

Briuselis, 2020 m. gegužės 18 d.
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

PRANEŠIMAS

Dalykas: MĖNESINĖ TARYBOS AKTŲ SUVESTINĖ. 2020 M. BALANDŽIO MĖN.

Šiame dokumente pateikiamas 2020 m. balandžio mėn. Tarybos priimtų aktų¹ sąrašas^{2,3}

Jame nurodyta informacija apie teisėkūros ir ne teisėkūros procedūra priimamų aktų priėmimą, be kita ko:

- priėmimo data,
- atitinkamas Tarybos posėdis,
- priimto dokumento numeris,
- nuoroda į Oficialųjį leidinį,
- nuoroda į Tarybos posėdžio, kurio metu buvo priimtas aktas, protokolą.

¹ Kad būtų lengviau patikrinti dokumentus, nurodomi ir trumpieji pavadinimai, minimi Tarybos posėdžių darbotvarkėse (žr. kursyvu).

² Išskyrus tam tikrus ribotos taikymo srities aktus, pvz., procedūrinius sprendimus, aktus dėl paskyrimo, konkrečius sprendimus dėl biudžeto ir t. t.

³ Įprasta teisėkūros procedūra priimtų aktų atveju gali skirtis Tarybos posėdžio, kuriame priimtas atitinkamas aktas, data ir faktinė to akto data, kadangi įprasta teisėkūros procedūra priimami aktai laikomi priimtais tik tuomet, kai juos pasirašo Tarybos pirmininkas ir Europos Parlamento pirmininkas bei abiejų institucijų generaliniai sekretoriai.

Šis dokumentas taip pat pateikiamas Tarybos interneto svetainėje:

[Mėnesinės Tarybos aktų \(aktų\) suvestinės. Taryba](#)

Suvestinėje išvardytus dokumentus galima rasti Tarybos dokumentų viešame registre: [Dokumentai ir leidiniai. Taryba](#).

Jei nėra galimybės tiesiogiai susipažinti su dokumentais, paraišką dėl galimybės susipažinti su dokumentais galima pateikti šiuo adresu:

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

Pažymėtina, kad šis dokumentas pateikiamas tik informavimo tikslais – tik Tarybos posėdžių protokolai yra autentiški. Jie pateikiami Tarybos interneto svetainėje: [Tarybos posėdžių protokolai. Taryba](#)

INFORMACIJA APIE AKTUS, KURIUOS TARYBA PRIĖMĖ 2020 M. BALANDŽIO MĖN.

2020 m. balandžio 2 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1983/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo skiriamas Europos Sąjungos specialusis įgaliotinis Belgrado ir Prištinos dialogui ir kitiems Vakarų Balkanų regioniniams klausimams</i> 2020 m. balandžio 2 d. Tarybos sprendimas (BUSP) 2020/489, kuriuo skiriamas Europos Sąjungos specialusis įgaliotinis Belgrado ir Prištinos dialogui ir kitiems Vakarų Balkanų regioniniams klausimams OL L 105, 2020 4 3, p. 3–6	6754/20
<i>Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1352/2014 dėl ribojamųjų priemonių atsižvelgiant į padėtį Jemene</i> 2020 m. balandžio 2 d. Tarybos reglamentas (ES) 2020/488, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1352/2014 dėl ribojamųjų priemonių atsižvelgiant į padėtį Jemene OL L 105, 2020 4 3, p. 1–2	6831/20
2020 m. balandžio 3 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1868/20
<i>Tarybos sprendimas dėl paviršinio deficito susidarymo Rumunijoje</i> 2020 m. balandžio 3 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/509 dėl paviršinio deficito susidarymo Rumunijoje OL L 110, 2020 4 8, p. 58–59	6304/20
2020 m. balandžio 3 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1868/20
<i>Tarybos rekomendacija siekiant panaikinti paviršinį valdžios sektoriaus deficitą Rumunijoje</i> 2020 m. balandžio 3 d. Tarybos rekomendacija siekiant panaikinti paviršinį valdžios sektoriaus deficitą Rumunijoje 2020/C 116/01 OL C 116, 2020 4 8, p. 1–3	6305/20
2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2020/20
<i>Tarybos sprendimas dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Ukrainos bendradarbiavimo susitarimo dėl civilinės pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (GNSS) protokolo, kuriuo atsižvelgiama į Bulgarijos Respublikos, Kroatijos Respublikos ir Rumunijos įstojimą į Europos Sąjungą, pasirašymo Europos Sąjungos bei jos valstybių narių vardu</i> 2019 m. lapkričio 18 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/520 dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Ukrainos bendradarbiavimo susitarimo dėl civilinės pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (GNSS) protokolo, kuriuo atsižvelgiama į Bulgarijos Respublikos, Kroatijos Respublikos ir Rumunijos įstojimą į Europos Sąjungą, pasirašymo Europos Sąjungos bei jos valstybių narių vardu OL L 117, 2020 4 15, p. 1–2	13318/19

2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2013/20
<i>Tarybos sprendimas dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Transporto bendrijos Regioniniame valdymo komitete, dėl tam tikrų biudžeto klausimų, susijusių su Transporto bendrijos steigimo sutarties įgyvendinimu</i> 2020 m. balandžio 7 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/522 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Transporto bendrijos Regioniniame valdymo komitete, dėl tam tikrų biudžeto klausimų, susijusių su Transporto bendrijos steigimo sutarties įgyvendinimu OL L 117, 2020 4 15, p. 9–9	6432/20 6534/20
2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2006/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2011/235/BUSP dėl ribojamųjų priemonių, taikytinų tam tikriems asmenims ir subjektams atsižvelgiant į padėtį Irane</i> 2020 m. balandžio 7 d. Tarybos sprendimas (BUSP) 2020/512, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2011/235/BUSP dėl ribojamųjų priemonių, taikytinų tam tikriems asmenims ir subjektams atsižvelgiant į padėtį Irane OL L 113, 2020 4 8, p. 22–37	6113/20
<i>Tarybos įgyvendinimo reglamentas, kuriuo įgyvendinamas Reglamentas (ES) Nr. 359/2011 dėl ribojamųjų priemonių, taikytinų tam tikriems asmenims, subjektams ir įstaigoms atsižvelgiant į padėtį Irane</i> 2020 m. balandžio 7 d. Tarybos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/510, kuriuo įgyvendinamas Reglamentas (ES) Nr. 359/2011 dėl ribojamųjų priemonių, taikytinų tam tikriems asmenims, subjektams ir įstaigoms atsižvelgiant į padėtį Irane OL L 113, 2020 4 8, p. 1–17	6115/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas (BUSP) 2017/1869 dėl Europos Sąjungos patariamąsios misijos saugumo sektoriaus reformai Irake remti (EUAM Iraq)</i> 2020 m. balandžio 7 d. Tarybos sprendimas (BUSP) 2020/513, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas (BUSP) 2017/1869 dėl Europos Sąjungos patariamąsios misijos saugumo sektoriaus reformai Irake remti (EUAM Iraq) OL L 113, 2020 4 8, p. 38–40	6270/20

2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1987/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje</i> <i>– Per pirmąją svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas</i> Per pirmąją svarstymą priimta Tarybos pozicija siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje – Tarybos priimta 2020 m. balandžio 7 d.	5115/20
Tarybos motyvų pareiškimas	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Belgijos pareiškimas Belgija susipažino su gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlyto preliminarus susitarimo dėl Judumo dokumentų rinkinio I socialinio ir rinkos ramsčio rezultatais. Belgija palankiai vertina tai, kad iš esmės pagerintos sunkvežimių vairuotojų darbo sąlygos, visų pirma uždraudus kassavaitinį poilsį kabinoje ir pradėjus taikyti komandiravimo taisykles kabotažo operacijoms. Ateityje turėtų būti sudarytos vienosios sąlygos, įtraukus lengvasias komercines transporto priemones į viso Judumo dokumentų rinkinio taikymo sritį, nustačius, kad sunkvežimiai kas 8 savaites turi būti grąžinami į įmonės buveinę, ir taikant plataus užmojo naujų išmaniųjų tachografų diegimo tvarkaraštį – taip bus galima geriau užtikrinti galiojančių ir naujų taisyklių vykdymą. Todėl Belgija mano, kad nenuoseklu dar labiau apriboti patekimą į rinką nustatant 4 dienų trukmės veiklos pertraukos laikotarpį kabotažo atžvilgiu, nors tuo pat metu Europos Sąjunga užtikrins aukštynkryptę socialinę konvergenciją. Mūsų supratimu, veiklos pertraukos laikotarpis yra prekybos kliūtis, prieštaraujanti vidaus rinkos dvasiai ir logistikos grandinės veiksmingumui, nes kabotažo operacijos suteikia galimybę išvengti kelionių be krovinio. Taip pat apgailestaujame dėl to, kad įtrauktas pasiūlymas dėl ilgalaikio komandiravimo, kuris nebuvo įtrauktas nei į Komisijos pasiūlymą, nei į abiejų teisėkūros institucijų susitarimus ir dar nebuvo atidžiai įvertintas. Todėl, nepaisant į dokumentų rinkinį įtrauktų teigiamų socialinių elementų, Belgija susilaikys balsuojant dėl šio susitarimo.	

