

Brüsszel, 2020. május 18.
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

FELJEGYZÉS

Tárgy: A TANÁCS JOGI AKTUSAINAK HAVI JEGYZÉKE, 2020. ÁPRILIS

Ez a dokumentum a Tanács által 2020 áprilisában elfogadott jogi aktusok jegyzékét¹ tartalmazza^{2,3}

Többek között az alábbi információkat tartalmazza a jogalkotási és nem jogalkotási aktusok elfogadásáról:

- az elfogadás időpontja,
- a releváns tanácsi ülés,
- az elfogadott dokumentum száma,
- a Hivatalos Lapra történő hivatkozás,
- hivatkozás a Tanács azon ülésének jegyzőkönyvére, amelyen az aktust elfogadta.

¹ A könnyű visszakereshetőség érdekében a jegyzék tartalmazza a Tanács napirendjeiben használt „rövid címeket” is (dőlt betűvel szedve).

² Bizonyos, korlátozott hatályú jogi aktusok – például eljárási határozatok, kinevezések, egyedi költségvetési határozatok stb. – kivételével.

³ A rendes jogalkotási eljárással elfogadott jogalkotási aktusok esetében a jogalkotási aktust elfogadó tanácsi ülés időpontja és a szóban forgó jogi aktus tényleges dátuma eltérhet egymástól, mivel a rendes jogalkotási eljárással elfogadott jogalkotási aktusok csak azt követően minősülnek elfogadottnak, hogy azokat a Tanács elnöke, az Európai Parlament elnöke, valamint a két intézmény főtitkára is aláírta.

Ez a dokumentum a Tanács honlapján is elérhető az alábbi linken:

[A Tanács jogi aktusainak havi jegyzékei \(jogi aktusok\) – Consilium](#)

A jegyzékben szereplő dokumentumokat a Tanács nyilvános dokumentum-nyilvántartásából lehet lekérni: [Dokumentumok és kiadványok – Consilium](#).

Ha a keresett dokumentum nem áll közvetlenül rendelkezésre, hozzáférés iránti kérelmet lehet benyújtani a következő oldalon:

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

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy ez a dokumentum kizárólag tájékoztatási célokat szolgál, hitelesnek csak a Tanács jegyzőkönyvei minősülnek. Ezek a Tanács honlapján érhetők el az alábbi linken: [A Tanács jegyzőkönyvei – Consilium](#)

INFORMÁCIÓK A TANÁCS ÁLTAL 2020 ÁPRILISÁBAN ELFOGADOTT JOGI AKTUSOKRÓL

2020. április 2-án lezárult írásbeli eljárás	CM 1983/20
<i>A Tanács határozata az Európai Uniónak a Belgrád és Pristina közötti párbeszédért és más, a Nyugat-Balkán régióját érintő kérdésekért felelős különleges képviselője kinevezéséről</i> A Tanács (KKBP) 2020/489 határozata (2020. április 2.) az Európai Uniónak a Belgrád és Pristina közötti párbeszédért és más, a Nyugat-Balkán régióját érintő kérdésekért felelős különleges képviselője kinevezéséről HL L 105., 2020.4.3., 3. o.	6754/20
<i>A Tanács rendelete a jemeni helyzetre tekintettel hozott korlátozó intézkedésekről szóló 1352/2014/EU rendelet módosításáról</i> A Tanács (EU) 2020/488 rendelete (2020. április 2.) a jemeni helyzetre tekintettel hozott korlátozó intézkedésekről szóló 1352/2014/EU rendelet módosításáról HL L 105., 2020.4.3., 1. o.	6831/20
2020. április 3-án lezárult írásbeli eljárás	CM 1868/20
<i>A Tanács határozata a Romániában fennálló túlzott költségvetési hiányról</i> A Tanács (EU) 2020/509 határozata (2020. április 3.) a Romániában fennálló túlzott költségvetési hiányról HL L 110., 2020.4.8., 58. o.	6304/20
2020. április 3-án lezárult írásbeli eljárás	CM 1868/20
<i>A Tanács ajánlása a Romániában fennálló túlzott költségvetési hiány megszüntetéséről</i> A Tanács ajánlása (2020. április 3.) a Romániában fennálló túlzott költségvetési hiány megszüntetéséről HL C 116., 2020.4.8., 1. o.	6305/20
2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2020/20
<i>A Tanács határozata az Európai Közösség és tagállamai, valamint Ukrajna közötti, a polgári globális navigációs műholdrendszerrel (GNSS) szóló együttműködési megállapodáshoz csatolt, a Bolgár Köztársaság, a Horvát Köztársaság és Románia Európai Unióhoz történő csatlakozásának figyelembevételéről szóló jegyzőkönyvnek az Európai Unió és tagállamai nevében történő aláírásáról</i> A Tanács (EU) 2020/520 határozata (2019. november 18.) az Európai Közösség és tagállamai, valamint Ukrajna közötti, a polgári globális navigációs műholdrendszerrel (GNSS) szóló együttműködési megállapodáshoz csatolt, a Bolgár Köztársaság, a Horvát Köztársaság és Románia Európai Unióhoz történő csatlakozásának figyelembevételéről szóló jegyzőkönyvnek az Európai Unió és tagállamai nevében történő aláírásáról HL L 117., 2020.4.15., 1. o.	13318/19

2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2013/20
<i>A Tanács határozata az Európai Unió által a Közlekedési Közösség regionális irányítóbizottságában a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződés végrehajtásával kapcsolatos bizonyos költségvetési kérdések tekintetében képviselendő álláspontról</i> A Tanács (EU) 2020/522 határozata (2020. április 7.) az Európai Unió által a Közlekedési Közösség regionális irányítóbizottságában a Közlekedési Közösséget létrehozó szerződés végrehajtásával kapcsolatos bizonyos költségvetési kérdések tekintetében képviselendő álláspontról HL L 117., 2020.4.15., 9. o.	6432/20 6534/20
2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2006/20
<i>A Tanács határozata az iráni helyzetre tekintettel egyes személyekkel és szervezetekkel szemben hozott korlátozó intézkedésekről szóló 2011/235/KKBP határozat módosításáról</i> A Tanács (KKBP) 2020/512 határozata (2020. április 7.) az iráni helyzetre tekintettel egyes személyekkel és szervezetekkel szemben hozott korlátozó intézkedésekről szóló 2011/235/KKBP határozat módosításáról HL L 113., 2020.4.8., 22. o.	6113/20
<i>A Tanács végrehajtási rendelete az iráni helyzetre tekintettel egyes személyekkel, szervezetekkel és szervekkel szemben hozott korlátozó intézkedésekről szóló 359/2011/EU rendelet végrehajtásáról</i> A Tanács (EU) 2020/510 végrehajtási rendelete (2020. április 7.) az iráni helyzetre tekintettel egyes személyekkel, szervezetekkel és szervekkel szemben hozott korlátozó intézkedésekről szóló 359/2011/EU rendelet végrehajtásáról HL L 113., 2020.4.8., 1. o.	6115/20
<i>A Tanács határozata az Európai Uniónak az iraki biztonsági ágazat reformját támogató tanácsadó missziójáról (EUAM Irak) szóló (KKBP) 2017/1869 határozat módosításáról</i> A Tanács (KKBP) 2020/513 határozata (2020. április 7.) az Európai Uniónak az iraki biztonsági ágazat reformját támogató tanácsadó missziójáról (EUAM Irak) szóló (KKBP) 2017/1869 határozat módosításáról HL L 113., 2020.4.8., 38. o.	6270/20

2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 1987/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról</i> <i>– A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása</i> A Tanács álláspontja első olvasatban az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából – A Tanács által 2020. április 7-én elfogadott szöveg	5115/20
A Tanács indokolása	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Belgium nyilatkozata Belgium tudomásul veszi az Európai Parlament és a Tanács által az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérét illetően, december 11-én elért ideiglenes megállapodás eredményeit. Belgium üdvözlí a tehergépkocsi-vezetők munkakörülményeinek jelentős, különösen annak köszönhető javulását, hogy tilos lesz a heti pihenőidőt a vezetőfülkében tölteni, valamint hogy a kiküldetésre vonatkozó szabályokat a kabotázsműveletekre is alkalmazni fogják. A jövőben várhatóan egyenlőbb versenyfeltételek fognak megvalósulni az alábbiak révén: a teljes mobilitási csomag hatályának kiterjesztése a könnyű haszongépjárművekre; a tehergépkocsik 8 hetente történő visszatérése a telephelyre; valamint a hatályos és új szabályok jobb érvényesítését lehetővé tevő, új intelligens menetíró készülékek bevezetésére vonatkozó ambiciózus menetrend. Belgium ezért úgy véli, hogy nem következetes a piacra jutás további korlátozása a kabotázsműveletek tekintetében 4 napos várakozási idő előírásával, miközben az Európai Unió biztosítani fogja a felfelé irányuló társadalmi konvergenciát. Véleményünk szerint a várakozási idő egy olyan kereskedelmi akadály, amely ellentétes a belső piac szellemével és a logisztikai lánc hatékonyságával, hiszen a kabotázsműveletek révén elkerülhetők az üresen megtett utak. Sajnálatosnak tartjuk a hosszú távú kiküldetésre vonatkozó szabályok beillesztését is, amelyek nem szerepeltek sem a bizottsági javaslatban, sem pedig a két társjogalkotó megállapodásaiban, és mindeddig nem is képezték részletes vizsgálat tárgyát. Ezért Belgium – a csomagban foglalt pozitív szociális elemek ellenére – tartózkodni fog a megállapodásról szóló szavazás során.	

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia mélyszéges aggodalmának ad hangot amiatt, hogy az I. mobilitási csomagról szóló ideiglenes megállapodás ellentétes az egységes piacon történő szolgáltatásnyújtás alapvető szabadságával, a munkavállalók szabad mozgásának elvével, valamint az EU legfontosabb éghajlat-politikai intézkedéseivel és céljaival.

Az a követelmény, melynek értelmében a nehézgépjárműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, különösen ellentmond azoknak az ambiciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság a 2019. december 11-i új zöld megállapodásban meghatározott. Egy ilyen kötelezettség – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő nehéz tehergépjárművek számának jelentős növekedését, és ebből következően a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának nagy mértékű emelkedését fogja eredményezni. Az említett ágazat már jelenleg is az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mintegy negyedéért felel az EU-ban.

A fenti érvek hangsúlyozása érdekében tett erőfeszítéseink, valamint azon tanulmányok tudományos bizonyítékai ellenére, amelyek témája az említett kötelezettség hatása az üresen futó járművek számának emelkedésére, és ezáltal a szén-dioxid-kibocsátás növekedésére, nem mutatkozott készség e rendelkezés várható hatásainak, valamint az észérveknek a figyelembevételére.

Ugyanakkor, bár a minőségi jogalkotási program valamennyi ilyen intézkedés esetében uniós szintű hatásvizsgálatot ír elő, ilyen hatásvizsgálat egyelőre nem került előterjesztésre.

A járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése csak egy példa az I. mobilitási csomagban javasolt túlzottan korlátozó és diszkriminatív intézkedésekre. Hasonló aggályaink vannak a kabortázsra vonatkozó, túl hosszú várakozási időt előíró korlátozásokkal kapcsolatban is. A várakozási időről való rendelkezés protekcionista intézkedésnek tekintendő, amely összességében véve inkább negatív hatást gyakorol majd az egységes piacra. A tehergépkocsik visszatérési kötelezettsége, valamint a kabortázműveletekre vonatkozó korlátozások – elismert kutatóintézetek becslései szerint – további több millió tonnányi szén-dioxid-kibocsátást eredményeznek majd évente.

Ugyancsak aggályos, hogy a járművek kötelező visszatérése hátrányos helyzetbe hozza azokat a tagállamokat, amelyek esetében földrajzi elhelyezkedésük nagy mértékben megnehezíti majd, hogy közúti teherszállítási szolgáltatásokat nyújtsanak az egységes piacon, mivel járműveiknek jóval nagyobb távolságokat kell megtenniük, valamint jelentős természetes akadályok is nehezítik a helyzetüket, különösen a szigetek esetében.

A harmadik országok gazdasági szereplői által folytatott tisztességtelen verseny egy további olyan tényező, amelyet nem vizsgáltak megfelelően. Ez különösen aggasztó, mivel a bevezetendő megoldás hosszú távú hatásokat gyakorol majd nemcsak a közlekedési ágazatra, hanem az EU gazdaságának egészére is.

