvenog i tehničkog odbora 2020/C 145/01 SL C 145, 30.4.2020., str. 1–1.	
Pisani postupak dovršen 30. travnja 2020.	CM 2128/20
Odluka Vijeća o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Zajedničkog odbora za provedbu osnovanog na temelju članka 18. Sporazuma o dobrovoljnom partnerstvu između Europske unije i Socijalističke Republike Vijetnama o izvršavanju zakonodavstva, upravljanju i trgovini u području šuma u pogledu donošenja poslovnika Zajedničkog odbora za provedbu	15095/19 7027/20
Pisani postupak dovršen 30. travnja 2020.	CM 2126/20
Odluka Vijeća o imenovanju glavnog tajnika Vijeća Europske unije za razdoblje od 1. srpnja 2020. do 30. lipnja 2025.	7570/20