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija reiškia didelį susirūpinimą dėl to, kad preliminarus susitarimas dėl I judumo dokumentų rinkinio prieštarauja vienai iš pagrindinių laisvių – laisvei teikti paslaugas bendrojoje rinkoje, laisvo darbuotojų judėjimo principui, taip pat pagrindinei ES politikai ir tikslams klimato srityje.

Visų pirma reikalavimas grąžinti sunkiąsias transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę bent kartą kas 8 savaites prieštarauja ES plataus užmojo klimato tikslams, kuriuos 2019 d. gruodžio 11 d. Europos Komisija nustatė naujajame Žaliajame kurse. Jeigu tokia pareiga bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinio Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis. Šiam sektoriui jau ir taip tenka maždaug ketvirtadalis viso ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančios dujų kiekio.

Nepaisant mūsų pastangų atkreipti dėmesį į šiuos aspektus ir nepaisant mokslinių įrodymų, gautų atlikus tyrimus dėl tokios pareigos poveikio reisų be krovinio skaičiaus ir išmetamo CO₂ kiekio didėjimui, visiškai neatsižvelgiama į numatomą šios nuostatos poveikį, o racionalūs argumentai atmetami. Be to, nors pagal geresnio reglamentavimo darbotvarkę reikalaujama atlikti visų tokių priemonių poveikio vertinimą ES lygmeniu, toks vertinimas dar nepateiktas.

Transporto priemonių grąžinimas į įsisteigimo valstybę narę yra tik vienas iš I judumo dokumentų rinkinyje siūlomų pernelyg ribojamojo pobūdžio ir diskriminacinių priemonių pavyzdžių. Panašų susirūpinimą mums kelia kabotažo apribojimai – pernelyg ilgas veiklos pertraukos laikotarpis. Šis veiklos pertraukos laikotarpis yra protekcionistinė priemonė, kuri padarys gana neigiamą poveikį bendrajai rinkai. Remiantis žinomų mokslo tiriamųjų institutų skaičiavimais, dėl pareigos grąžinti sunkvežimius ir kabotažo operacijoms taikomų apribojimų per metus bus išmetami papildomi milijonai tonų CO₂.

Kitas didelį susirūpinimą keliantis klausimas yra tai, kad dėl privalomo transporto priemonių grąžinimo nepalankioje padėtyje atsidurs tos valstybės narės, kurioms dėl jų geografinės padėties kils didelių sunkumų teikiant vežimo sunkvežimiais paslaugas bendrojoje rinkoje, nes jų transporto priemonės turės nuvažiuoti daug didesnius atstumus ir įveikti dideles gamtines kliūtis, ypač salų atveju.

Dar vienas veiksnys, į kurį nebuvo tinkamai atsižvelgta, – nesąžininga trečiųjų šalių vežėjų konkurencija. Tai kelia ypač didelį nerimą, nes sprendimas, kurį reikės vykdyti, turės ilgalaikį poveikį ne tik transporto sektoriui, bet ir visai ES ekonomikai.

Transporto sektorius vertas teisingos ir tvirtos ES teisinės sistemos, kuri toliau skatintų jo vystymąsi, kartu užtikrinant realistiškas ir įgyvendinamas taisykles. Preliminariame susitarime, vietoj subalansuotų nuostatų ir tikro kompromiso, nustatomos ribojamojo pobūdžio, neproporcingos ir protekcionistinės priemonės.

I judumo dokumentų rinkinys yra itin svarbus Europos bendrajai rinkai ir kelių transporto sektoriui. Šiandien, labiau nei bet kada anksčiau, turime išsaugoti sklandų bendrosios rinkos ir visų ES valstybių narių ekonomikos veikimą, kartu užtikrindami suderinamumą su kitų sričių ES politika.

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija pareiškė prieštaraujančios tam, kad, teisininkams lingvistams atliekant techninę tekstų peržiūrą, į priimtą politinį susitarimą dėl trijų I judumo dokumentų rinkinio teisės aktų būtų automatiškai įtraukta subsidiarumo ir proporcingumo nuostata.

Pripažįstame, kad subsidiarumo ir proporcingumo principai yra itin svarbūs įgyvendinant ES įgaliojimus. Tačiau tokios nuostatos įtraukimas šiame vėlyvame teisėkūros proceso etape apkritai nėra gera praktika, o I judumo dokumentų rinkinio atveju tam pritarti ypač sunku dėl viso dokumento politinio opumo ir atsižvelgiant į ilgalaikes siūlomų nuostatų pasekmes Europos kelių transporto sektoriaus veikimui.

Deja, tai taip pat rodo, kad skubus procesas padarė neigiamą poveikį priimto teisės akto kokybei. Be to, norėtume pabrėžti, kad trūksta kai kurių itin svarbių politinio susitarimo nuostatų poveikio vertinimo. Šį faktą pripažino ir Komisija savo pareiškime, kuris buvo pateiktas 2019 m. gruodžio 20 d. Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER I) susitikime; jame Komisija patvirtino, kad kai kurios priemonės nebuvo įtrauktos į 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos pateiktus pasiūlymus, o jų poveikio vertinimas nebuvo atliktas.

Dėl išsamios analizės trūkumo kyla kliūčių tinkamam trijuose I judumo dokumentų rinkinio teisėkūros procedūra priimamuose aktuose siūlomų priemonių įvertinimui jų atitikties proporcingumo taisyklei atžvilgiu.

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Atsižvelgdami į precedento neturintį koronaviruso (COVID-19) plitimą, kuris daro ir, deja, toliau darys didžiulį poveikį kelių transporto sektoriui, Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija prašo sustabdyti su I judumo dokumentų rinkiniu susijusį darbą iki pandemijos pabaigos. Todėl šiuo sudėtingu laikotarpiu balsuojame prieš šio dokumento priėmimą taikant rašytinę procedūrą.

Tikėtina, kad dauguma įmonių sustabdys arba nutrauks operacijas, dėl to labai sumažės transporto paslaugų teikimo apimtys ir, atitinkamai, prekių tiekimas, o tai pakenks ES piliečiams ir sklandžiam ekonomikos veikimui.

Atsižvelgiant į nepakeičiamą kelių transporto vaidmenį gaivinimo pastangose laikotarpiu po COVID-19 protrūkio ir į sektoriaus patirtus didžiulius nuostolius protrūkio suvaldymo metu, ES kelių transportas ir ekonomika nebus pajėgūs atlaikyti I judumo dokumentų rinkiniu sukulto bereikalingo reglamentavimo šoko. Šiame kontekste turime atkreipti dėmesį į tai, kad didžioji dauguma kelių transporto įmonių Europos Sąjungoje yra mažosios ir vidutinės įmonės, kurios yra ypač pažeidžiamos.

Dabartinėmis aplinkybėmis I judumo dokumentų rinkinio tokia forma, kokia šiuo metu yra, priėmimas nėra nei tinkamas, nei pagrįstas sprendimas. Norėtume pabrėžti, kad, kai koronaviruso sukelta krizė bus pasibaigusi, ES ekonominis klimatas bus visiškai kitoks, ir manome, kad, reaguojant į šias naujas realijas, kelių transporto sektoriuje reikės naujų sprendimų.

Atsižvelgdami į pirmiau išdėstytą padėtį esame įsitikinę, kad I judumo dokumentų rinkinyje išdėstyti sprendimai turėtų būti performuluoti, kad jais būtų atsižvelgta į naujas ekonomines realijas. Todėl siūlome sustabdyti tolesnius darbus dėl šio dokumentų rinkinio iki pandemijos pabaigos.

Estijos pareiškimas

Estija visiškai pritaria I judumo dokumentų rinkinio socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslams – jais buvo siekiama sudaryti sąlygas nustatyti aiškias kelių transporto taisykles. Estijos nuomone, tarptautinio krovinio vežimo kelių transportu rinka Europos Sąjungoje turi atitikti bendruosius bendrosios rinkos principus, būti atvira konkurencijai, veiksminga ir tausojanti aplinką. Estija mano, kad papildomais reikalavimais neturi būti užkrauta nepagrįsta administracinė našta įmonėms ar viešojo sektoriaus institucijoms ir jie neturi prieštarauti Europos Sąjungos klimato politikos tikslams.

Derybų dėl šio dokumentų rinkinio metu Estija laikėsi konstruktyvaus požiūrio – ji stengėsi atsižvelgti į pasiūlymus, kuriais būtų pagerintos vairuotojų darbo sąlygos, kovojama su neteisėta rinkos praktika ir mažinamas neigiamas poveikis aplinkai, ir juos remti. Tačiau derybos baigėsi susitarimu, dėl kurio Estijos vežėjai atsidūrė nepalankioje konkurencinėje padėtyje, visų pirma dėl to, kad kelių transporto įmonės įpareigojamos organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, kad jų transporto priemonės grįžtų į įsisteigimo valstybę narę per 8 savaites nuo išvažiavimo (pareiga grąžinti transporto priemonę).

Ši pareiga nebuvo numatyta pradiniam dokumentų rinkinyje. Nebuvo atliktas esminis jos poveikio vertinimas, o tai kelia susirūpinimą dėl jos ryšio su 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniu susitarimu dėl geresnės teisėkūros.