A közlekedési ágazat méltányos és szilárd uniós jogi keretet érdemel, amely tovább ösztönzi fejlődését, ugyanakkor reális és végrehajtható szabályokat biztosít. Kiegyensúlyozott rendelkezések és valódi kompromisszum helyett az ideiglenes megállapodás korlátozó, aránytalan és protekcionista intézkedéseket ír elő.

Az I. mobilitási csomag alapvető fontosságú az európai egységes piac és a közúti szállítási ágazat számára. Napjainkban minden eddiginél fontosabb, hogy biztosítsuk az egységes piac és az EU valamennyi tagállama gazdaságának zökkenőmentes, a többi uniós szakpolitikával összhangban történő működését.

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia ellenzi a szubszidiaritási és arányossági záradék automatikus beillesztését az I. mobilitási csomag három jogi aktusára vonatkozóan elfogadott politikai megállapodásba a szövegek jogász-nyelvész szakértők általi technikai felülvizsgálata során.

Elismerjük, hogy a szubszidiaritás és az arányosság elve elsődleges fontosságú az uniós hatáskörök gyakorlása szempontjából. Mindazonáltal egy ilyen záradék beillesztése a jogalkotási folyamat e késői szakaszában általában véve nem helyes gyakorlat, és az I. mobilitási csomag esetében különösen nehéz azt elfogadni az egész csomag politikai érzékenysége miatt, továbbá figyelembe véve a javasolt rendelkezéseknek az európai közúti szállítási ágazat működésére gyakorolt hosszú távú következményeit.

Sajnálatos módon ezt az is bizonyítja, hogy az eljárások gyors lefolytatása hátrányosan befolyásolta az elfogadott jogszabályok minőségét. Hangsúlyozni szeretnénk továbbá, hogy a politikai megállapodás egyes kulcsfontosságú rendelkezései tekintetében nem készült hatásvizsgálat. Ezt a tényt a Bizottság is elismerte a Coreper (I. rész) 2019. december 20-i ülésén benyújtott nyilatkozatában, amelyben megerősítette, hogy egyes intézkedések nem képezték részét az általa 2017. május 31-én előterjesztett javaslatoknak, és nem képezték hatásvizsgálat tárgyát.

Az alapos elemzés hiánya akadályozza az I. mobilitási csomag három jogalkotási aktusában javasolt intézkedéseknek az arányossági szabálynak való megfelelésük tekintetében való megfelelő értékelését.

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Tekintettel a koronavírus okozta megbetegedések (Covid19) korábban soha nem látott mértékű terjedésére, ami már most is komoly hatással van a közúti fuvarozási ágazatra, és ez sajnos belátható időn belül nem is fog változni, Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia szorgalmazza, hogy az I. mobilitási csomaggal kapcsolatos munka a világjárvány végéig kerüljön felfüggesztésre. Következésképpen nem fogjuk megszavazni, hogy a csomag e nehéz időszakban írásbeli eljárás útján elfogadásra kerüljön.

A legtöbb vállalkozás várhatóan felfüggeszti vagy megszünteti a tevékenységét, ami a fuvarozási szolgáltatások nyújtásának és ebből következően az áruszállításnak a jelentős mértékű csökkenését fogja eredményezni, ami kedvezőtlen hatásokkal jár az uniós polgárok és a gazdaság zökkenőmentes működése számára.

Tekintettel a közúti fuvarozásnak a Covid19-járványt követő helyreállítási erőfeszítésekben betöltött nélkülözhetetlen szerepére és az ágazat által a járvány kezelése során elszenvedett jelentős veszteségekre, a közúti fuvarozási ágazat és az EU gazdasága nem lesz abban a helyzetben, hogy elviselje az I. mobilitási csomag rendelkezései által okozott szükségtelen megrázkódtatásokat. Ezzel összefüggésben azt is szem előtt kell tartani, hogy az Európai Unióban a közúti fuvarozási vállalkozások túlnyomó többsége kis- és középvállalkozás, amelyek különösen sérülékenyek.

Jelen körülmények között az I. mobilitási csomagnak a jelenlegi formájában történő elfogadása sem nem észszerű, sem nem indokolt. Hangsúlyozni szeretnénk, hogy a koronavírus okozta válság után az EU-ban teljesen más gazdasági viszonyok fognak uralkodni, és úgy véljük, hogy a közúti fuvarozási ágazatnak új megoldásokra lesz szüksége ahhoz, hogy alkalmazkodni tudjon ehhez az új helyzethez.

A fenti helyzetre tekintettel szilárd meggyőződésünk, hogy az I. mobilitási csomagban szereplő megoldások kiigazításra szorulnak annak érdekében, hogy jobban figyelembe tudják venni az új gazdasági helyzetet. Ezért azt javasoljuk, hogy a világjárvány végéig függeszük fel az e csomaggal kapcsolatos további munkát.

Észtország nyilatkozata

Észtország teljes mértékben támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok célkitűzéseit, amelyek célja, hogy előkészítsék a közúti szállításra vonatkozó egyértelmű szabályok bevezetését. Észtország úgy véli, hogy az Európai Unióban a nemzetközi közúti árufuvarozási piacnak összhangban kell állnia az egységes piac általános elveivel, emellett a versenyre nyitottnak, továbbá hatékonynak és környezetbarátnak kell lennie. Észtország véleménye szerint a további követelmények nem róhatnak indokolatlan adminisztratív terheket a vállalkozásokra, illetve a közigazgatási szervekre, továbbá nem mehetnek szembe az Európai Unió éghajlat-politikájának célkitűzéseivel sem.

A csomagról folytatott tárgyalások során Észtország konstruktív megközelítést alkalmazott, törekedve az olyan javaslatok figyelembevételére és támogatására, amelyek a járművezetők munkakörülményeinek javítását és az illegális piaci gyakorlatok elleni küzdelmet szolgálják, valamint csökkentik a környezetre gyakorolt negatív hatásokat. A tárgyalások azonban egy olyan megállapodáshoz vezettek, amely versenyhátrányba hozza az észt fuvarozókat különösen azáltal, hogy kötelezi a közúti fuvarozási vállalkozásokat flottatevékenységük olyan módon történő megszervezésére, amely biztosítja azt, hogy járműveik a székhely szerinti tagállamból való kilépésüket követő 8 héten belül visszatérjenek oda (a továbbiakban: a jármű visszatérésére vonatkozó kötelezettség).

Ez a kötelezettség nem képezte az eredeti csomag részét, és arról nem készült érdemi hatásvizsgálat sem, ami aggályokat vet fel a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodással való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.

Ezenfelül a járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése korlátozza az érintett tagállam közúti fuvarozási vállalkozásainak működési területét, és mint ilyen, nincs összhangban az I. mobilitási csomag azon céljával, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson.

Továbbá, mivel ez a kötelezettség növeli az üresen megtett utak számát és a szén-dioxid-kibocsátást, Észtország azon az állásponton van, hogy ez a követelmény ellentmond az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek és a Párizsi Megállapodás céljainak. Emellett nem áll összhangban az Európai Tanács 2019. december 12-i következtetéseivel sem.

Észtország ráadásul úgy véli, hogy ez a követelmény aránytalan, mivel a megállapodás már tartalmaz olyan intézkedéseket, amelyek célja az úgynevezett „postafiókcségek” jelensége elleni küzdelem. A járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség adott esetben az ilyen gyakorlatok elterjedéséhez, és emellett arra ösztönözheti peremterületeken elhelyezkedő tagállamok közúti fuvarozási vállalkozásait, hogy helyezték át székhelyüket, ami a munkahelyek és az adóbevételek csökkenéséhez vezet majd.

Végezetül, mivel az intézkedés potenciálisan növelheti a forgalom volumenét, Észtország aggodalmát fejezi ki a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatás miatt.

Következésképpen Észtország, jóllehet ismételten hangsúlyozza, hogy támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok célkitűzéseit, sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a megállapodásba bekerült a járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség. Tekintettel a fentiekre, Észtország nem fogja megszavazni az említett megállapodást.

Magyarország nyilatkozata

Magyarország ismételten mély aggodalmát fejezi ki az első mobilitási csomag különböző elemeinek káros, piactorzító és kedvezőtlen éghajlati hatásai miatt, és mélyszégyen elégedetlenségének ad hangot a megfelelő és kiterjedt hatásvizsgálatok hiánya miatt, ami ellentétes az első mobilitási csomag eredeti célkitűzéseivel.

Magyarország mindig is készen állt a csalás, a visszaélések és a tisztességtelen gyakorlatok elleni küzdelemre, valamint a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők szociális körülményeinek kezelésére. E kérdések kezelése során el kell kerülnünk a fragmentációt, a protekcionizmust és azt, hogy a közúti szállítás belső piacán tisztességesen működő európai szállítási vállalkozásokra túlzott adminisztratív terhek nehezedjenek. Számunkra nem képezheti alku tárgyát a belső piac hatékony működésének megőrzése, mivel az az európai foglalkoztatás és versenyképesség növekedését fogja eredményezni egy olyan időszakban, amelyet növekvő globális gazdasági feszültségek jellemeznek.

Ezért ezzel a csomaggal biztosítanunk kellett volna, hogy a jövőbeli uniós jogi keret lehetővé tegye a versenylőnyök teljes mértékű kiaknázását a tisztességes verseny védelme és a járművezetők megfelelő szintű munkakörülményeinek biztosítása mellett. Ezzel szemben a végleges megállapodás nem teremti meg ezt az egyensúlyt, és csak egyetlen, a nemzeti protekcionizmuson és az ágazatban érvényesíthetetlen szabályokon alapuló megközelítést részesít előnyben.

Meg vagyunk győződve nevezetesen és különösen arról, hogy a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok (*lex specialis*) az alapvető szabadságok indokolatlan korlátozását jelentik, és ennek következtében torzítják az egyenlő versenyfeltételeket az EU-n belül. Megjegyezzük, hogy a végleges megállapodás igazolta kételyeinket a közúti szállítás kérdésének a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv [(EU) 2018/957 irányelv] módosításától való elválasztásával kapcsolatban. Először is a járművezetők kiküldetésére vonatkozóan bevezetett megosztott modell nem képezte részét a bizottsági javaslatnak, és így nem képezte hatásvizsgálat tárgyát.

Másodszor, rendkívül problematikusnak tartjuk azt is, hogy a heti pihenőidőnek a vezetőfülkében való eltöltésére vonatkozó teljes tilalom nem veszi figyelembe azt, hogy az EU-n belül nincs kellő számban olyan megfelelő pihenőhely, amely megfelelő szállást tudna biztosítani a járművezetők számára. Így ez a tilalom olyan uniós rendelkezésnek minősülne, amelyet nem lehetne érvényesíteni, megkérdőjelezve annak jogszerűségét.

Harmadszor, ami az éghajlat-politikai céljainkat illeti, az a követelmény, melynek értelmében a járműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, ellentmond azoknak az ambiciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság 2019. december 11-én az új európai zöld megállapodásban előterjesztett. Egy ilyen intézkedés – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő tehergépjárművek számának növekedését, és következésképpen a közúti szállítási ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás növekedését fogja eredményezni.

Annak kockázata, hogy harmadik országbeli gazdasági szereplők tisztességtelen versenylőnyhöz jutnak, szintén olyan tényező, amelyet nem vesznek megfelelően figyelembe a végleges megállapodásban. Ezenkívül a magas költségű menetíró készülékek kötelező lecserélése versenylőnyhöz juttatja a harmadik országbeli fuvarozókat, mivel a tevékenységüket az AETR-megállapodás alapján végző vállalkozások járművei esetében bizonytalan az intelligens menetíró készülékek üzembe helyezésének az időpontja.

Az európai közúti szállítási ágazat korszerűsítése, amely az európai gazdaság egyik döntő fontosságú építőköve, szociális és versenyképességi szempontból egyaránt szükséges. Ezt a célt csak úgy lehet elérni, hogy teljes körű figyelmet fordítunk a belső piac eredményeinek és működésének fenntartására, valamint felelősségteljesen lépünk fel az ambiciózus éghajlat-politikai célok elérése érdekében.