Antra, nustačius, kad transporto priemonės turi būti grąžinamos į įsisteigimo valstybę narę, apribojama geografinė teritorija, kurioje tos valstybės narės kelių transporto įmonės gali vykdyti operacijas, ir todėl tai neatitinka I judumo dokumentų rinkinio tikslo užtikrinti vienodas sąlygas.

Trečia, kadangi taikant šią pareigą didėja reisų be krovinio skaičius ir išmetamas papildomas CO₂ kiekis, Estija laikosi pozicijos, kad šis reikalavimas prieštarauja ES klimato politikos ir Paryžiaus susitarimo tikslams. Tai neatitinka 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos išvadų.

Be to, Estijos nuomone, šis reikalavimas yra neproporcingas, nes susitarime jau numatytos kovos su vadinamųjų priedangos įmonių reiškiniu priemonės. Pareiga grąžinti transporto priemonę galbūt paskatins tokią praktiką ir, be to, paskatins kelių transporto įmones iš periferinių valstybių narių persikelti, o dėl to sumažės darbo vietų ir mokestinių pajamų.

Galiausiai, kadangi dėl šios priemonės gali padidėti eismo intensyvumas, Estijai kelia susirūpinimą jos poveikis kelių eismo saugumui.

Todėl Estija, dar kartą pabrėždama remianti I judumo dokumentų rinkinio socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslus, apgailestauja, kad į susitarimą įtraukta pareiga grąžinti transporto priemonę. Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytas aplinkybes, Estija balsuos prieš minėtą susitarimą.

Vengrijos pareiškimas

Vengrija norėtų pakartoti, kad yra labai susirūpinusi dėl įvairių Pirmojo judumo dokumentų rinkinio komponentų žalingų, rinką iškraipiančių ir neigiamų klimatui padarinių ir reiškia griežtą nepasitenkinimą dėl to, kad nėra tinkamų ir išsamių poveikio vertinimų, o tai prieštarauja pirminiams Pirmojo judumo dokumentų rinkinio tikslams.

Vengrija visada demonstravo esanti pasirengusi kovoti su sukčiavimu, piktnaudžiavimu ir nesąžininga praktika, taip pat spręsti klausimus, susijusius su vairuotojų socialinėmis sąlygomis kelių transporto sektoriuje. Spręsdami šiuos klausimus turėtume vengti suskaidymo, protekcionizmo ir pernelyg didelės administracinės našos užkrovimo Europos transporto įmonėms, sąžiningai veikiančioms kelių transporto vidaus rinkoje. Mūsų nuomone, veiksmingo vidaus rinkos veikimo išsaugojimas negali būti derybų objektas, nes dėl jo rasis daugiau darbo vietų, kils Europos konkurencingumas didėjančios ekonominės įtampos pasaulyje laikotarpiu.

Todėl šiuo dokumentų rinkiniu turėjome būti užtikrinę, kad būsimąja ES teisine sistema būtų sudarytos sąlygos visapusiškai išnaudoti konkurencinius pranašumus, kartu užtikrinant sąžiningą konkurenciją ir tinkamo lygio vairuotojų darbo sąlygas. Tačiau galutiniu susitarimu ši pusiausvyra neužtikrinama, o pirmenybė teikiama tik vienam požiūriui, grindžiamam nacionaliniu protekcionizmu ir neįgyvendinamomis taisyklėmis sektoriuje.

Konkrečiai ir visų pirma esame įsitikinę, kad specialios taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje (*lex specialis*) yra nepagrįstas pagrindinių teisių suvaržymas ir todėl iškraipo vienodas sąlygas ES viduje. Pažymime, kad galutinis susitarimas patvirtino, jog ne be reikalo nuogaštavome dėl kelių transporto klausimo ir Direktyvos dėl darbuotojų komandiravimo [Direktyva (ES) 2018/957] dalinio pakeitimo atskyrimo. Visų pirma pateiktasis atskirtas modelis, susijęs su vairuotojų komandiravimu, nebuvo Komisijos pasiūlymo dalis, ir todėl jam nebuvo taikomas poveikio įvertinimas.

Antra, mums taip pat didelį susirūpinimą kelia visiškas kassavaitinio poilsio transporto priemonės kabinoje uždraudimas neatsižvelgiant tai, kad ES trūksta tinkamų poilsio vietų su tinkamomis nakvynės vietomis vairuotojams. Taigi, toks draudimas būtų ES nuostata, kurios vykdymą užtikrinti būtų neįmanoma, o dėl to kiltų abejonių dėl jos teisėtumo.

Trečia, kalbant apie mūsų tikslus klimato srityje, reikalavimas grąžinti transporto priemonę į įsisteigimo valstybę narę bent kartą kas 8 savaites prieštarauja ES plataus užmojo klimato tikslams, kuriuos 2019 d. gruodžio 11 d. Europos Komisija nustatė naujajame Žaliajame kurse. Jei tokia priemonė bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinio Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis.

Pavojus, kad trečiųjų šalių operatoriams bus sukurtas nesąžiningas konkurencinis pranašumas, taip pat yra veiksnys, į kurį galutiniame susitarime tinkamai neatsižvelgta. Be to, privalomas brangių tachografų pakeitimas suteikia konkurencinį pranašumą trečiųjų šalių vežėjams, kadangi išmaniųjų tachografų įrengimo įmonių, kurioms taikomas AETR, transporto priemonėse data yra neapibrėžta.

Europos kelių transporto sektoriaus modernizavimas – vienas iš esminių Europos ekonomikos elementų – yra būtinas tiek socialiniu, tiek konkurencingumo požiūriu. Šio tikslo negalima pasiekti visapusiškai neatsižvelgus į vidaus rinkos pasiekimų ir veikimo išsaugojimą ir nesiimant atsakingų veiksmų plataus užmojo klimato tikslams pasiekti.

2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1986/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais</i> – Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais – Tarybos priimta 2020 m. balandžio 7 d.	5114/20
Tarybos motyvų pareiškimas	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Belgijos pareiškimas Belgija susipažino su gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos pasiekto preliminarus susitarimo dėl Judumo dokumentų rinkinio I socialinio ir rinkos ramsčio rezultatais. Belgija palankiai vertina tai, kad iš esmės pagerintos sunkvežimių vairuotojų darbo sąlygos, visų pirma uždraudus kassavaitinį poilsį kabinoje ir pradėjus taikyti komandiravimo taisykles kabotažo operacijoms. Ateityje turėtų būti sudarytos vienodesnės sąlygos, įtraukus lengvasias komercines transporto priemones į viso Judumo dokumentų rinkinio taikymo sritį, nustačius, kad sunkvežimiai kas 8 savaites turi būti grąžinami į įmonės buveinę, ir taikant plataus užmojo naujų išmaniųjų tachografų diegimo tvarkaraštį – taip bus galima geriau užtikrinti galiojančių ir naujų taisyklių vykdymą. Todėl Belgija mano, kad nenuoseklu dar labiau apriboti patekimą į rinką nustatant 4 dienų trukmės veiklos pertraukos laikotarpį kabotažo atžvilgiu, nors tuo pat metu Europos Sąjunga užtikrins aukštynkryptę socialinę konvergenciją. Mūsų supratimu, veiklos pertraukos laikotarpis yra prekybos kliūtis, prieštaraujanti vidaus rinkos dvasiai ir logistikos grandinės veiksmingumui, nes kabotažo operacijos suteikia galimybę išvengti kelionių be krovinio. Taip pat apgailestaujame dėl to, kad įtrauktas pasiūlymas dėl ilgalaikio komandiravimo, kuris nebuvo įtrauktas nei į Komisijos pasiūlymą, nei į abiejų teisėkūros institucijų susitarimus ir dar nebuvo atidžiai įvertintas. Todėl, nepaisant į dokumentų rinkinį įtrauktų teigiamų socialinių elementų, Belgija susilaikys balsuojant dėl šio susitarimo.	

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija reiškia didelį susirūpinimą dėl to, kad preliminarus susitarimas dėl I judumo dokumentų rinkinio prieštarauja vienai iš pagrindinių laisvių – laisvei teikti paslaugas bendrojoje rinkoje, laisvo darbuotojų judėjimo principui, taip pat pagrindinei ES politikai ir tikslams klimato srityje.

Visų pirma reikalavimas grąžinti sunkiasias transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę bent kartą kas 8 savaites prieštarauja ES plataus užmojo klimato tikslams, kuriuos 2019 d. gruodžio 11 d. Europos Komisija nustatė naujajame Žaliajame kurse. Jeigu tokia pareiga bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinio Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis. Šiam sektoriui jau ir taip tenka maždaug ketvirtadalis viso ES išmetamo šiltnamio efekto sukeliančios dujų kiekio.

Nepaisant mūsų pastangų atkreipti dėmesį į šiuos aspektus ir nepaisant mokslinių įrodymų, gautų atlikus tyrimus dėl tokios pareigos poveikio reisų be krovinio skaičiaus ir išmetamo CO₂ kiekio didėjimui, visiškai neatsižvelgiama į numatomą šios nuostatos poveikį, o racionalūs argumentai atmetami. Be to, nors pagal geresnio reglamentavimo darbotvarkę reikalaujama atlikti visų tokių priemonių poveikio vertinimą ES lygmeniu, toks vertinimas dar nepateiktas.