2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 1986/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról</i> <i>– A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indoklásának elfogadása</i> A Tanács álláspontja első olvasatban az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása céljából – A Tanács által 2020. április 7-én elfogadott szöveg	5114/20
A Tanács indoklása	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Belgium nyilatkozata Belgium tudomásul veszi az Európai Parlament és a Tanács által az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérét illetően, december 11-én elért ideiglenes megállapodás eredményeit. Belgium üdvözlí a tehergépkocsi-vezetők munkakörülményeinek jelentős, különösen annak köszönhető javulását, hogy tilos lesz a heti pihenőidőt a vezetőfülkében tölteni, valamint hogy a kiküldetésre vonatkozó szabályokat a kabotázsműveletekre is alkalmazni fogják. A jövőben várhatóan egyenlőbb versenyfeltételek fognak megvalósulni az alábbiak révén: a teljes mobilitási csomag hatályának kiterjesztése a könnyű haszongépjárművekre; a tehergépkocsik 8 hetente történő visszatérése a telephelyre; valamint a hatályos és új szabályok jobb érvényesítését lehetővé tevő, új intelligens menetíró készülékek bevezetésére vonatkozó ambiciózus menetrend. Belgium ezért úgy véli, hogy nem következetes a piacra jutás további korlátozása a kabotázsműveletek tekintetében 4 napos várakozási idő előírásával, miközben az Európai Unió biztosítani fogja a felfelé irányuló társadalmi konvergenciát. Véleményünk szerint a várakozási idő egy olyan kereskedelmi akadály, amely ellentétes a belső piac szellemével és a logisztikai lánc hatékonyságával, hiszen a kabotázsműveletek révén elkerülhetők az üresen megtett utak. Sajnálatosnak tartjuk a hosszú távú kiküldetésre vonatkozó szabályok beillesztését is, amelyek nem szerepeltek sem a bizottsági javaslatban, sem pedig a két társjogalkotó megállapodásaiban, és mindeddig nem is képezték részletes vizsgálat tárgyát. Ezért Belgium – a csomagban foglalt pozitív szociális elemek ellenére – tartózkodni fog a megállapodásról szóló szavazás során.	

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia mélyszégyen aggodalmának ad hangot amiatt, hogy az I. mobilitási csomagról szóló ideiglenes megállapodás ellentétes az egységes piacon történő szolgáltatásnyújtás alapvető szabadságával, a munkavállalók szabad mozgásának elvével, valamint az EU legfontosabb éghajlat-politikai intézkedéseivel és céljaival.

Az a követelmény, melynek értelmében a nehézgépjárműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, különösen ellentmond azoknak az ambiciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság a 2019. december 11-i új zöld megállapodásban meghatározott. Egy ilyen kötelezettség – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő tehergépjárművek számának jelentős növekedését, és ebből következően a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának nagy mértékű emelkedését fogja eredményezni. Az említett ágazat már jelenleg is az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mintegy negyedéért felel az EU-ban.

A fenti érvek hangsúlyozása érdekében tett erőfeszítéseink, valamint azon tanulmányok tudományos bizonyítékai ellenére, amelyek témája az említett kötelezettség hatása az üresen futó járművek számának emelkedésére, és ezáltal a szén-dioxid-kibocsátás növekedésére, nem mutatkozott készség e rendelkezés várható hatásainak, valamint az észérveknek a figyelembevételére.

Ugyanakkor, bár a minőségi jogalkotási program valamennyi ilyen intézkedés esetében uniós szintű hatásvizsgálatot ír elő, ilyen hatásvizsgálat egyelőre nem került előterjesztésre.

A járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése csak egy példa az I. mobilitási csomagban javasolt túlzottan korlátozó és diszkriminatív intézkedésekre. Hasonló aggályaink vannak a kabotázásra vonatkozó, túl hosszú várakozási időt előíró korlátozásokkal kapcsolatban is. A várakozási időről való rendelkezés protekcionista intézkedésnek tekintendő, amely összességében véve inkább negatív hatást gyakorol majd az egységes piacra. A tehergépkocsik visszatérési kötelezettsége, valamint a kabotázsműveletekre vonatkozó korlátozások – elismert kutatóintézetek becslései szerint – további több millió tonnányi szén-dioxid-kibocsátást eredményeznek majd évente.

Ugyancsak aggályos, hogy a járművek kötelező visszatérése hátrányos helyzetbe hozza azokat a tagállamokat, amelyek esetében földrajzi elhelyezkedésük nagy mértékben megnehezíti majd, hogy közúti teherszállítási szolgáltatásokat nyújtsanak az egységes piacon, mivel járműveiknek jóval nagyobb távolságokat kell megtenniük, valamint jelentős természetes akadályok is nehezítik a helyzetüket, különösen a szigetek esetében.

A harmadik országok gazdasági szereplői által folytatott tisztességtelen verseny egy további olyan tényező, amelyet nem vizsgáltak megfelelően. Ez különösen aggasztó, mivel a bevezetendő megoldás hosszú távú hatásokat gyakorol majd nemcsak a közlekedési ágazatra, hanem az EU gazdaságának egészére is.

A közlekedési ágazat méltányos és szilárd uniós jogi keretet érdemel, amely tovább ösztönzi fejlődését, ugyanakkor reális és végrehajtható szabályokat biztosít. Kiegyensúlyozott rendelkezések és valódi kompromisszum helyett az ideiglenes megállapodás korlátozó, aránytalan és protekcionista intézkedéseket ír elő.

Az I. mobilitási csomag alapvető fontosságú az európai egységes piac és a közúti szállítási ágazat számára. Napjainkban minden eddiginél fontosabb, hogy biztosítsuk az egységes piac és az EU valamennyi tagállama gazdaságának zökkenőmentes, a többi uniós szakpolitikával összhangban történő működését.

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia ellenzi a szubszidiaritási és arányossági záradék automatikus beillesztését az I. mobilitási csomag három jogi aktusára vonatkozóan elfogadott politikai megállapodásba a szövegek jogász-nyelvész szakértők általi technikai felülvizsgálata során.

Elismerjük, hogy a szubszidiaritás és az arányosság elve elsődleges fontosságú az uniós hatáskörök gyakorlása szempontjából. Mindazonáltal egy ilyen záradék beillesztése a jogalkotási folyamat e késői szakaszában általában véve nem helyes gyakorlat, és az I. mobilitási csomag esetében különösen nehéz azt elfogadni az egész csomag politikai érzékenysége miatt és figyelembe véve a javasolt rendelkezéseknek az európai közúti szállítási ágazat működésére gyakorolt hosszú távú következményeit.

Sajnálatos módon ez azt is bizonyítja, hogy az eljárások gyors lefolytatása hátrányosan befolyásolta az elfogadott jogszabályok minőségét. Hangsúlyozni szeretnénk továbbá, hogy a politikai megállapodás egyes kulcsfontosságú rendelkezései tekintetében nem készült hatásvizsgálat. Ezt a tényt a Bizottság is elismerte a Coreper (I. rész) 2019. december 20-i ülésén benyújtott nyilatkozatában, amelyben a Bizottság megerősítette, hogy egyes intézkedések nem képezték részét a Bizottság 2017. május 31-én előterjesztett javaslatainak, és nem képezték hatásvizsgálat tárgyát.

Az alapos elemzés hiánya akadályozza az I. mobilitási csomag három jogalkotási aktusában javasolt intézkedések megfelelő értékelését az arányossági szabálynak való megfelelésük tekintetében.

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Tekintettel a koronavírus okozta megbetegedések (Covid19) korábban soha nem látott mértékű terjedésére, ami már most is komoly hatással van a közúti fuvarozási ágazatra, és ez sajnos belátható időn belül nem is fog változni, Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia szorgalmazza, hogy az I. mobilitási csomaggal kapcsolatos munka a világjárvány végéig kerüljön felfüggesztésre. Következésképpen nem fogjuk megszavazni, hogy a csomag e nehéz időszakban írásbeli eljárás útján elfogadásra kerüljön.

A legtöbb vállalkozás várhatóan felfüggeszti vagy megszünteti a tevékenységét, ami a fuvarozási szolgáltatások nyújtásának és ebből következően az áruszállításnak a jelentős mértékű csökkenését fogja eredményezni, ami kedvezőtlen hatásokkal jár az uniós polgárok és a gazdaság zökkenőmentes működése számára.

Tekintettel a közúti fuvarozásnak a Covid19-járványt követő helyreállítási erőfeszítésekben betöltött nélkülözhetetlen szerepére és az ágazat által a járvány kezelése során elszenvedett jelentős veszteségekre, a közúti fuvarozási ágazat és az EU gazdasága nem lesz abban a helyzetben, hogy elviselje az I. mobilitási csomag rendelkezései által okozott szükségtelen megrázkódtatásokat. Ezzel összefüggésben azt is szem előtt kell tartani, hogy az Európai Unióban a közúti fuvarozási vállalkozások túlnyomó többsége kis- és középvállalkozás, amelyek különösen sérülékenyek.

Jelen körülmények között az I. mobilitási csomagnak a jelenlegi formájában történő elfogadása sem nem észszerű, sem nem indokolt. Hangsúlyozni szeretnénk, hogy a koronavírus okozta válság után az EU-ban teljesen más gazdasági viszonyok fognak uralkodni, és úgy véljük, hogy a közúti fuvarozási ágazatnak új megoldásokra lesz szüksége ahhoz, hogy alkalmazkodni tudjon ehhez az új helyzethez.

A fenti helyzetre tekintettel szilárd meggyőződésünk, hogy az I. mobilitási csomagban szereplő megoldások kiigazításra szorulnak annak érdekében, hogy jobban figyelembe tudják venni az új gazdasági helyzetet. Ezért azt javasoljuk, hogy a világjárvány végéig függesztjük fel az e csomaggal kapcsolatos további munkát.

Észtország nyilatkozata

Észtország teljes mértékben támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok célkitűzéseit, amelyek célja, hogy előkészítsék a közúti szállításra vonatkozó egyértelmű szabályok bevezetését. Észtország úgy véli, hogy az Európai Unióban a nemzetközi közúti árufuvarozási piacnak összhangban kell állnia az egységes piac általános elveivel, emellett a versenyre nyitottnak, továbbá hatékornak és környezetbarátnak kell lennie. Észtország véleménye szerint a további követelmények nem róhatnak indokolatlan adminisztratív terheket a vállalkozásokra, illetve a közigazgatási szervekre, továbbá nem mehetnek szembe az Európai Unió éghajlat-politikájának célkitűzéseivel sem.

A csomagról folytatott tárgyalások során Észtország konstruktív megközelítést alkalmazott, törekedve az olyan javaslatok figyelembevételére és támogatására, amelyek a járművezetők munkakörülményeinek javítását és az illegális piaci gyakorlatok elleni küzdelmet szolgálják, valamint csökkentik a környezetre gyakorolt negatív hatásokat. A tárgyalások azonban egy olyan megállapodáshoz vezettek, amely versenyhátrányba hozza az észt fuvarozókat különösen azért, hogy kötelezi a közúti fuvarozási vállalkozásokat flottatevékenységük olyan módon történő megszervezésére, amely biztosítja azt, hogy járműveik a székhely szerinti tagállamból való kilépésüket követő 8 héten belül visszatérjenek oda (a továbbiakban: a jármű visszatérésére vonatkozó kötelezettség).

Ez a kötelezettség nem képezte az eredeti csomag részét, és arról nem készült érdemi hatásvizsgálat sem, ami aggályokat vet fel a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodással való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.

Ezenfelül a járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése korlátozza az érintett tagállam közúti fuvarozási vállalkozásainak működési területét, és mint ilyen, nincs összhangban az I. mobilitási csomag azon céljával, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson.

Továbbá, mivel ez a kötelezettség növeli az üresen megtett utak számát és a szén-dioxid-kibocsátást, Észtország azon az állásponton van, hogy ez a követelmény ellentmond az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek és a Párizsi Megállapodás céljainak. Emellett nem áll összhangban az Európai Tanács 2019. december 12-i következtetéseivel sem.

Észtország ráadásul úgy véli, hogy ez a követelmény aránytalan, mivel a megállapodás már tartalmaz olyan intézkedéseket, amelyek célja az úgynevezett „postafiókcségek” jelensége elleni küzdelem. A járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség adott esetben az ilyen gyakorlatok elterjedéséhez, és emellett arra ösztönözheti peremterületeken elhelyezkedő tagállamok közúti fuvarozási vállalkozásait, hogy helyezték át székhelyüket, ami a munkahelyek és az adóbevételek csökkenéséhez vezet majd.

Végezetül, mivel az intézkedés potenciálisan növelheti a forgalom volumenét, Észtország aggodalmát fejezi ki a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatás miatt.

Következésképpen Észtország, jóllehet ismételten hangsúlyozza, hogy támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok célkitűzéseit, sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a megállapodásba bekerült a járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség. Tekintettel a fentiekre, Észtország nem fogja megszavazni az említett megállapodást.

Magyarország nyilatkozata

Magyarország ismételten mély aggodalmát fejezi ki az első mobilitási csomag különböző elemeinek káros, piactorzító és kedvezőtlen éghajlati hatásai miatt, és mélyszégyen elégedetlenségének ad hangot a megfelelő és kiterjedt hatásvizsgálatok hiánya miatt, ami ellentétes az első mobilitási csomag eredeti célkitűzéseivel.

Magyarország mindig is készen állt a csalás, a visszaélések és a tisztességtelen gyakorlatok elleni küzdelemre, valamint a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők szociális körülményeinek kezelésére. E kérdések kezelése során el kell kerülnünk a fragmentációt, a protekcionizmust és azt, hogy a közúti szállítás belső piacán tisztességesen működő európai szállítási vállalkozásokra túlzott adminisztratív terhek nehezedjenek. Számunkra nem képezheti alku tárgyát a belső piac hatékony működésének megőrzése, mivel az az európai foglalkoztatás és versenyképesség növekedését fogja eredményezni egy olyan időszakban, amelyet növekvő globális gazdasági feszültségek jellemeznek.

Ezért ezzel a csomaggal biztosítanunk kellett volna, hogy a jövőbeli uniós jogi keret lehetővé tegye a versenyelőnyök teljes mértékű kiaknázását a tisztességes verseny védelme és a járművezetők megfelelő szintű munkakörülményeinek biztosítása mellett. Ezzel szemben a végleges megállapodás nem teremti meg ezt az egyensúlyt, és csak egyetlen, a nemzeti protekcionizmuson és az ágazatban érvényesíthetetlen szabályokon alapuló megközelítést részesít előnyben.

Meg vagyunk győződve nevezetesen és különösen arról, hogy a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok (*lex specialis*) az alapvető szabadságok indokolatlan korlátozását jelentik, és ennek következtében torzítják az egyenlő versenyfeltételeket az EU-n belül. Megjegyezzük, hogy a végleges megállapodás igazolta kételyeinket a közúti szállítás kérdésének a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv [(EU) 2018/957 irányelv] módosításától való elválasztásával kapcsolatban. Először is a járművezetők kiküldetésére vonatkozóan bevezetett megosztott modell nem képezte részét a bizottsági javaslatnak, és így nem képezte hatásvizsgálat tárgyát.

Másodszor, rendkívül problematikusnak tartjuk azt is, hogy a heti pihenőidőnek a vezetőfülkében való eltöltésére vonatkozó teljes tilalom nem veszi figyelembe azt, hogy az EU-n belül nincs kellő számban olyan megfelelő pihenőhely, amely megfelelő szállást tudna biztosítani a járművezetők számára. Így ez a tilalom olyan uniós rendelkezésnek minősülne, amelyet nem lehetne érvényesíteni, megkérdőjelezve annak jogszerűségét.

Harmadszor, ami az éghajlat-politikai céljainkat illeti, az a követelmény, melynek értelmében a járműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, ellentmond azoknak az ambiciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság 2019. december 11-én az új európai zöld megállapodásban előterjesztett. Egy ilyen intézkedés – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő tehergépjárművek számának növekedését, és következésképpen a közúti szállítási ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás növekedését fogja eredményezni.

Annak kockázata, hogy harmadik országbeli gazdasági szereplők tisztességtelen versenyelőnyhöz jutnak, szintén olyan tényező, amelyet nem vesznek megfelelően figyelembe a végleges megállapodásban. Ezenkívül a magas költségű menetíró készülékek kötelező lecserélése versenyelőnyhöz juttatja a harmadik országbeli fuvarozókat, mivel a tevékenységüket az AETR-megállapodás alapján végző vállalkozások járművei esetében bizonytalan az intelligens menetíró készülékek üzembe helyezésének az időpontja.

Az európai közúti szállítási ágazat korszerűsítése, amely az európai gazdaság egyik döntő fontosságú építőköve, szociális és versenyképességi szempontból egyaránt szükséges. Ezt a célt csak úgy lehet elérni, hogy teljes körű figyelmet fordítunk a belső piac eredményeinek és működésének fenntartására, valamint felelősségteljesen lépünk fel az ambiciózus éghajlat-politikai célok elérése érdekében.

2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 1985/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról</i> <i>– A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása</i> A Tanács álláspontja első olvasatban a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából – A Tanács által 2020. április 7-én elfogadott szöveg	5112/20
A Tanács indokolása	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia mélységes aggodalmának ad hangot amiatt, hogy az I. mobilitási csomagról szóló ideiglenes megállapodás ellentétes az egységes piacon történő szolgáltatásnyújtás alapvető szabadságával, a munkavállalók szabad mozgásának elvével, valamint az EU legfontosabb éghajlat-politikai intézkedéseivel és céljaival. Az a követelmény, melynek értelmében a nehézgépjárműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, különösen ellentmond azoknak az ambíciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság a 2019. december 11-i új zöld megállapodásban meghatározott. Egy ilyen kötelezettség – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő tehergépjárművek számának jelentős növekedését, és ebből következően a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának nagy mértékű emelkedését fogja eredményezni. Az említett ágazat már jelenleg is az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mintegy negyedéért felel az EU-ban. A fenti érvek hangsúlyozása érdekében tett erőfeszítéseink, valamint azon tanulmányok tudományos bizonyítékai ellenére, amelyek témája az említett kötelezettség hatása az üresen futó járművek számának emelkedésére, és ezáltal a szén-dioxid-kibocsátás növekedésére, nem mutatkozott készség e rendelkezés várható hatásainak, valamint az észérveknek a figyelembevételére. Ugyanakkor, bár a minőségi jogalkotási program valamennyi ilyen intézkedés esetében uniós szintű hatásvizsgálatot ír elő, ilyen hatásvizsgálat egyelőre nem került előterjesztésre. A járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése csak egy példa az I. mobilitási csomagban javasolt túlzottan korlátozó és diszkriminatív intézkedésekre. Hasonló aggályaink vannak a kabotázusra vonatkozó, túl hosszú várakozási időt előíró korlátozásokkal kapcsolatban is. A várakozási időről való rendelkezés protekcionista intézkedésnek tekintendő, amely összességében véve inkább negatív hatást gyakorol majd az egységes piacra. A tehergépkocsik visszatérési kötelezettsége, valamint a kabotázsműveletekre vonatkozó korlátozások – elismert kutatóintézetek becslései szerint – további több millió tonnányi szén-dioxid-kibocsátást eredményeznek majd évente.	

Ugyancsak aggályos, hogy a járművek kötelező visszatérése hátrányos helyzetbe hozza azokat a tagállamokat, amelyek esetében földrajzi elhelyezkedésük nagy mértékben megnehezíti majd, hogy közúti teherszállítási szolgáltatásokat nyújtsanak az egységes piacon, mivel járműveiknek jóval nagyobb távolságokat kell megtenniük, valamint jelentős természetes akadályok is nehezítik a helyzetüket, különösen a szigetek esetében. A harmadik országok gazdasági szereplői által folytatott tisztességtelen verseny egy további olyan tényező, amelyet nem vizsgáltak megfelelően. Ez különösen aggasztó, mivel a bevezetendő megoldás hosszú távú hatásokat gyakorol majd nemcsak a közlekedési ágazatra, hanem az EU gazdaságának egészére is. A közlekedési ágazat méltányos és szilárd uniós jogi keretet érdemel, amely tovább ösztönzi fejlődését, ugyanakkor reális és végrehajtható szabályokat biztosít. Kiegyensúlyozott rendelkezések és valódi kompromisszum helyett az ideiglenes megállapodás korlátozó, aránytalan és protekcionista intézkedéseket ír elő. Az I. mobilitási csomag alapvető fontosságú az európai egységes piac és a közúti szállítási ágazat számára. Napjainkban minden eddiginél fontosabb, hogy biztosítsuk az egységes piac és az EU valamennyi tagállama gazdaságának zökkenőmentes, a többi uniós szakpolitikával összhangban történő működését.	
Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia ellenzi a szubszidiaritási és arányossági záradék automatikus beillesztését az I. mobilitási csomag három jogi aktusára vonatkozóan elfogadott politikai megállapodásba a szövegek jogász-nyelvész szakértők általi technikai felülvizsgálata során. Elismerjük, hogy a szubszidiaritás és az arányosság elve elsődleges fontosságú az uniós hatáskörök gyakorlása szempontjából. Mindazonáltal egy ilyen záradék beillesztése a jogalkotási folyamat e késői szakaszában általában véve nem helyes gyakorlat, és az I. mobilitási csomag esetében különösen nehéz azt elfogadni az egész csomag politikai érzékenysége miatt és figyelembe véve a javasolt rendelkezéseknek az európai közúti szállítási ágazat működésére gyakorolt hosszú távú következményeit. Sajnálatos módon ez azt is bizonyítja, hogy az eljárások gyors lefolytatása hátrányosan befolyásolta az elfogadott jogszabályok minőségét. Hangsúlyozni szeretnénk továbbá, hogy a politikai megállapodás egyes kulcsfontosságú rendelkezései tekintetében nem készült hatásvizsgálat. Ezt a tényt a Bizottság is elismerte a Coreper (I. rész) 2019. december 20-i ülésén benyújtott nyilatkozatában, amelyben a Bizottság megerősítette, hogy egyes intézkedések nem képezték részét a Bizottság 2017. május 31-én előterjesztett javaslatainak, és nem képezték hatásvizsgálat tárgyát. Az alapos elemzés hiánya akadályozza az I. mobilitási csomag három jogalkotási aktusában javasolt intézkedések megfelelő értékelését az arányossági szabálynak való megfelelésük tekintetében.	

Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia nyilatkozata

Tekintettel a koronavírus okozta megbetegedések (Covid19) korábban soha nem látott mértékű terjedésére, ami már most is komoly hatással van a közúti fuvarozási ágazatra, és ez sajnos belátható időn belül nem is fog változni, Bulgária, Ciprus, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia szorgalmazza, hogy az I. mobilitási csomaggal kapcsolatos munka a világjárvány végéig kerüljön felfüggesztésre. Következésképpen nem fogjuk megszavazni, hogy a csomag e nehéz időszakban írásbeli eljárás útján elfogadásra kerüljön.

A legtöbb vállalkozás várhatóan felfüggeszti vagy megszünteti a tevékenységét, ami a fuvarozási szolgáltatások nyújtásának és ebből következően az áruszállításnak a jelentős mértékű csökkenését fogja eredményezni, ami kedvezőtlen hatásokkal jár az uniós polgárok és a gazdaság zökkenőmentes működése számára.

Tekintettel a közúti fuvarozásnak a Covid19-járványt követő helyreállítási erőfeszítésekben betöltött nélkülözhetetlen szerepére és az ágazat által a járvány kezelése során elszenvedett jelentős veszteségekre, a közúti fuvarozási ágazat és az EU gazdasága nem lesz abban a helyzetben, hogy elviselje az I. mobilitási csomag rendelkezései által okozott szükségtelen megrázkódtatásokat. Ezzel összefüggésben azt is szem előtt kell tartani, hogy az Európai Unióban a közúti fuvarozási vállalkozások túlnyomó többsége kis- és középvállalkozás, amelyek különösen sérülékenyek.

Jelen körülmények között az I. mobilitási csomagnak a jelenlegi formájában történő elfogadása sem nem észszerű, sem nem indokolt. Hangsúlyozni szeretnénk, hogy a koronavírus okozta válság után az EU-ban teljesen más gazdasági viszonyok fognak uralkodni, és úgy véljük, hogy a közúti fuvarozási ágazatnak új megoldásokra lesz szüksége ahhoz, hogy alkalmazkodni tudjon ehhez az új helyzethez.

A fenti helyzetre tekintettel szilárd meggyőződésünk, hogy az I. mobilitási csomagban szereplő megoldások kiigazításra szorulnak annak érdekében, hogy jobban figyelembe tudják venni az új gazdasági helyzetet. Ezért azt javasoljuk, hogy a világjárvány végéig függesztjük fel az e csomaggal kapcsolatos további munkát.