Transporto priemonių grąžinimas į įsisteigimo valstybę narę yra tik vienas iš I judumo dokumentų rinkinyje siūlomų pernelyg ribojamojo pobūdžio ir diskriminacinių priemonių pavyzdžių. Panašų susirūpinimą mums kelia kabotažo apribojimai – pernelyg ilgas veiklos pertraukos laikotarpis. Šis veiklos pertraukos laikotarpis yra protekcionistinė priemonė, kuri padarys gana neigiamą poveikį bendrajai rinkai. Remiantis žinomų mokslo tiriamųjų institutų skaičiavimais, dėl pareigos grąžinti sunkvežimius ir kabotažo operacijoms taikomų apribojimų per metus bus išmetami papildomi milijonai tonų CO₂.

Kitas didelį susirūpinimą keliantis klausimas yra tai, kad dėl privalomo transporto priemonių grąžinimo nepalankioje padėtyje atsidurs tos valstybės narės, kurioms dėl jų geografinės padėties kils didelių sunkumų teikiant vežimo sunkvežimiais paslaugas bendrojoje rinkoje, nes jų transporto priemonės turės nuvažiuoti daug didesnius atstumus ir įveikti dideles gamtines kliūtis, ypač salų atveju.

Dar vienas veiksnys, į kurį nebuvo tinkamai atsižvelgta, – nesąžininga trečiųjų šalių vežėjų konkurencija. Tai kelia ypač didelį nerimą, nes sprendimas, kurį reikės vykdyti, turės ilgalaikį poveikį ne tik transporto sektoriui, bet ir visai ES ekonomikai.

Transporto sektorius vertas teisingos ir tvirtos ES teisinės sistemos, kuri toliau skatintų jo vystymąsi, kartu užtikrinant realistiškas ir įgyvendinamas taisykles. Preliminariame susitarime, vietoj subalansuotų nuostatų ir tikro kompromiso, nustatomos ribojamojo pobūdžio, neproporcingos ir protekcionistinės priemonės.

I judumo dokumentų rinkinys yra itin svarbus Europos bendrajai rinkai ir kelių transporto sektoriui. Šiandien, labiau nei bet kada anksčiau, turime išsaugoti sklandų bendrosios rinkos ir visų ES valstybių narių ekonomikos veikimą, kartu užtikrindami suderinamumą su kitų sričių ES politika.

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija pareiškė prieštaraujančios tam, kad, teisininkams lingvistams atliekant techninę tekstų peržiūrą, į priimtą politinį susitarimą dėl trijų I judumo dokumentų rinkinio teisės aktų būtų automatiškai įtraukta subsidiarumo ir proporcingumo nuostata.

Pripažįstame, kad subsidiarumo ir proporcingumo principai yra itin svarbūs įgyvendinant ES įgaliojimus. Tačiau tokios nuostatos įtraukimas šiame vėlyvame teisėkūros proceso etape apkritai nėra gera praktika, o I judumo dokumentų rinkinio atveju tam pritarti ypač sunku dėl viso dokumento politinio opumo ir atsižvelgiant į ilgalaikes siūlomų nuostatų pasekmes Europos kelių transporto sektoriaus veikimui.

Deja, tai taip pat rodo, kad skubus procesas padarė neigiamą poveikį priimto teisės akto kokybei. Be to, norėtume pabrėžti, kad trūksta kai kurių itin svarbių politinio susitarimo nuostatų poveikio vertinimo. Šį faktą pripažino ir Komisija savo pareiškime, kuris buvo pateiktas 2019 m. gruodžio 20 d. Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER I) susitikime; jame Komisija patvirtino, kad kai kurios priemonės nebuvo įtrauktos į 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos pateiktus pasiūlymus, o jų poveikio vertinimas nebuvo atliktas.

Dėl išsamios analizės trūkumo kyla kliūčių tinkamam trijuose I judumo dokumentų rinkinio teisėkūros procedūra priimamuose aktuose siūlomų priemonių įvertinimui jų atitikties proporcingumo taisyklei atžvilgiu.

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Atsižvelgdami į precedento neturintį koronaviruso (COVID-19) plitimą, kuris daro ir, deja, toliau darys didžiulį poveikį kelių transporto sektoriui, Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija prašo sustabdyti su I judumo dokumentų rinkiniu susijusį darbą iki pandemijos pabaigos. Todėl šiuo sudėtingu laikotarpiu balsuojame prieš šio dokumento priėmimą taikant rašytinę procedūrą.

Tikėtina, kad dauguma įmonių sustabdys arba nutrauks operacijas, dėl to labai sumažės transporto paslaugų teikimo apimtys ir, atitinkamai, prekių tiekimas, o tai pakenks ES piliečiams ir sklandžiam ekonomikos veikimui.

Atsižvelgiant į nepakeičiamą kelių transporto vaidmenį gaivinimo pastangose laikotarpiu po COVID-19 protrūkio ir į sektoriaus patirtus didžiulius nuostolius protrūkio suvaldymo metu, ES kelių transportas ir ekonomika nebus pajėgūs atlaikyti I judumo dokumentų rinkiniu sukulto bereikalingo reglamentavimo šoko. Šiame kontekste turime atkreipti dėmesį į tai, kad didžioji dauguma kelių transporto įmonių Europos Sąjungoje yra mažosios ir vidutinės įmonės, kurios yra ypač pažeidžiamos.

Dabartinėmis aplinkybėmis I judumo dokumentų rinkinio tokia forma, kokia šiuo metu yra, priėmimas nėra nei tinkamas, nei pagrįstas sprendimas. Norėtume pabrėžti, kad, kai koronaviruso sukelta krizė bus pasibaigusi, ES ekonominis klimatas bus visiškai kitoks, ir manome, kad, reaguojant į šias naujas realijas, kelių transporto sektoriuje reikės naujų sprendimų.

Atsižvelgdami į pirmiau išdėstytą padėtį esame įsitikinę, kad I judumo dokumentų rinkinyje išdėstyti sprendimai turėtų būti performuluoti, kad jais būtų atsižvelgta į naujas ekonomines realijas. Todėl siūlome sustabdyti tolesnius darbus dėl šio dokumentų rinkinio iki pandemijos pabaigos.

Estijos pareiškimas

Estija visiškai pritaria I judumo dokumentų rinkinio socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslams – jais buvo siekiama sudaryti sąlygas nustatyti aiškias kelių transporto taisykles. Estijos nuomone, tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinka Europos Sąjungoje turi atitikti bendruosius bendrosios rinkos principus, būti atvira konkurencijai, veiksminga ir tausojanti aplinką. Estija mano, kad papildomais reikalavimais neturi būti užkrauta nepagrįsta administracinė našta įmonėms ar viešojo sektoriaus institucijoms ir jie neturi prieštarauti Europos Sąjungos klimato politikos tikslams.

Derybų dėl šio dokumentų rinkinio metu Estija laikėsi konstruktyvaus požiūrio – ji stengėsi atsižvelgti į pasiūlymus, kuriais būtų pagerintos vairuotojų darbo sąlygos, kovojama su neteisėta rinkos praktika ir mažinamas neigiamas poveikis aplinkai, ir juos remti. Tačiau derybos baigėsi susitarimu, dėl kurio Estijos vežėjai atsidūrė nepalankioje konkurencinėje padėtyje, visų pirma dėl to, kad kelių transporto įmonės įpareigojamos organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, kad jų transporto priemonės grįžtų į įsisteigimo valstybę narę per 8 savaites nuo išvažiavimo (pareiga grąžinti transporto priemonę).

Ši pareiga nebuvo numatyta pradiniame dokumentų rinkinyje. Nebuvo atliktas esminis jos poveikio vertinimas, o tai kelia susirūpinimą dėl jos ryšio su 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniu susitarimu dėl geresnės teisėkūros.

Antra, nustačius, kad transporto priemonės turi būti grąžinamos į įsisteigimo valstybę narę, apribojama geografinė teritorija, kurioje tos valstybės narės kelių transporto įmonės gali vykdyti operacijas, ir todėl tai neatitinka I judumo dokumentų rinkinio tikslo užtikrinti vienodas sąlygas.

Trečia, kadangi taikant šią pareigą didėja reisų be krovinių skaičius ir išmetamas papildomas CO₂ kiekis, Estija laikosi pozicijos, kad šis reikalavimas prieštarauja ES klimato politikos ir Paryžiaus susitarimo tikslams. Tai neatitinka 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos išvadų.

Be to, Estijos nuomone, šis reikalavimas yra neproporcingas, nes susitarime jau numatytos kovos su vadinamųjų priedangos įmonių reiškiniu priemonės. Pareiga grąžinti transporto priemonę galbūt paskatins tokią praktiką ir, be to, paskatins kelių transporto įmones iš periferinių valstybių narių persikelti, o dėl to sumažės darbo vietų ir mokestinių pajamų.

Galiausiai, kadangi dėl šios priemonės gali padidėti eismo intensyvumas, Estijai kelia susirūpinimą jos poveikis kelių eismo saugumui.

Todėl Estija, dar kartą pabrėždama remianti I judumo dokumentų rinkinio socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslus, apgailestauja, kad į susitarimą įtraukta pareiga grąžinti transporto priemonę. Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytas aplinkybes, Estija balsuos prieš minėtą susitarimą.

Vengrijos pareiškimas

Vengrija norėtų pakartoti, kad yra labai susirūpinusi dėl įvairių Pirmojo judumo dokumentų rinkinio komponentų žalingų, rinką iškraipiančių ir neigiamų klimatui padarinių ir reiškia griežtą nepasitenkinimą dėl to, kad nėra tinkamų ir išsamių poveikio vertinimų, o tai prieštarauja pirminiams Pirmojo judumo dokumentų rinkinio tikslams.

Vengrija visada demonstravo esanti pasirengusi kovoti su sukčiavimu, piktnaudžiavimu ir nesąžininga praktika, taip pat spręsti klausimus, susijusius su vairuotojų socialinėmis sąlygomis kelių transporto sektoriuje. Spręsdami šiuos klausimus turėtume vengti suskaidymo, protekcionizmo ir pernelyg didelės administracinės našos užkrovimo Europos transporto įmonėms, sąžiningai veikiančioms kelių transporto vidaus rinkoje. Mūsų nuomone, veiksmingo vidaus rinkos veikimo išsaugojimas negali būti derybų objektas, nes dėl jo rasis daugiau darbo vietų, kils Europos konkurencingumas didėjančios ekonominės įtampos pasaulyje laikotarpiu.

Todėl šiuo dokumentų rinkiniu turėjome būti užtikrinę, kad būsimąja ES teisine sistema būtų sudarytos sąlygos visapusiškai išnaudoti konkurencinius pranašumus, kartu užtikrinant sąžiningą konkurenciją ir tinkamo lygio vairuotojų darbo sąlygas. Tačiau galutiniu susitarimu ši pusiausvyra neužtikrinama, o pirmenybė teikiama tik vienam požiūriui, grindžiamam nacionaliniu protekcionizmu ir neįgyvendinamomis taisyklėmis sektoriuje.

Konkrečiai ir visų pirma esame įsitikinę, kad specialios taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje (*lex specialis*) yra nepagrįstas pagrindinių teisių suvaržymas ir todėl iškraipo vienodas sąlygas ES viduje. Pažymime, kad galutinis susitarimas patvirtino, jog ne be reikalo nuogąstavome dėl kelių transporto klausimo ir Direktyvos dėl darbuotojų komandiravimo [Direktyva (ES) 2018/957] dalinio pakeitimo atskyrimo. Visų pirma pateiktasis atskirtas modelis, susijęs su vairuotojų komandiravimu, nebuvo Komisijos pasiūlymo dalis, ir todėl jam nebuvo taikomas poveikio įvertinimas.

Antra, mums taip pat didelį susirūpinimą kelia visiškas kassavaitinio poilsio transporto priemonės kabinoje uždraudimas neatsižvelgiant tai, kad ES trūksta tinkamų poilsio vietų su tinkamomis nakvynės vietomis vairuotojams. Taigi, toks draudimas būtų ES nuostata, kurios vykdymą užtikrinti būtų neįmanoma, o dėl to kiltų abejonių dėl jos teisėtumo.

Trečia, kalbant apie mūsų tikslus klimato srityje, reikalavimas grąžinti transporto priemonę į įsisteigimo valstybę narę bent kartą kas 8 savaites prieštarauja ES plataus užmojo klimato tikslams, kuriuos 2019 d. gruodžio 11 d. Europos Komisija nustatė naujajame Žaliajame kurse. Jei tokia priemonė bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinio Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis.

Pavojus, kad trečiųjų šalių operatoriams bus sukurtas nesąžiningas konkurencinis pranašumas, taip pat yra veiksnys, į kurį galutiniame susitarime tinkamai neatsižvelgta. Be to, privalomas brangių tachografų pakeitimas suteikia konkurencinį pranašumą trečiųjų šalių vežėjams, kadangi išmaniųjų tachografų įrengimo įmonių, kurioms taikomas AETR, transporto priemonėse data yra neapibrėžta.

Europos kelių transporto sektoriaus modernizavimas – vienas iš esminių Europos ekonomikos elementų – yra būtinas tiek socialiniu, tiek konkurencingumo požiūriu. Šio tikslo negalima pasiekti visapusiškai neatsižvelgus į vidaus rinkos pasiekimų ir veikimo išsaugojimą ir nesiimant atsakingų veiksmų plataus užmojo klimato tikslams pasiekti.

2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1985/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012</i> – Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 – Tarybos priimta 2020 m. balandžio 7 d.	5112/20
Tarybos motyvų pareiškimas	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija reiškia didelį susirūpinimą dėl to, kad preliminarus susitarimas dėl I judumo dokumentų rinkinio prieštarauja vienai iš pagrindinių laisvių – laisvei teikti paslaugas bendrojoje rinkoje, laisvo darbuotojų judėjimo principui, taip pat pagrindinei ES politikai ir tikslams klimato srityje. Visų pirma reikalavimas grąžinti sunkiąsias transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę bent kartą kas 8 savaites prieštarauja ES plataus užmojo klimato tikslams, kuriuos 2019 d. gruodžio 11 d. Europos Komisija nustatė naujajame Žaliajame kurse. Jeigu tokia pareiga bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinio Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis. Šiam sektoriui jau ir taip tenka maždaug ketvirtadalis viso ES išmetamo šiltnamio efekto sukėliančios dujų kiekio. Nepaisant mūsų pastangų atkreipti dėmesį į šiuos aspektus ir nepaisant mokslinių įrodymų, gautų atlikus tyrimus dėl tokios pareigos poveikio reisų be krovinio skaičiaus ir išmetamo CO₂ kiekio didėjimui, visiškai neatsižvelgiama į numatomą šios nuostatos poveikį, o racionalūs argumentai atmetami. Be to, nors pagal geresnio reglamentavimo darbotvarkę reikalaujama atlikti visų tokių priemonių poveikio vertinimą ES lygmeniu, toks vertinimas dar nepateiktas. Transporto priemonių grąžinimas į įsisteigimo valstybę narę yra tik vienas iš I judumo dokumentų rinkinyje siūlomų pernelyg ribojamojo pobūdžio ir diskriminacinių priemonių pavyzdžių. Panašų susirūpinimą mums kelia kabotažo apribojimai – pernelyg ilgas veiklos pertraukos laikotarpis. Šis veiklos pertraukos laikotarpis yra protekcionistinė priemonė, kuri padarys gana neigiamą poveikį bendrajai rinkai. Remiantis žinomų mokslo tiriamųjų institutų skaičiavimais, dėl pareigos grąžinti sunkvežimius ir kabotažo operacijoms taikomų apribojimų per metus bus išmetami papildomi milijonai tonų CO₂.	

Kitas didelį susirūpinimą keliantis klausimas yra tai, kad dėl privalomo transporto priemonių grąžinimo nepalankioje padėtyje atsidurs tos valstybės narės, kurioms dėl jų geografinės padėties kils didelių sunkumų teikiant vežimo sunkvežimiais paslaugas bendrojoje rinkoje, nes jų transporto priemonės turės nuvažiuoti daug didesnius atstumus ir įveikti dideles gamtines kliūtis, ypač salų atveju. Dar vienas veiksnys, į kurį nebuvo tinkamai atsižvelgta, – nesąžininga trečiųjų šalių vežėjų konkurencija. Tai kelia ypač didelį nerimą, nes sprendimas, kurį reikės vykdyti, turės ilgalaikį poveikį ne tik transporto sektoriui, bet ir visai ES ekonomikai. Transporto sektorius vertas teisingos ir tvirtos ES teisinės sistemos, kuri toliau skatintų jo vystymąsi, kartu užtikrinant realistiškas ir įgyvendinamas taisykles. Preliminariame susitarime, vietoj subalansuotų nuostatų ir tikro kompromiso, nustatomos ribojamojo pobūdžio, neproporcingos ir protekcionistinės priemonės. I judumo dokumentų rinkinys yra itin svarbus Europos bendrajai rinkai ir kelių transporto sektoriui. Šiandien, labiau nei bet kada anksčiau, turime išsaugoti sklandų bendrosios rinkos ir visų ES valstybių narių ekonomikos veikimą, kartu užtikrindami suderinamumą su kitų sričių ES politika.	
Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija pareiškė prieštaraujančios tam, kad, teisininkams lingvistams atliekant techninę tekstų peržiūrą, į priimtą politinį susitarimą dėl trijų I judumo dokumentų rinkinio teisės aktų būtų automatiškai įtraukta subsidiarumo ir proporcingumo nuostata. Pripažįstame, kad subsidiarumo ir proporcingumo principai yra itin svarbūs įgyvendinant ES įgaliojimus. Tačiau tokios nuostatos įtraukimas šiame vėlyvame teisėkūros proceso etape apkritai nėra gera praktika, o I judumo dokumentų rinkinio atveju tam pritarti ypač sunku dėl viso dokumento politinio opumo ir atsižvelgiant į ilgalaikes siūlomų nuostatų pasekmes Europos kelių transporto sektoriaus veikimui. Deja, tai taip pat rodo, kad skubus procesas padarė neigiamą poveikį priimto teisės akto kokybei. Be to, norėtume pabrėžti, kad trūksta kai kurių itin svarbių politinio susitarimo nuostatų poveikio vertinimo. Šį faktą pripažino ir Komisija savo pareiškime, kuris buvo pateiktas 2019 m. gruodžio 20 d. Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER I) susitikime; jame Komisija patvirtino, kad kai kurios priemonės nebuvo įtrauktos į 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos pateiktus pasiūlymus, o jų poveikio vertinimas nebuvo atliktas. Dėl išsamios analizės trūkumo kyla kliūčių tinkamam trijuose I judumo dokumentų rinkinio teisėkūros procedūra priimamuose aktuose siūlomų priemonių įvertinimui jų atitikties proporcingumo taisyklei atžvilgiu.	