Észtország nyilatkozata

Észtország teljes mértékben támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok célkitűzéseit, amelyek célja, hogy előkészítsék a közúti szállításra vonatkozó egyértelmű szabályok bevezetését. Észtország úgy véli, hogy az Európai Unióban a nemzetközi közúti árufuvarozási piacnak összhangban kell állnia az egységes piac általános elveivel, emellett a versenyre nyitottnak, továbbá hatékornynak és környezetbarátnak kell lennie. Észtország véleménye szerint a további követelmények nem róhatnak indokolatlan adminisztratív terheket a vállalkozásokra, illetve a közigazgatási szervekre, továbbá nem mehetnek szembe az Európai Unió éghajlat-politikájának célkitűzéseivel sem.

A csomagról folytatott tárgyalások során Észtország konstruktív megközelítést alkalmazott, törekedve az olyan javaslatok figyelembevételére és támogatására, amelyek a járművezetők munkakörülményeinek javítását és az illegális piaci gyakorlatok elleni küzdelmet szolgálják, valamint csökkentik a környezetre gyakorolt negatív hatásokat. A tárgyalások azonban egy olyan megállapodáshoz vezettek, amely versenyhátrányba hozza az észt fuvarozókat különösen azért, hogy kötelezi a közúti fuvarozási vállalkozásokat flottatevékenységük olyan módon történő megszervezésére, amely biztosítja azt, hogy járműveik a székhely szerinti tagállamból való kilépésüket követő 8 héten belül visszatérjenek oda (a továbbiakban: a jármű visszatérésére vonatkozó kötelezettség).

Ez a kötelezettség nem képezte az eredeti csomag részét, és arról nem készült érdemi hatásvizsgálat sem, ami aggályokat vet fel a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodással való összeegyeztethetőségével kapcsolatban.

Ezenfelül a járműveknek a székhely szerinti tagállamba való visszatérése korlátozza az érintett tagállam közúti fuvarozási vállalkozásainak működési területét, és mint ilyen, nincs összhangban az I. mobilitási csomag azon céljával, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson.

Továbbá, mivel ez a kötelezettség növeli az üresen megtett utak számát és a szén-dioxid-kibocsátást, Észtország azon az állásponton van, hogy ez a követelmény ellentmond az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek és a Párizsi Megállapodás céljainak. Emellett nem áll összhangban az Európai Tanács 2019. december 12-i következtetéseivel sem.

Észtország ráadásul úgy véli, hogy ez a követelmény aránytalan, mivel a megállapodás már tartalmaz olyan intézkedéseket, amelyek célja az úgynevezett „postafiókcségek” jelensége elleni küzdelem. A járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség adott esetben az ilyen gyakorlatok elterjedéséhez, és emellett arra ösztönözheti peremterületeken elhelyezkedő tagállamok közúti fuvarozási vállalkozásait, hogy helyezték át székhelyüket, ami a munkahelyek és az adóbevételek csökkenéséhez vezet majd.

Végezetül, mivel az intézkedés potenciálisan növelheti a forgalom volumenét, Észtország aggodalmát fejezi ki a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatás miatt.

Következésképpen Észtország, jóllehet ismételten hangsúlyozza, hogy támogatja az I. mobilitási csomag szociális és piaci pillérére vonatkozó eredeti javaslatok célkitűzéseit, sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a megállapodásba bekerült a járművek visszatérésére vonatkozó kötelezettség. Tekintettel a fentiekre, Észtország nem fogja megszavazni az említett megállapodást.

Magyarország nyilatkozata

Magyarország ismételten mély aggodalmát fejezi ki az első mobilitási csomag különböző elemeinek káros, piactorzító és kedvezőtlen éghajlati hatásai miatt, és mélyszégyen elégedetlenségének ad hangot a megfelelő és kiterjedt hatásvizsgálatok hiánya miatt, ami ellentétes az első mobilitási csomag eredeti célkitűzéseivel.

Magyarország mindig is készen állt a csalás, a visszaélések és a tisztességtelen gyakorlatok elleni küzdelemre, valamint a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők szociális körülményeinek kezelésére. E kérdések kezelése során el kell kerülnünk a fragmentációt, a protekcionizmust és azt, hogy a közúti szállítás belső piacán tisztességesen működő európai szállítási vállalkozásokra túlzott adminisztratív terhek nehezedjenek. Számunkra nem képezheti alku tárgyát a belső piac hatékony működésének megőrzése, mivel az az európai foglalkoztatás és versenyképesség növekedését fogja eredményezni egy olyan időszakban, amelyet növekvő globális gazdasági feszültségek jellemeznek.

Ezért ezzel a csomaggal biztosítanunk kellett volna, hogy a jövőbeli uniós jogi keret lehetővé tegye a versenyelőnyök teljes mértékű kiaknázását a tisztességes verseny védelme és a járművezetők megfelelő szintű munkakörülményeinek biztosítása mellett. Ezzel szemben a végleges megállapodás nem teremti meg ezt az egyensúlyt, és csak egyetlen, a nemzeti protekcionizmuson és az ágazatban érvényesíthetetlen szabályokon alapuló megközelítést részesít előnyben.

Meg vagyunk győződve nevezetesen és különösen arról, hogy a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok (*lex specialis*) az alapvető szabadságok indokolatlan korlátozását jelentik, és ennek következtében torzítják az egyenlő versenyfeltételeket az EU-n belül. Megjegyezzük, hogy a végleges megállapodás igazolta kételyeinket a közúti szállítás kérdésének a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelv [(EU) 2018/957 irányelv] módosításától való elválasztásával kapcsolatban. Először is a járművezetők kiküldetésére vonatkozóan bevezetett megosztott modell nem képezte részét a bizottsági javaslatnak, és így nem képezte hatásvizsgálat tárgyát.

Másodszor, rendkívül problematikusnak tartjuk azt is, hogy a heti pihenőidőnek a vezetőfülkében való eltöltésére vonatkozó teljes tilalom nem veszi figyelembe azt, hogy az EU-n belül nincs kellő számban olyan megfelelő pihenőhely, amely megfelelő szállást tudna biztosítani a járművezetők számára. Így ez a tilalom olyan uniós rendelkezésnek minősülne, amelyet nem lehetne érvényesíteni, megkérdőjelezve annak jogszerűségét.

Harmadszor, ami az éghajlat-politikai céljainkat illeti, az a követelmény, melynek értelmében a járműveknek legalább 8 hetente egyszer vissza kell térniük a székhely szerinti tagállamba, ellentmond azoknak az ambiciózus uniós éghajlat-politikai céloknak, amelyeket az Európai Bizottság 2019. december 11-én az új európai zöld megállapodásban előterjesztett. Egy ilyen intézkedés – annak elfogadása esetén – az európai utakon üresen közlekedő tehergépjárművek számának növekedését, és következésképpen a közúti szállítási ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás növekedését fogja eredményezni.

Annak kockázata, hogy harmadik országbeli gazdasági szereplők tisztességtelen versenyelőnyhöz jutnak, szintén olyan tényező, amelyet nem vesznek megfelelően figyelembe a végleges megállapodásban. Ezenkívül a magas költségű menetíró készülékek kötelező lecserélése versenyelőnyhöz juttatja a harmadik országbeli fuvarozókat, mivel a tevékenységüket az AETR-megállapodás alapján végző vállalkozások járművei esetében bizonytalan az intelligens menetíró készülékek üzembe helyezésének az időpontja.

Az európai közúti szállítási ágazat korszerűsítése, amely az európai gazdaság egyik döntő fontosságú építőköve, szociális és versenyképességi szempontból egyaránt szükséges. Ezt a célt csak úgy lehet elérni, hogy teljes körű figyelmet fordítunk a belső piac eredményeinek és működésének fenntartására, valamint felelősségteljesen lépünk fel az ambiciózus éghajlat-politikai célok elérése érdekében.

2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 1981/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az elektronikus áruszállítási információkról</i> – <i>A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása</i> Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az elektronikus áruszállítási információkról (első olvasat)	5142/20
A Tanács indokolása	5142/1/20 REV 1 ADD 1
2020. április 7-én lezárult írásbeli eljárás	CM 1977/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a víz újrafelhasználására vonatkozó minimumkövetelményekről</i> – <i>A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása</i> Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a víz újrafelhasználására vonatkozó minimumkövetelményekről (első olvasat)	15301/19 REV 1
A Tanács indokolása	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Görögország nyilatkozata Görögország támogatja a víz újrafelhasználására vonatkozó minimumkövetelményekről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatot. Egy integrált, állandó és közösen elfogadott uniós szintű szabályozási keret létrehozása jelentősen hozzájárul majd az aszály és a vízhiány kezeléséhez, amely jelenségek az éghajlatváltozás miatt a jövőben várhatóan súlyosbodni fognak. Görögország ugyanakkor fenntartja, hogy a visszanyert víz hígítása önmagában nem minősülhet vízkezelési eljárásnak, azaz nem engedélyezhető, hogy az élelmiszeripari vállalkozók, illetve a gazdálkodók egy adott minőségi osztályba tartozó visszanyert vizet hígítás után magasabb (tisztább) minőségi osztályba tartozó vízként használjanak fel. Görögország azon tagállamok egyike, amelyek már rendelkeznek ilyen, a fenténél is szigorúbb rendelkezéseket előíró szabályozási kerettel. Nyilvánvaló, hogy alapvető fontosságúnak tartjuk az egészség védelmét, ezért fenntartjuk a jogot arra, hogy – az elővigyázatosság elvével összhangban – nemzeti szinten további rendelkezéseket fogadjunk el, illetve további intézkedéseket hajtsunk végre.	

A Szlovák Köztársaság nyilatkozata

A Szlovák Köztársaság tisztában van azzal, hogy az éghajlatváltozás nyomán egyes tagállamoknak szembe kell majd nézniük a vízhiány és az aszályok problémájával. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület jelentései szerint azonban az éghajlatváltozás hatással van számos olyan, víz vagy élelmiszer útján terjedő betegség, káros anyag vagy kórokozó – például a szalmonella – terjedésére és elszaporodására, amelyek érintik a lakosság egészségét. Ezért nem lehet, hogy az ilyen újr felhasznált víz mezőgazdasági öntözési célú felhasználása az újr felhasznált vízre vonatkozó vízminőségi kritériumok elégtelensége miatt veszélyeztesse a végső fogyasztó egészségét, és az ilyen vízhasználat esetében figyelembe kell venni a jövőbeli fejleményeket is.

Az újr felhasznált vízzel kapcsolatos tárgyalások során következetesen szorgalmaztuk olyan ambiciózus javaslat kidolgozását, amely egyrészt – azáltal, hogy valamennyi tagállam számára egységes követelményeket ír elő az újr felhasznált vízre vonatkozóan – biztosítja a belső piac (az áruk mozgása) hatékony és egyenlő feltételekkel történő működését, másrészt pedig a környezet, az állatok és az emberek egészségének védelmét. Sajnálatosnak tartjuk, hogy mindezt a végleges szöveg nem tükrözi.

Csalódottak vagyunk továbbá amiatt is, hogy a kötelező címkézésre vonatkozó javaslat nem került bele a szövegbe, amely így véleményünk szerint félrevezeti a végső fogyasztót és sérti a tájékoztatáshoz való jogát. Ez ellentétes a végső fogyasztónak nyújtott átlátható tájékoztatás elvével, különösen ami egyes veszélyeztetett csoportok tagjait, így például az időseket, a gyermekeket vagy a legyengült immunrendszerrel rendelkezőket illeti.

Hasonlóképpen nem kerültek elfogadásra a rendelet minőségi paramétereinek szigorítását célzó javaslataink, amelyek több – ezek egyikeként például a szalmonellára vonatkozó – minőségi paraméternek a szövegbe való beillesztésére irányultak. Hangsúlyoztuk a magas szintű egészségvédelem és az élelmiszerek minőségének kérdését, valamint a mellékletben szigorúan meghatározott kritériumokat. Úgy véljük, hogy a jelenlegi megfogalmazással nem érvényesül megfelelően a szövegben a végső fogyasztó egészségvédelmének szempontja.

Ezzel egyidejűleg fenntartásaink vannak a 2. cikk (2) bekezdésével kapcsolatban, amely nem teszi lehetővé a tagállamok számára, hogy a rendeletben foglalt egy vagy több kritérium alapján semleges módon kérelmezzenek eltérést. A jelenlegi megfogalmazás túlzottan nagy mérlegelési jogkört biztosít az Európai Bizottságnak ahhoz, hogy a rendeletben említett összes kritériumot figyelembe véve döntsön az eltérésről.

Ezen egészség- és élelmiszerügyi aggályainkra tekintettel nem tudunk egyetérteni ezzel a rendelettel, ezért tartózkodunk a szavazástól.

2020. április 14-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2019/20
A Nemzetközi Monetáris és Pénzügyi Bizottság (IMFC) 2020. április 16-i, tavaszi ülésére megfogalmazott uniós nyilatkozat	6560/20
2020. április 14-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2029/20
<i>A Tanács álláspontja az 1/2020. sz. költségvetés-módosítási tervezetről: Segítségnyújtás Görögországnak a megnövekedett migrációs nyomás miatt – A Covid19-járvánnyal kapcsolatos azonnali intézkedések – Támogatás az albániai földrengés utáni helyreállításra – Egyéb kiigazítások</i> A Tanács határozata (2020. április 14.) az Európai Unió 2020-as pénzügyi évre vonatkozó 1. sz. költségvetés-módosítási tervezetéről szóló tanácsi álláspont elfogadásáról HL C 123L., 2020.4.16., 1. o.	7149/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács határozata a Rugalmassági Eszköznek a Covid19-járvánnyal összefüggésben hozott azonnali költségvetési intézkedések finanszírozása és az Európai Ügyészség megerősítése céljából történő igénybeviteléről</i> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/545 határozata (2020. április 17.) a Rugalmassági Eszköznek a Covid19-járvánnyal összefüggésben hozott azonnali költségvetési intézkedések finanszírozása és az Európai Ügyészség megerősítése céljából történő igénybeviteléről HL L 125., 2020.4.21., 1. o.	7151/20
<i>A Tanács rendelete az (EU) 2016/369 rendelet szerinti szükséghelyzeti támogatás működésbe léptetéséről, valamint az említett rendelet rendelkezéseinek a Covid19-járványra tekintettel történő módosításáról</i> A Tanács (EU) 2020/521 rendelete (2020. április 14.) az (EU) 2016/369 rendelet szerinti szükséghelyzeti támogatás működésbe léptetéséről, valamint az említett rendelet rendelkezéseinek a Covid19-járványra tekintettel történő módosításáról HL L 117., 2020.4.15., 3. o.	7169/20
<i>A Tanács álláspontja az Unió 2020. évi általános költségvetésére vonatkozó 2. sz. költségvetés-módosítási tervezetéről (2/2020. sz. költségvetés-módosítási tervezet)</i> A Tanács 2020. április 14-i határozata az Európai Unió 2020-as pénzügyi évre vonatkozó 2. sz. költségvetés-módosítási tervezetéről szóló tanácsi álláspont elfogadásáról HL C 123L., 2020.4.16., 3. o.	7201/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács határozata a Rugalmassági Eszköznek a COVID-19-járvánnyal összefüggésben hozott azonnali költségvetési intézkedések finanszírozása céljából történő igénybeviteléről</i> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/546 határozata (2020. április 17.) a Rugalmassági Eszköznek a COVID-19-járvánnyal összefüggésben hozott azonnali költségvetési intézkedések finanszírozása céljából történő igénybeviteléről HL L 125., 2020.4.21., 3. o.	7203/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács határozata a rendkívüli tartaléknak a tagállamok számára nyújtandó sürgősségi segély, valamint a Covid19-járvány kapcsán az uniós polgári védelmi mechanizmus/rescEU további megerősítése céljából 2020-ban történő igénybeviteléről</i>	7204/20

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/547 határozata (2020.április 17.) a rendkívüli tartaléknak a tagállamok számára nyújtandó sürgősségi segély, valamint a Covid19-járvány kapcsán az uniós polgári védelmi mechanizmus/rescEU további megerősítése céljából 2020-ban történő igénybeviteléről HL L 125., 2020.4.21., 5. o.	
A Tanács rendelete a 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló 1311/2013/EU, Euratom rendeletnek a kötelezettségvállalásokra vonatkozó összesített tartalék hatályára tekintettel történő módosításáról <i>A Tanács (EU, Euratom) 2020/538 rendelete (2020. április 17.) a 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló 1311/2013/EU, Euratom rendeletnek a kötelezettségvállalásokra vonatkozó összesített tartalék hatályára tekintettel történő módosításáról</i> HL L 119I., 2020.4.17., 1. o.	7170/20

2020. április 15-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2023/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról</i> – <i>A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása</i> Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról (2018/0178 COD) A CM 2005/20 dokumentummal elindított írásbeli eljárás eredménye – A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása	5639/20 REV2
A Tanács indokolása	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Németország Magyarország által támogatott nyilatkozata Egyetértünk az olyan hiteles taxonómia létrehozásának céljával, amely iránymutatással szolgál a befektetők számára a környezeti szempontból fenntartható tevékenységek azonosításához. Ugyanakkor a nem uniós szabályozási hatáskörbe tartozó ágazatoknak a taxonómia körébe való bevonását illetően, erősen aggályosnak tartjuk a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok alkalmazását. Az erdészeti ágazattal kapcsolatban hangsúlyozzuk, hogy az erdészeti szakpolitika kialakítása tagállami hatáskörbe tartozik. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak az erdészeti ágazatra vonatkozó fenntarthatósági kritériumok meghatározására történő alkalmazása nem teremthet precedenst arra, hogy e szakpolitikai területen hatáskörök kerüljenek át a tagállamoktól az EU-hoz. Ezenfelül a fenntartható erdőgazdálkodás tekintetében Németország úgy véli, hogy a FOREST EUROPE-nak az európai erdőkkel folytatott fenntartható gazdálkodásra vonatkozó általános iránymutatásról szóló állásfoglalásában szereplő – a tagállamok és az Európai Unió által 1993-ban egyhangúlag elfogadott – fogalommeghatározást kellene alapnak tekinteni.	
Luxemburg nyilatkozata A taxonómiának alapvető eszközként kell szolgálnia ahhoz, hogy a befektetők azonosítani tudják a környezeti szempontból fenntartható tevékenységeket. Luxemburg emlékeztet arra, hogy a nukleáris energia nem biztonságos és nem is fenntartható energiaforrás. Egy hiteles taxonómiában ezért semmilyen nukleárisenergia-termeléssel és nukleáris üzemanyagciklussal kapcsolatos projekt nem szerepelhet fenntartható tevékenységként. E tekintetben a „jelentős károkozás elkerülését célzó” elv megerősítése a rendelet végleges változatában vélhetően fenntartja a taxonómia hitelességét a különféle európai befektetők és az uniós lakosság szemében. Bízunk abban, hogy az európai intézmények biztosítják ezen elv szigorú és egyértelmű alkalmazását. Ezen elv bármely eltérő alkalmazása – különösen a nukleáris energiát illetően – az ilyen technológiákba való hosszú távú bezáródás kockázatával járna, ezért meghatározhatatlan mértékű többletköltséget okozna, és ezzel szembe menne a fenntartható finanszírozási menetrend általános célkitűzésével.	

A Cseh Köztársaság, Magyarország, Szlovákia és Szlovénia nyilatkozata

A Cseh Köztársaság, Magyarország, Szlovákia és Szlovénia nagyra értékeli az elnökségnek a taxonómiáról szóló javaslattal kapcsolatos törekvéseit és erőfeszítéseit. Az energiáról szóló rendelkezésekkel kapcsolatos további munkára figyelemmel a Cseh Köztársaság, Magyarország, Szlovákia és Szlovénia hangsúlyozza, hogy a javaslat egyik alapelveként tiszteletben kell tartani a technológiai semlegességet.

A Cseh Köztársaság, Magyarország, Szlovákia és Szlovénia elismeri, hogy az éghajlatváltozásra gyors megoldást kell találni, ugyanakkor hosszú távon meg kell őrizni az energiaellátás biztonságát, stabilitását és megfizethetőségét. A klímasemlegesség eléréséhez alacsony szén-dioxid-kibocsátású, illetve a klímasemlegességre való átállást elősegítő energiaforrásokra és infrastruktúrára van szükség, és üdvözljük, hogy ez most már egyértelműen szerepel a taxonómiai keretben. A világ szakértői közössége által általánosan elismert tény, hogy szükség van az atomenergiára az éghajlatváltozás kezeléséhez. A Cseh Köztársaság, Magyarország, Szlovákia és Szlovénia az atomenergiát hosszú távon fenntartható és biztonságos energiaforrásnak tekinti. A jelenlegi nukleáris kapacitások fenntartása és jövőbeli fejlesztése – a magas szintű biztonsági és védelmi előírások tiszteletben tartása mellett – alapvető előfeltétele a klímasemlegesség elérésének, nemcsak a Cseh Köztársaságban, Magyarországon, Szlovákiában és Szlovéniában, hanem uniós szinten is. Ezt az IPCC és a nemzetközi energetikai szervezetek is megerősítették, és a Bizottság dokumentumai is tartalmazzák. Bízunk abban, hogy a Bizottság a vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok kidolgozása során biztosítani fogja a teljes átláthatóságot egy olyan hiteles, tényeken alapuló, szakértelemre, tudományos adatokra és a tagállamok megfelelő bevonására épülő folyamat keretében, amely lehetővé teszi majd valamennyi rendelkezésre álló energiatechnológia fenntarthatóságának teljes körű információkon alapuló, objektív és megkülönböztetéstől mentes értékelését.

A Cseh Köztársaság, Magyarország, Szlovákia és Szlovénia támogatja a klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére vonatkozó uniós célkitűzést. Ezzel összefüggésben a tagállamoknak minden szükséges eszközzel rendelkezniük kell ahhoz, hogy költséghatékony módon elérjék ezt az ambiciózus célkitűzést, és biztosítsák az éghajlatváltozás elleni erőfeszítéseink hitelességét.

Ausztria nyilatkozata Egyetértünk az olyan hiteles taxonómia létrehozásának céljával, amely iránymutatással szolgál a befektetők számára a környezeti szempontból fenntartható tevékenységek azonosításához. Továbbra is úgy gondoljuk, hogy a taxonómiát a lehető leggyorsabban el kell fogadni. A háromoldalú egyeztetés során már jelentős előrelépés történt. Ugyanakkor minden olyan taxonómia, amely lehetővé tenné, hogy az atomenergiát fenntarthatónak, vagy akár csak „a klímasemleges gazdaságra való átállást támogató tevékenységnek” vagy „támogató tevékenységnek” minősítsék, alapvetően hibás lenne, és súlyos kritikákra adhatna okot, mivel rossz jelzéseket és ösztönzőket küldene a pénzügyi piaci szereplőknek és befektetőknek. A tárgyalások eredménye nem tudja eloszlatni az azzal kapcsolatos aggodalmunkat, hogy a javasolt keret lehetővé teheti a pénzügyi források átirányítását a környezeti szempontból fenntartható tevékenységek felől olyan technológiák felé, amelyek nem tekinthetők sem biztonságosnak, sem pedig fenntarthatónak, mint amilyen például az atomenergia.	
Lengyelország nyilatkozata Lengyelország teljes mértékben támogatja a rendelet célkitűzéseit, különösen a környezeti szempontból fenntartható tevékenységekbe való befektetésekre vonatkozó megalapozott üzleti döntések támogatását. Álláspontunk szerint a jelenlegi szöveg egyes kulcskérdésekben túl nagy teret hagy az értelmezésnek. E kérdésekről másodlagos jogi aktusokban fognak dönteni, amelyeknek elfogadásában túl kicsi szerepet játszanak a tagállamok. Kedvezőtlenül ítéljük meg, hogy a rendelet nem tartalmaz garanciát arra vonatkozóan, hogy a földgázt a klímasemleges gazdaságra való átállást támogató tevékenységként ismernék el. Lengyelország rámutat, hogy a földgáz kulcsfontosságú áthidaló tüzelőanyag, amelyet országunk a szén kiváltására használ, miközben biztosítja a megújuló energiaforrások dinamikus fejlesztését is. Mi több, a „senki ne maradjon ki” elv gyakorlati megvalósítását mostanság Lengyelországban a földgázba való beruházások jelentik. Ezen beruházások nélkül Lengyelország energiaszerkezetének átalakítása jelentősen le fog lassulni, ami potenciálisan káros lenne az uniós éghajlat-politika szempontjából. A rendelet szövege nem tükrözi közvetlenül az atomenergia szerepét. Az atomenergia nélkülözhetetlen a klímasemlegesség eléréséhez, amit elismert nemzetközi szervezetek jelentései és elemzései és mindenekelőtt az Európai Bizottság dokumentumai, valamint a COP 25-ről elfogadott legutóbbi európai parlamenti állásfoglalás (59. pont) is megerősítettek. Ezenfelül, mivel az atomenergia kérdése a rendelet szövegéről folytatott tárgyalások során vitatott volt, a taxonómiába való felvételéről nem célszerű alacsonyabb szintű jogi aktusokban dönteni. Lengyelország elvárja, hogy az atomenergia és a földgáz területén elfogadott kompromisszum fényében a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok kidolgozása során tiszteletben tartsák a technológiasemlegesség elvét, és az uniós taxonómiából ne zárják ki a klímasemlegesség eléréséhez elengedhetetlen technológiákat. A taxonómiával foglalkozó technikai szakértői csoport a jelentésében olyan ajánlást fogalmazott meg, amely szerint létre kellene hozni egy szakértői csoportot a kiégett fűtőelemek és a radioaktív hulladék-kezelés környezeti hatásának vizsgálatára. Elvárjuk, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat – különösen az éghajlatváltozás mérséklésére irányuló tevékenységekkel kapcsolatban – csak akkor fogadjanak el, ha független szakértők ilyen objektív elemzést végeztek, és hogy vegyék figyelembe a vezető nemzetközi fórumok és szervezetek által benyújtott adatokat (IPCC, OECD). Lengyelország egyetért azzal, hogy olyan jogi keretet kell létrehozni, amely elősegíti a fenntartható növekedés finanszírozását. Úgy véljük azonban, hogy az ilyen intézkedéseknek konzisztenseknek kell lenniük az egyéb uniós szintű intézkedésekkel, továbbá biztosítaniuk kell az arányosságot. Véleményünk szerint a taxonómiai rendelettel a fenntarthatóság tekintetében bevezetendő további közzétételi kötelezettségek, amelyek párhuzamosak a közzétételről szóló rendeletben előírtakkal, és amelyeket nem előznek meg az európai bizottsági jogalkotási javaslat	