Bulgarijos, Kipro, Vengrijos, Latvijos, Lietuvos, Maltos, Lenkijos ir Rumunijos pareiškimas

Atsižvelgdami į precedento neturintį koronaviruso (COVID-19) plitimą, kuris daro ir, deja, toliau darys didžiulį poveikį kelių transporto sektoriui, Bulgarija, Kipras, Vengrija, Latvija, Lietuva, Malta, Lenkija ir Rumunija prašo sustabdyti su I judumo dokumentų rinkiniu susijusį darbą iki pandemijos pabaigos. Todėl šiuo sudėtingu laikotarpiu balsuojame prieš šio dokumento priėmimą taikant rašytinę procedūrą.

Tikėtina, kad dauguma įmonių sustabdys arba nutrauks operacijas, dėl to labai sumažės transporto paslaugų teikimo apimtys ir, atitinkamai, prekių tiekimas, o tai pakenks ES piliečiams ir sklandžiam ekonomikos veikimui.

Atsižvelgiant į nepakeičiamą kelių transporto vaidmenį gaivinimo pastangose laikotarpiu po COVID-19 protrūkio ir į sektoriaus patirtus didžiulius nuostolius protrūkio suvaldymo metu, ES kelių transportas ir ekonomika nebus pajėgūs atlaikyti I judumo dokumentų rinkiniu sukulto bereikalingo reglamentavimo šoko. Šiame kontekste turime atkreipti dėmesį į tai, kad didžioji dauguma kelių transporto įmonių Europos Sąjungoje yra mažosios ir vidutinės įmonės, kurios yra ypač pažeidžiamos.

Dabartinėmis aplinkybėmis I judumo dokumentų rinkinio tokia forma, kokia šiuo metu yra, priėmimas nėra nei tinkamas, nei pagrįstas sprendimas. Norėtume pabrėžti, kad, kai koronaviruso sukelta krizė bus pasibaigusi, ES ekonominis klimatas bus visiškai kitoks, ir manome, kad, reaguojant į šias naujas realijas, kelių transporto sektoriuje reikės naujų sprendimų.

Atsižvelgdami į pirmiau išdėstytą padėtį esame įsitikinę, kad I judumo dokumentų rinkinyje išdėstyti sprendimai turėtų būti performuluoti, kad jais būtų atsižvelgta į naujas ekonomines realijas. Todėl siūlome sustabdyti tolesnius darbus dėl šio dokumentų rinkinio iki pandemijos pabaigos.

Estijos pareiškimas

Estija visiškai pritaria I judumo dokumentų rinkinio socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslams – jais buvo siekiama sudaryti sąlygas nustatyti aiškias kelių transporto taisykles. Estijos nuomone, tarptautinio krovinio vežimo kelių transportu rinka Europos Sąjungoje turi atitikti bendruosius bendrosios rinkos principus, būti atvira konkurencijai, veiksminga ir tausojanti aplinką. Estija mano, kad papildomais reikalavimais neturi būti užkrauta nepagrįsta administracinė našta įmonėms ar viešojo sektoriaus institucijoms ir jie neturi prieštarauti Europos Sąjungos klimato politikos tikslams.

Derybų dėl šio dokumentų rinkinio metu Estija laikėsi konstruktyvaus požiūrio – ji stengėsi atsižvelgti į pasiūlymus, kuriais būtų pagerintos vairuotojų darbo sąlygos, kovojama su neteisėta rinkos praktika ir mažinamas neigiamas poveikis aplinkai, ir juos remti. Tačiau derybos baigėsi susitarimu, dėl kurio Estijos vežėjai atsidūrė nepalankioje konkurencinėje padėtyje, visų pirma dėl to, kad kelių transporto įmonės įpareigojamos organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, kad jų transporto priemonės grįžtų į įsisteigimo valstybę narę per 8 savaites nuo išvažiavimo (pareiga grąžinti transporto priemonę).

Ši pareiga nebuvo numatyta pradiniam dokumentų rinkinyje. Nebuvo atliktas esminis jos poveikio vertinimas, o tai kelia susirūpinimą dėl jos ryšio su 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniu susitarimu dėl geresnės teisėkūros.

Antra, nustačius, kad transporto priemonės turi būti grąžinamos į įsisteigimo valstybę narę, apribojama geografinė teritorija, kurioje tos valstybės narės kelių transporto įmonės gali vykdyti operacijas, ir todėl tai neatitinka I judumo dokumentų rinkinio tikslo užtikrinti vienodas sąlygas.

Trečia, kadangi taikant šią pareigą didėja reisų be krovinio skaičius ir išmetamas papildomas CO₂ kiekis, Estija laikosi pozicijos, kad šis reikalavimas prieštarauja ES klimato politikos ir Paryžiaus susitarimo tikslams. Tai neatitinka 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos išvadų.

Be to, Estijos nuomone, šis reikalavimas yra neproporcingas, nes susitarime jau numatytos kovos su vadinamųjų priedangos įmonių reiškiniu priemonės. Pareiga grąžinti transporto priemonę galbūt paskatins tokią praktiką ir, be to, paskatins kelių transporto įmones iš periferinių valstybių narių persikelti, o dėl to sumažės darbo vietų ir mokestinių pajamų.

Galiausiai, kadangi dėl šios priemonės gali padidėti eismo intensyvumas, Estijai kelia susirūpinimą jos poveikis kelių eismo saugumui.

Todėl Estija, dar kartą pabrėždama remianti I judumo dokumentų rinkinio socialinį ir rinkos ramstį sudarančių pradinių pasiūlymų tikslus, apgailestauja, kad į susitarimą įtraukta pareiga grąžinti transporto priemonę. Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytas aplinkybes, Estija balsuos prieš minėtą susitarimą.

Vengrijos pareiškimas

Vengrija norėtų pakartoti, kad yra labai susirūpinusi dėl įvairių Pirmojo judumo dokumentų rinkinio komponentų žalingų, rinką iškraipiančių ir neigiamų klimatui padarinių ir reiškia griežtą nepasitenkinimą dėl to, kad nėra tinkamų ir išsamių poveikio vertinimų, o tai prieštarauja pirminiams Pirmojo judumo dokumentų rinkinio tikslams.

Vengrija visada demonstravo esanti pasirengusi kovoti su sukčiavimu, piktnaudžiavimu ir nesąžininga praktika, taip pat spręsti klausimus, susijusius su vairuotojų socialinėmis sąlygomis kelių transporto sektoriuje. Spręsdami šiuos klausimus turėtume vengti suskaidymo, protekcionizmo ir pernelyg didelės administracinės našos užkrovimo Europos transporto įmonėms, sąžiningai veikiančioms kelių transporto vidaus rinkoje. Mūsų nuomone, veiksmingo vidaus rinkos veikimo išsaugojimas negali būti derybų objektas, nes dėl jo rasis daugiau darbo vietų, kils Europos konkurencingumas didėjančios ekonominės įtampos pasaulyje laikotarpiu.

Todėl šiuo dokumentų rinkiniu turėjome būti užtikrinę, kad būsimąja ES teisine sistema būtų sudarytos sąlygos visapusiškai išnaudoti konkurencinius pranašumus, kartu užtikrinant sąžiningą konkurenciją ir tinkamo lygio vairuotojų darbo sąlygas. Tačiau galutiniu susitarimu ši pusiausvyra neužtikrinama, o pirmenybė teikiama tik vienam požiūriui, grindžiamam nacionaliniu protekcionizmu ir neįgyvendinamomis taisyklėmis sektoriuje.

Konkrečiai ir visų pirma esame įsitikinę, kad specialios taisyklės dėl vairuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje (*lex specialis*) yra nepagrįstas pagrindinių teisių suvaržymas ir todėl iškraipo vienodas sąlygas ES viduje. Pažymime, kad galutinis susitarimas patvirtino, jog ne be reikalo nuogąstavome dėl kelių transporto klausimo ir Direktyvos dėl darbuotojų komandiravimo [Direktyva (ES) 2018/957] dalinio pakeitimo atskyrimo. Visų pirma pateiktasis atskirtas modelis, susijęs su vairuotojų komandiravimu, nebuvo Komisijos pasiūlymo dalis, ir todėl jam nebuvo taikomas poveikio įvertinimas.