kidolgozása során végzett alapos elemzések, a tőkepiacon kívülről történő tőkebevonást eredményezhetnek. Ez a helyzet tehát ellentétes lehet a tőkepiaci unió keretében előirányzott intézkedésekkel. Ezenfelül, az alkalmazott megoldás, amely szerint a fenntarthatósággal kapcsolatos közzétételi kötelezettséget egyidejűleg két jogi aktus szabályozza (a taxonómiai és a közzétételről szóló rendelet), a rendelkezések átláthatóságának hiányát és értelmezési kétségeket eredményez azon szervezetek részéről, amelyekre a rendelkezések vonatkoznak. A fentiekre tekintettel felszólítjuk az Európai Bizottságot, hogy a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor kellően vegye figyelembe az arányosság és a koherencia szabályait, hogy a tőkepiaci unió céljainak teljesülése is biztosítva legyen. Felszólítjuk továbbá az Európai Bizottságot arra is, hogy a jövőbeli jogalkotási javaslatoknál vegye figyelembe az e rendelet és a közzétételről szóló rendelet között meglévő összefüggést. A fentiekre tekintettel Lengyelország nem ellenzi a fenntartható finanszírozásról szóló rendelet (taxonómiai rendelet) elfogadását, de nem tudja támogatni.	
Svédország nyilatkozata Svédország emlékeztetni kíván az azzal kapcsolatos aggályaira, ahogyan a taxonómiai rendelet a fenntartható erdőgazdálkodás és az erdészeti politika kérdését kezeli. A tárgyalások során folyamatosan szorgalmaztuk, hogy a rendeletben világos és egyértelmű hivatkozás szerepeljen a „fenntartható erdőgazdálkodás” fogalmának a Forest Europe által elfogadott meghatározására. Sajnálattal vesszük tudomásul, hogy ez a végső kompromisszumos szövegben már nem szerepel. A fenntartható erdőgazdálkodásnak a Forest Europe-féle nemzetközileg elfogadott, közismert és elismert fogalommeghatározása segített abban, hogy közel 30 éve a fenntartható erdőgazdálkodás páneurópai közös értelmezése érvényesüljön. A társjogalkotók által kialakított végső kompromisszum a fenntartható erdőgazdálkodás olyan eltérő fogalmát vezeti be, amely zavart kelthet a Forest Europe 47 aláíró fele, köztük az EU és tagállamai körében elfogadott közös értelmezésben. Rendkívül fontos, hogy a taxonómiai rendelet kidolgozásakor és alkalmazásakor megtartsuk ezt a közösen elfogadott fogalommeghatározást. Az e közös értelmezéstől való eltérés következtelenségekhez vezethet a fenntartható erdőgazdálkodás fogalmának használatában és alkalmazásában. Emlékeztetni kívánunk továbbá arra, hogy az Európai Unió Tanácsa ebben az évben két ízben is kijelentette¹, hogy bár az EU számos erdészeti vonatkozású szakpolitikával rendelkezik, az Európai Unió működéséről szóló szerződés nem tesz említést közös uniós erdészeti politikáról, hogy az erdők a tagállamok felelősségi körébe tartoznak, és hogy az erdészet területéhez kapcsolódó minden uniós határozatnak és szakpolitikának tiszteletben kell tartania a szubszidiaritás elvét és a tagállamok e területtel kapcsolatos hatásköreit. Mivel a végleges szöveg nem tekinthető elfogadhatónak a fenntartható erdőgazdálkodás és az erdészeti politika kérdésének kezelése szempontjából, Svédországnak nem áll módjában támogatni a rendelet elfogadását. Arra ösztönözzük a Bizottságot és a majdani szakértői csoportokat, hogy a technikai vizsgálati kritériumok és a másodlagos jogszabályok kidolgozásakor vegyék figyelembe a fentieket. ¹A Tanács és a tagállamok kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott következtetések „A világ erdőinek védelmére és helyreállítására irányuló uniós fellépés fokozásáról” című közleményről (elfogadva 2019. december 16-án) A Tanács következtetései az uniós erdőgazdálkodási stratégia végrehajtása terén elért előrehaladásról és egy új erdészeti stratégiai keretről (elfogadva 2019. április 15-én).	

A Cseh Köztársaság és Szlovákia nyilatkozata Mi, a Cseh Köztársaság és Szlovákia delegációi méltányoljuk az elnökség arra irányuló erőfeszítését, hogy sikerüljön megállapodásra jutni az Európai Parlamenttel a taxonómiai javaslatról. Tekintettel az előttünk álló teendőkre, a fenntartható erdőgazdálkodást és az erdészeti politikát illetően az alábbi két észrevételt tartjuk szükségesnek. A taxonómiáról folytatott tárgyalások során folyamatosan szorgalmaztuk, hogy a rendeletben világos és egyértelmű hivatkozás szerepeljen a „fenntartható erdőgazdálkodás” fogalmának a Forest Europe által elfogadott meghatározására. Sajnálattal vesszük tudomásul, hogy ez a végső kompromisszumos szövegben már nem szerepel. A fenntartható erdőgazdálkodásnak a Forest Europe-féle nemzetközileg elfogadott, közismert és elismert fogalom meghatározása segített abban, hogy közel 30 éve a fenntartható erdőgazdálkodás páneurópai közös értelmezése érvényesüljön. A társjogalkotók által kialakított végső kompromisszum a fenntartható erdőgazdálkodás olyan eltérő fogalmát vezeti be, amely zavart kelthet a Forest Europe 47 aláíró fele, köztük az EU és tagállamai körében elfogadott közös értelmezésben. Rendkívül fontos, hogy a taxonómiai rendelet kidolgozásakor és alkalmazásakor megtartsuk ezt a közösen elfogadott fogalom meghatározást. Az e közös értelmezéstől való eltérés következtelenségekhez vezethet a fenntartható erdőgazdálkodás fogalmának használatában és alkalmazásában. Emlékeztetni kívánunk továbbá arra, hogy az Európai Unió Tanácsa ebben az évben két ízben is kijelentette*, hogy bár az EU számos erdészeti vonatkozású szakpolitikával rendelkezik, az Európai Unió működéséről szóló szerződés nem tesz említést közös uniós erdészeti politikáról, hogy az erdők a tagállamok felelősségi körébe tartoznak, és hogy az erdészet területéhez kapcsolódó minden uniós határozatnak és szakpolitikának tiszteletben kell tartania a szubszidiaritás elvét és a tagállamok e területtel kapcsolatos hatásköreit. Arra ösztönözzük a Bizottságot és a majdani szakértői csoportokat, hogy a technikai vizsgálati kritériumok és a másodlagos jogszabályok kidolgozásakor vegyék figyelembe a fentieket. * A Tanács és a tagállamok kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott következtetések „A világ erdőinek védelmére és helyreállítására irányuló uniós fellépés fokozásáról” című közleményről (elfogadva 2019. december 16-án); A Tanács következtetései az uniós erdőgazdálkodási stratégia végrehajtása terén elért előrehaladásról és egy új erdészeti stratégiai keretről (elfogadva 2019. április 15-én).	
Magyarország nyilatkozata Aggodalmunkat kívánjuk kifejezni a rendelet tárgyi és személyi hatályának jelentős mértékű kiszélesítésével kapcsolatban. A hatály olyan termékekre történő kiterjesztése, amelyek semmiféle környezeti, társadalmi vagy irányítási célt nem szolgálnak, csak tovább növelné a piaci szereplők adminisztratív terheit anélkül, hogy további hasznos információkat nyújtana a befektetőknek. Emellett nem helyénvaló kiterjeszteni a hatályt a 2013/34/EU irányelv 19a. és 29a. cikkének hatálya alá tartozó vállalkozásokra. A nem pénzügyi beszámolási követelmények az Európai Bizottság által folytatott célravezetőségi vizsgálat tárgyát képezik, és a tervek között szerepel a követelmények felülvizsgálata is, éppen ezért e területen bármely új követelményt az érintett szakértőkkel végzett alapos értékelést követően lett volna célszerű bevezetni.	

2020. április 15-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2000/20
Több fél átmeneti megállapodása fellebbezés esetén a választottbírószági eljárás alkalmazásáról a vitarendezési egyetértés 25. cikke alapján – Jóváhagyás	7112/20
2020. április 15-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2057/20
Az Európai Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség igazgatótanácsa – Gintarė BUŽINSKAITĖ litván póttag kinevezése Vilija KONDROTIENĖ lemondó póttag hivatalának betöltésére	6514/20
2020. április 15-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2056/20
Az Európai Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség igazgatótanácsa – Angeliki MÍRU görög póttag kinevezése Jeórjosz GURZULÍDISZ lemondó póttag hivatalának betöltésére	6153/20
2020. április 15-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2055/20
A Nemek Közötti Egyenlőség Európai Intézetének igazgatótanácsa – Katja GERSTMANN osztrák póttag kinevezése Eva-Maria BURGER lemondó póttag hivatalának betöltésére	6154/20
2020. április 15-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2054/20
A szociális biztonsági rendszerek koordinációjával foglalkozó tanácsadó bizottság – Anna SVÄRD svéd tag kinevezése Johanna MÖLLERBER lemondó tag hivatalának betöltésére	6600/20
2020. április 16-án lezárult írásbeli eljárás	CM 2048/20
<i>A Tanács határozata az Európai Uniónak az iraki biztonsági ágazat reformját támogató tanácsadó missziója (EUAM Irak) misszióvezetője megbízatásának meghosszabbításáról</i> A Tanács (KKBP) 2020/530 határozata (2020. április 16.) az Európai Uniónak az iraki biztonsági ágazat reformját támogató tanácsadó missziója (EUAM Irak) misszióvezetője megbízatásának meghosszabbításáról HL L 120., 2020.4.17., 1. o.	6917/20

2020. április 16-án lezárult írásbeli eljárás	CM 2048/20
<i>Szíria: korlátozó intézkedések – előzetes értesítések</i> Értesítés a Szíriával szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 2013/255/KKBP tanácsi határozatban és a szíriai helyzetre tekintettel korlátozó intézkedések meghozataláról szóló 36/2012/EU tanácsi rendeletben előírt korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó egyes személyek és szervezetek részére HL C 124., 2020.4.17., 2. o.	6940/20
2020. április 17-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2062/20
<i>A Tanács rendelete a 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló 1311/2013/EU, Euratom rendeletnek a kötelezettségvállalásokra vonatkozó összesített tartalék hatályára tekintettel történő módosításáról</i> A Tanács (EU, Euratom) 2020/538 rendelete (2020. április 17.) a 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló 1311/2013/EU, Euratom rendeletnek a kötelezettségvállalásokra vonatkozó összesített tartalék hatályára tekintettel történő módosításáról HL L 119I., 2020.4.17., 1. o.	7170/20
2020. április 17-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2061/20
Az előirányzatoknak a 2020-as pénzügyi évre vonatkozó általános költségvetés III. szakaszán (Bizottság) belüli, DEC 03/2020 sz. átcsoportosításának jóváhagyása	7116/20
2020. április 21-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2076/20
<i>A Tanács határozata a Tanács eljárási szabályzatától a Covid19-világjárvány által az Unióban okozott utazási nehézségekre tekintettel, az (EU) 2020/430 határozattal bevezetett ideiglenes eltérés meghosszabbításáról</i> A Tanács (EU) 2020/556 határozata (2020. április 21.) a Tanács eljárási szabályzatától a Covid19-világjárvány által az Unióban okozott utazási nehézségekre tekintettel, az (EU) 2020/430 határozattal bevezetett ideiglenes eltérés meghosszabbításáról HL L 128I., 2020.4.23., 1. o.	7337/20