Antra, mums taip pat didelį susirūpinimą kelia visiškas kassavaitinio poilsio transporto priemonės kabinoje uždraudimas neatsižvelgiant tai, kad ES trūksta tinkamų poilsio vietų su tinkamomis nakvynės vietomis vairuotojams. Taigi, toks draudimas būtų ES nuostata, kurios vykdymą užtikrinti būtų neįmanoma, o dėl to kiltų abejonių dėl jos teisėtumo.

Trečia, kalbant apie mūsų tikslus klimato srityje, reikalavimas grąžinti transporto priemonę į įsisteigimo valstybę narę bent kartą kas 8 savaites prieštarauja ES plataus užmojo klimato tikslams, kuriuos 2019 d. gruodžio 11 d. Europos Komisija nustatė naujajame Žaliajame kurse. Jei tokia priemonė bus patvirtinta, labai padidės sunkvežimių reisų be krovinio Europos keliais skaičius ir atitinkamai gerokai padidės transporto sektoriaus išmetamas CO₂ kiekis.

Pavojus, kad trečiųjų šalių operatoriams bus sukurtas nesąžiningas konkurencinis pranašumas, taip pat yra veiksnys, į kurį galutiniame susitarime tinkamai neatsižvelgta. Be to, privalomas brangių tachografų pakeitimas suteikia konkurencinį pranašumą trečiųjų šalių vežėjams, kadangi išmaniųjų tachografų įrengimo įmonių, kurioms taikomas AETR, transporto priemonėse data yra neapibrėžta.

Europos kelių transporto sektoriaus modernizavimas – vienas iš esminių Europos ekonomikos elementų – yra būtinas tiek socialiniu, tiek konkurencingumo požiūriu. Šio tikslo negalima pasiekti visapusiškai neatsižvelgus į vidaus rinkos pasiekimų ir veikimo išsaugojimą ir nesiimant atsakingų veiksmų plataus užmojo klimato tikslams pasiekti.

2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1981/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos</i> – <i>Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas</i> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (pirmasis svarstymas)	5142/20
Tarybos motyvų pareiškimas	5142/1/20 REV 1 ADD 1
2020 m. balandžio 7 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 1977/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl pakartotinio vandens naudojimo minimaliųjų reikalavimų</i> – <i>Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas</i> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl pakartotinio vandens naudojimo minimaliųjų reikalavimų (pirmasis svarstymas)	15301/19 REV 1
Tarybos motyvų pareiškimas	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Graikijos pareiškimas Graikija pritaria „Pasiūlymui dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl pakartotinio vandens naudojimo minimaliųjų reikalavimų“. Integruotos, stabilios ir visuotinai priimamos reglamentavimo sistemos nustatymas ES lygiu labai prisidės sprendžiant sausros ir vandens stokos problemas, kurios dėl klimato kaitos ateityje tikėtinais gali būti rimtesnės. Tačiau Graikija laikosi nuomonės, kad regeneruoto vandens skiedimas savaime neturi būti laikomas vandens valymo pasirinkimu, tai yra – maisto verslo operatoriams ar ūkininkams neturėtų būti leidžiama skiesti bet kokios kokybės klasės regeneruotą vandenį ir vėliau naudoti jį taip, tarsi jis būtų aukštesnės klasės (švaresnis) vanduo. Graikija yra vienu tų valstybių narių, kurios jau turi galiojančią reglamentavimo sistemą, kuri apima net griežtesnes nuostatas. Akivaizdu, kad sveikatos apsauga mums yra ypač svarbi ir todėl laikydamiesi atsargumo principo mes pasilieiname teisę priimti papildomas nuostatas ir įgyvendinti papildomas priemones nacionaliniu lygiu.	

Slovakijos Respublikos pareiškimas

Slovakijos Respublika supranta, kad tam tikros valstybės narės dėl klimato kaitos patiria vandens trūkumo problemą ir sausras. Tačiau, remiantis Tarpyvyriausybės klimato kaitos komisijos ataskaitomis, klimato kaita daro poveikį įvairių ligų, žalingų medžiagų ir patogenų, perduodamų per vandenį ar maistą (pvz. salmonelių), plitimui ir daugėjimui, ir tai turi įtakos visuomenės sveikatai. Todėl tokio pakartotinai naudojamo vandens naudojimas laistymui žemės ūkyje neturi kelti pavojaus galutiniam vartotojui dėl pakartojamai naudojamo vandens nepakankamų kokybės kriterijų ir turi būti atsižvelgta į ateities vystymąsi.

Derybose dėl šio pakartotinai naudojamo vandens mes nuosekliai rėmėme ambicingą pasiūlymą veiksmingo ir tolygaus vidaus rinkos veikimo (prekių judėjimas) tikslo požiūriu, nustatant vienodus reikalavimus dėl pakartotinai naudojamo vandens visoms valstybėms narėms, ir aplinkos, žmonių ir gyvūnų sveikatos apsaugos tikslo požiūriu. Apgailestaujame, kad galutiniame tekste šie aspektai neatspindėti.

Taip pat esame nusivylę, kad nebuvo įtrauktas pasiūlymas dėl privalomo ženklinimo, nes manome, kad dėl to klaidinamas galutinis vartotojas ir paminama jo teisė gauti informaciją. Tai prieštarauja principui, kad skaidri informacija turi būti teikiama galutiniam vartotojui ir ypač įvairioms pažeidžiamoms grupėms, pvz. vyresnio amžiaus žmonėms, vaikams, silpnos imuninės sistemos žmonėms.

Panašiai, nebuvo pritarta mūsų pasiūlymai sugriežtinti reglamento kokybės parametrus dėl kai kurių kokybės parametrų, pavyzdžiui salmonelių. Mes pabrėžėme aukštą sveikatos apsaugos lygį, maisto kokybę lygį ir griežtai nustatytus kriterijus priede. Mes nemanome, kad pagal esamą formuluotę pakankamai sprendžiamas galutinio vartotojo sveikatos apsaugos klausimas.

Taip pat turime abejonių dėl 2 straipsnio 2 dalies formuluotės, pagal kurią valstybei narei neleidžiama kreiptis dėl nukrypti leidžiančios nuostatos dėl neutralaus būdo, remiantis vienu ar keliais kriterijais, nustatytais reglamente. Dabartinė formuluotė suteikia Europos Komisijai pernelyg daug diskrecijos spręsti dėl nukrypti leidžiančios nuostatos remiantis visais kriterijais, nurodytais reglamente.

Atsižvelgiant į mūsų susirūpinimą dėl sveikatos ir maisto aspektų, mes negalime pritarti šiam reglamentui ir todėl balsuojant susilaikysime.

2020 m. balandžio 14 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2019/20
ES pareiškimas Tarptautinio pinigų ir finansų komiteto (IMFC) pavasario susitikimui, įvyksiančiam 2020 m. balandžio 16 d.	6560/20
2020 m. balandžio 14 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2020/20
<i>Tarybos pozicija dėl TBP Nr. 1/2020: Pagalba Graikijai reaguojant į padidėjusį migracijos spaudimą. Su COVID-19 protrūkiu susijusios neatidėliotinos priemonės. Atstatymo darbai po žemės drebėjimo Albanijoje. Kiti patikslinimai</i> 2020 m. balandžio 14 d. Tarybos sprendimas, kuriuo priimama Tarybos pozicija dėl 2020 finansinių metų Europos Sąjungos taisomojo biudžeto Nr. 1 projekto 2020/C 123 I/01 OL C 123I, 2020 4 16, p. 1–2	7149/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas dėl lankstumo priemonės lėšų mobilizavimo siekiant finansuoti su COVID-19 protrūkiu susijusias neatidėliotinas biudžeto priemones ir padidinti Europos prokuratūros asignavimus, susijęs su TBP Nr. 1/2020</i> 2020 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas (ES) 2020/545 dėl lankstumo priemonės lėšų mobilizavimo siekiant finansuoti su COVID-19 protrūkiu susijusias neatidėliotinas biudžeto priemones ir padidinti Europos prokuratūros asignavimus OL L 125, 2020 4 21, p. 1–2	7151/20
<i>Tarybos reglamentas, kuriuo pagal Reglamentą (ES) 2016/369 aktyvuojamas skubios paramos teikimas ir dėl COVID-19 protrūkio iš dalies keičiamos to reglamento nuostatos</i> 2020 m. balandžio 14 d. Tarybos reglamentas (ES) 2020/521, kuriuo pagal Reglamentą (ES) 2016/369 aktyvuojamas skubios paramos teikimas ir dėl COVID-19 protrūkio iš dalies keičiamos to reglamento nuostatos OL L 117, 2020 4 15, p. 3–8	7169/20
<i>Tarybos pozicija dėl Sąjungos 2020 m. bendrojo biudžeto taisomojo biudžeto Nr. 1 projekto (TBP Nr. 1/2020)</i> 2020 m. balandžio 14 d. Tarybos sprendimas, kuriuo priimama Tarybos pozicija dėl 2020 finansinių metų Europos Sąjungos taisomojo biudžeto Nr. 2 projekto 2020/C 123 I/02 OL C 123I, 2020 4 16, p. 3–3	7201/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas dėl lankstumo priemonės lėšų mobilizavimo siekiant finansuoti su COVID-19 protrūkiu susijusias neatidėliotinas biudžeto priemones</i> 2020 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas (ES) 2020/546 dėl lankstumo priemonės lėšų mobilizavimo siekiant finansuoti su COVID-19 protrūkiu susijusias neatidėliotinas biudžeto priemones OL L 125, 2020 4 21, p. 3–4	7203/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas dėl nenumatytų atvejų rezervo lėšų mobilizavimo 2020 m. siekiant suteikti skubią paramą valstybėms narėms ir toliau stiprinti Sąjungos civilinės saugos mechanizmą („rescEU“) reaguojant į COVID-19 protrūkį</i> 2020 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas (ES) 2020/547 dėl nenumatytų atvejų rezervo lėšų mobilizavimo	7204/20