2020. április 22-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2041/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 1301/2013/EU és az 1303/2013/EU rendeletnek az európai strukturális és beruházási alapok Covid19-járványra adott válaszlépésekre történő felhasználásához kivételes rugalmasságot biztosító egyedi intézkedések tekintetében történő módosításáról</i> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/558 rendelete (2020. április 23.) az 1301/2013/EU és az 1303/2013/EU rendeletnek az európai strukturális és beruházási alapok Covid19-járványra adott válaszlépésekre történő felhasználásához kivételes rugalmasságot biztosító egyedi intézkedések tekintetében történő módosításáról HL L 130., 2020.4.24., 1. o.	7/20 REV1
Görögország nyilatkozata Hangsúlyoznunk kell, hogy rendkívül fontos, hogy a rendelkezésre álló források (alapok, illetve régiókatégoriák közötti) újraelosztását kiterjesszük a 2020-at megelőző évekre is (tehát a 2017–2019-es időszakra), mivel a 2017–2019-es évek kötelezettségvállalásaira vonatkozó további rugalmasság lehetővé fogja tenni Görögország számára, hogy eredményesebben lépjen fel ezzel a soha nem látott léptékű válsággal szemben. Lényeges továbbá, hogy a támogatás a vállalatok méretétől függetlenül nyújtható legyen, különösen a finanszírozási eszközök igénybevétele tekintetében.	
Spanyolország nyilatkozata Spanyolország nagyra értékeli a koronavírusra való reagálást célzó, kiterjesztett beruházási kezdeményezésben (CRII +) biztosított rugalmasságot, és arra kéri a Bizottságot, hogy folytassa az európai strukturális és beruházási alapokról szóló rendeletek kiigazítását annak érdekében, hogy jogbiztonságot nyújtson a nemzeti és regionális hatóságoknak. A következő módosításkor figyelembe kell venni az olyan elemeket, mint például a 2017-es, 2018-as és 2019-es éves kötelezettségvállalások felhasználása, valamint a kontrollok és ellenőrzések elvégzésének határideje szempontjából biztosított rugalmasság, illetve a „vis maior” fogalom meghatározásával kapcsolatos fokozottabb jogbiztonság.	
Lettország nyilatkozata Nyugtázzuk, hogy a 2004-ben, illetve 2004 után csatlakozott tagállamok esetében az új 25a. cikk második bekezdésével összhangban nem kell majd betartani a Kohéziós Alap egyharmados részarányát, és az allokációk átcsoportosíthatók az ERFA, az ESZA és a Kohéziós Alap között. A közös rendelkezésekről szóló rendelet VII. mellékletének 6. pontja e tekintetében nem releváns. Az alapok közötti átcsoportosítás terén biztosított rugalmasság nagy szerepet játszik a közvetlen egészségügyi válsággal szembeni fellépésben, és hozzájárul a gyors gazdasági fellendülést támogató hatékony beruházási szerkezet kialakításához.	

2020. április 22-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2042/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a 223/2014/EU rendeletnek a Covid19-járvány kezelése érdekében bevezetendő egyedi intézkedések tekintetében történő módosításáról</i> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/559 rendelete (2020. április 23.) a 223/2014/EU rendeletnek a Covid19-járvány kezelése érdekében bevezetendő egyedi intézkedések tekintetében történő módosításáról HL L 130., 2020.4.24., 7. o.	8/20 REV1
2020. április 22-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2063/20
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az orvostechnikai eszközökről szóló (EU) 2017/745 rendeletnek a benne foglalt bizonyos rendelkezések alkalmazási időpontja tekintetében történő módosításáról</i> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/561 rendelete (2020. április 23.) az orvostechnikai eszközökről szóló (EU) 2017/745 rendeletnek a benne foglalt bizonyos rendelkezések alkalmazási időpontja tekintetében történő módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg) HL L 130., 2020.4.24., 18. o.	10/20 REV1
2020. április 22-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2064/20 REV1
<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az 508/2014/EU és az 1379/2013/EU rendeletnek a Covid19-járvány halászati és akvakultúra-ágazatra gyakorolt hatásának enyhítésére irányuló egyedi intézkedések tekintetében történő módosításáról</i> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/560 rendelete (2020. április 23.) az 508/2014/EU és az 1379/2013/EU rendeletnek a Covid19-járvány halászati és akvakultúra-ágazatra gyakorolt hatásának enyhítésére irányuló egyedi intézkedések tekintetében történő módosításáról HL L 130., 2020.4.24., 11. o.	9/20 REV1

Svédország nyilatkozata Svédország elvi alapon ellenzi a tárolási támogatást, valamint az adatgyűjtésre és az ellenőrzésre kiutalt költségvetési források egyéb célra történő felhasználását. Svédország ugyanakkor a jelenlegi rendkívüli körülményekre tekintettel kész elfogadni a javasolt intézkedéseket a mostani konkrét esetben. Svédország elvi alapon úgy véli, hogy az intézkedések 2020 decemberén túlmenő meghosszabbítása nem indokolt.	
A Bizottság nyilatkozata A Bizottság üdvözli, hogy az Európai Parlament és a Tanács gyorsan elfogadta az Európai Tengerügyi és Halászati Alap módosítására irányuló bizottsági javaslatot, amelynek az a célja, hogy enyhítse a Covid19-járvány hatásait, valamint hogy segítséget nyújtson halászaiknak és akvakultúra-ágazati termelőinknek. A Bizottság szeretné kiemelni, hogy a halászati ellenőrzés és a tudományos adatok gyűjtése nagy jelentőséggel bír a halállományokkal – a rendelkezésre álló legjobb tudományos szakvélemények és a megbízható végrehajtás alapján – folytatott fenntartható gazdálkodás szempontjából. A pénzügyi források említett területeket érintő csökkenése nem vezethet ahhoz, hogy romoljanak a közös halászati politika e nélkülözhetetlen tényezői révén elért eredmények. A Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy javaslata és a hozzá kapcsolódó módosítások a Covid19-járvány okozta egyedülálló válsághelyzetet kezelik, valamint a járvány következményeinek enyhítésére irányuló, rendkívüli és azonnal szükséges támogatásokat igyekeznek biztosítani. A javaslat és a módosítások nem befolyásolhatják az Európai Tengerügyi és Halászati Alapról szóló jövőbeli rendeletet.	

2020. április 22-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2082/20
<i>A Tanács határozata a 2013/184/KKBP határozat módosításáról és a Tanács végrehajtási rendelete a Mianmarral/Burmával szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 401/2013/EU rendelet végrehajtásáról</i> A Tanács (KKBP) 2020/563 határozata (2020. április 23.) a Mianmarral/Burmával szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 2013/184/KKBP határozat módosításáról HL L 130., 2020.4.24., 25. o.	6888/20
<i>A Tanács végrehajtási rendelete a Mianmarral/Burmával szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 401/2013/EU rendelet végrehajtásáról</i> A Tanács (EU) 2020/562 végrehajtási rendelete (2020. április 23.) a Mianmarral/Burmával szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 401/2013/EU rendelet végrehajtásáról HL L 130., 2020.4.24., 23. o.	6890/20
<i>A Tanács határozata és végrehajtási rendelete a Mianmarral/Burmával szembeni korlátozó intézkedésekről – értesítéstervezetek</i> Értesítés a (KKBP) 2020/563 tanácsi határozattal módosított, a Mianmarral/Burmával szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 2013/184/KKBP tanácsi határozatban, valamint az (EU) 2020/562 tanácsi végrehajtási rendelettel végrehajtott, a Mianmarral/Burmával szembeni korlátozó intézkedésekről szóló 401/2013/EU rendeletben előírt korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személyek részére HL C 133., 2020.4.24., 2. o.	6986/20
<i>A Tanács határozata az Átfogó Atomcsendszerződés Szervezetének (CTBTO) Előkészítő Bizottsága által folytatott tevékenységek uniós támogatásáról szóló (KKBP) 2018/298 határozat módosításáról</i> A Tanács (KKBP) 2020/564 határozata (2020. április 23.) az Átfogó Atomcsendszerződés Szervezetének (CTBTO) Előkészítő Bizottsága által folytatott tevékenységeknek az Előkészítő Bizottság monitoring- és ellenőrzési képességeinek megerősítése céljából, valamint a tömegpusztító fegyverek elterjedése elleni EU-stratégia végrehajtásának keretében történő uniós támogatásáról szóló (KKBP) 2018/298 határozat módosításáról HL L 130., 2020.4.24., 27. o.	7270/20
2020. április 24-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2040/20
<i>A Tanács határozata az Európai Unió és Japán közötti, a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló megállapodásnak az Európai Unió nevében történő aláírásáról és az ideiglenes alkalmazásáról</i> A Tanács határozata az Európai Unió és Japán közötti, a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló megállapodásnak az Európai Unió nevében történő aláírásáról és az ideiglenes alkalmazásáról	15259/19
Az Európai Unió és Japán közötti, a polgári légi közlekedés biztonságáról szóló megállapodás	15260/19

2020. április 24-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2038/20
<i>Megállapodás az Európai Unió és a Koreai Köztársaság között a légi közlekedés bizonyos kérdéseiről</i> A Tanács határozata az Európai Unió és a Koreai Köztársaság közötti, a légi közlekedés bizonyos kérdéseiről szóló megállapodásnak az Unió nevében történő aláírásáról	15079/19 15082/19
2020. április 27-én lezárult írásbeli eljárás	CM 2110/20
<i>A Tanács határozata az Európai Unió és Új-Zéland közötti, a vámügyekben történő együttműködésről és kölcsönös igazgatási segítségnyújtásról szóló megállapodással létrehozott Vámügyi Együttműködési Vegyes Bizottságban a Vámügyi Együttműködési Vegyes Bizottság belső eljárási szabályzatának elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról</i> A Tanács határozata az Európai Unió és Új-Zéland közötti, a vámügyekben történő együttműködésről és kölcsönös igazgatási segítségnyújtásról szóló megállapodással létrehozott Vámügyi Együttműködési Vegyes Bizottságban a Vámügyi Együttműködési Vegyes Bizottság belső eljárási szabályzatának elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról	6882/20
<i>Az Európai Unió–Új-Zéland Vámügyi Együttműködési Vegyes Bizottság határozata az eljárási szabályzatának elfogadásáról</i> Az Európai Unió–Új-Zéland Vámügyi Együttműködési Vegyes Bizottság határozata az eljárási szabályzatának elfogadásáról	6932/20
2020. április 28-án lezárult írásbeli eljárás	CM 2115/20
<i>A Tanács határozata a Tudományos és Műszaki Bizottság tagjainak kinevezéséről</i> A Tanács határozata (2020. április 28.) a Tudományos és Műszaki Bizottság tagjainak kinevezéséről HL C 145., 2020.4.30., 1. o.	6602/20
2020. április 30-án lezárult írásbeli eljárás	CM 2128/20
A Tanács határozata az Európai Unió által az erdészeti jogszabályok végrehajtásáról, az erdészeti irányításról és az erdészeti termékek kereskedelméről szóló, az Európai Unió és a Vietnámi Szocialista Köztársaság közötti önkéntes partnerségi megállapodás 18. cikke alapján létrehozott, a megállapodás végrehajtásával foglalkozó vegyes bizottságban annak eljárási szabályzatának elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspontról	15095/19 7027/20
2020. április 30-án lezárult írásbeli eljárás	CM 2126/20
A Tanács határozata az Európai Unió Tanácsa főtitkárának a 2020. július 1-jétől 2025. június 30-ig tartó időszakra történő kinevezéséről	7570/20