2020 m. siekiant suteikti skubią paramą valstybėms narėms ir toliau stiprinti Sąjungos civilinės saugos mechanizmą („rescEU“) reaguojant į COVID-19 protrūkį OL L 125, 2020 4 21, p. 5-6	
Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiamečių finansinė programa, kiek tai susiję su bendrąja įsipareigojimų marža <i>2020 m. balandžio 17 d. Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) 2020/538, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiamečių finansinė programa, kiek tai susiję su bendrąja įsipareigojimų marža</i> OL L 119I, 2020 4 17, p. 1–3	7170/20

2020 m. balandžio 15 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2023/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl sistemos tvariam investavimui palengvinti sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/2088</i> <i>– Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas</i> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl sistemos tvariam investavimui palengvinti sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/2088 (2018/0178 COD). Dok. CM 2005/20 pradėtos rašytinės procedūros rezultatai – Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas	5639/20 REV2
Tarybos motyvų pareiškimas	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Vokietijos pareiškimas, kuriam pritarė Vengrija Pritariame tikslui sukurti patikimą taksonomiją, kuria investuotojai galės remtis nustatydami, kuri veikla yra tvari aplinkos atžvilgiu. Tačiau siekiant į taksonomiją įtraukti sektorius, kurių reglamentuoti ES neturi kompetencijos, didelį susirūpinimą kelia deleguotųjų aktų naudojimas. Miškininkystės sektoriaus atžvilgiu pabrėžiame, kad miškų politikos formavimas priklauso valstybių narių kompetencijai. Tai, kad tvarumo kriterijams, kiek tai susiję su miškininkystės sektoriumi, nustatyti naudojami deleguotieji aktai, turėtų nedaryti poveikio jokiai valstybių narių kompetencijų perkėlimui Europos Sąjungai šioje politikos srityje. Be to, tvarios miškotvarkos atžvilgiu Vokietija laikosi nuomonės, kad pagrindu turėtų būti laikoma apibrėžtis, pateikta FOREST EUROPE rezoliucijoje „Bendrosios Europos darniojo miškų ūkio gairės“, kurią 1993 m. vieningai priėmė valstybės narės ir Europos Sąjunga.	
Liuksemburgo pareiškimas Taksonomija turėtų būti viena iš pagrindinių priemonių, padedančių investuotojams nustatyti, kuri veikla yra tvari aplinkos atžvilgiu. Liuksemburgas primena, kad branduolinė energija nėra nei saugus, nei tvarus energijos šaltinis. Taigi pagal patikimą taksonomiją branduolinės energijos gamyba ir jokie branduolinio kuro ciklo projektai negali būti klasifikuojami kaip tvari veikla. Tuo požiūriu sustiprintas principas „nedaryti reikšmingos žalos“ galutinėje reglamento redakcijoje apsaugos taksonomijos patikimumą įvairių Europos investuotojų ir ES gyventojų akyse. Pasikliaujame Europos institucijomis – jos turi užtikrinti, kad šis principas būtų taikomas griežtai ir nedviprasmiškai. Kitoks šio principo taikymas, visų pirma kalbant apie branduolinę energiją, sukeltų riziką, kad bus sukurtas ilgalaikis susaistymo poveikis tokių technologijų srityje, ir todėl dėl tokio taikymo atsirastų šiuo metu nenustatomas papildomų išlaidų kiekis, taigi jis prieštarautų bendram tvaraus finansavimo darbotvarkės tikslui.	

Čekijos, Vengrijos, Slovakijos ir Slovėnijos pareiškimas Čekija, Vengrija, Slovakija ir Slovėnija vertina pirmininkaujančios valstybės narės tvirtą poziciją ir pastangas rengiant pasiūlymą dėl taksonomijos. Atsižvelgdamos į tai, kad bus tęsiamas darbas rengiant su energija susijusias nuostatas, Čekija, Vengrija, Slovakija ir Slovėnija pabrėžia, kad būtina laikytis technologinio neutralumo principo – vieno iš pagrindinių pasiūlymo principų. Čekija, Vengrija, Slovakija ir Slovėnija pripažįsta, kad klimato kaitos problemą būtina spręsti skubiai, kartu išlaikant energijos tiekimo saugumą, stabilumą ir prieinamumą ilguoju laikotarpiu. Norint užtikrinti poveikio klimatui neutralumą, būtini mažų anglies dioksido kiekiu pasižymintys ir perėjimui skirti energijos šaltiniai ir infrastruktūra, todėl palankiai vertiname tai, kad šis principas dabar aiškiai įtvirtintas taksonomijos sistemoje. Pasaulinė ekspertų bendruomenė tvirtai pripažįsta, kad kovojant su klimato kaita branduolinė energija yra būtina. Čekija, Vengrija, Slovakija ir Slovėnija mano, kad ilguoju laikotarpiu branduolinė energija yra tvarus ir saugus energijos šaltinis. Tai, kad turi būti išlaikyti dabartiniai branduoliniai pajėgumai ir kad jie turi būti toliau plėtojami ateityje, laikantis aukštų saugos ir saugumo standartų, yra pagrindinė išankstinė sąlyga siekiant užtikrinti poveikio klimatui neutralumą ne tik Čekijoje, Vengrijoje, Slovakijoje ir Slovėnijoje, bet ir ES lygmeniu. Tai taip pat yra patvirtinusi Tarpyvyriausybinių klimato kaitos komisija (IPCC) ir tarptautinės energijos organizacijos, be to, tai atspindėta ir Komisijos dokumentuose. Esame tikri, kad Komisija užtikrins visiškai skaidrų atitinkamų deleguotųjų aktų rengimo procesą – patikimą įrodymais grindžiamą procesą, vykdomą remiantis ekspertinėmis žiniomis, moksliniu indėliu ir tinkamu valstybių narių dalyvavimu, kad nediskriminaciniu pagrindu būtų atliktas išsamia informacija pagrįstas ir objektyvus visų esamų energetikos technologijų tvarumo vertinimas. Čekija, Vengrija, Slovakija ir Slovėnija pritaria tikslui iki 2050 m. užtikrinti ES poveikio klimatui neutralumą. Siekiant šio tikslo, valstybės narės turi turėti visas reikiamas priemones, kad šis plataus užmojo tikslas būtų įgyvendintas ekonomiškai efektyviu būdu ir kad būtų užtikrintas mūsų pastangų klimato srityje patikimumas.	
---	--

Austrijos pareiškimas Pritariame tikslui sukurti patikimą taksonomiją, kuria investuotojai galės remtis nustatydami, kuri veikla yra tvari aplinkos atžvilgiu. Vis dar manome, kad tokia taksonomija turėtų būti patvirtinta kuo greičiau. Didelė pažanga padaryta dar vedant trišalį dialogą. Tačiau bet kokia taksonomija, pagal kurią branduolinę energiją būtų leidžiama priskirti prie tvarios veiklos ar netgi prie „perėjimo“ veiklos arba „sąlygas sudarančios veiklos“, būtų iš esmės ydinga ir galėtų sulaukti griežtos kritikos, nes finansų rinkos dalyviams ir investuotojams duotų klaidingą žinią ir suteiktų netinkamas paskatas. Dėl pasiekto derybų rezultato nedingsta mums kilęs susirūpinimas, kad siūloma sistema galėtų suteikti galimybių nukreipti finansinius išteklius nuo aplinkos atžvilgiu tvarios veiklos į technologijas, kurios negali būti laikomos nei saugiomis, nei tvariomis, pavyzdžiui, į branduolinę energiją.	
Lenkijos pareiškimas Lenkija visiškai remia reglamento tikslus, visų pirma paramą informacija pagrįstiems verslo sprendimams investuojant į aplinkos atžvilgiu tvarią veiklą. Laikomės pozicijos, kad dabartiniame tekste palikta pernelyg daug vietos interpretacijoms pagrindiniais klausimais. Sprendimus dėl jų palikta priimti 2 lygmens aktais, o jie taip pat bus priimami per mažai dalyvaujant valstybėms narėms. Laikomės neigiamos nuomonės dėl to, kad reglamente nėra jokios garantijos, kad gamtinės dujos pripažįstamos perėjimo veikla. Lenkija pabrėžia, kad gamtinės dujos yra labai svarbus tarpinis kuras, naudojamas siekiant pakeisti anglį ir kartu užtikrinti dinamišką atsinaujinančiųjų energijos išteklių plėtojimą. Be to, šiuo metu principas „nė vieno nepalikti nuošalyje“ Lenkijoje praktiškai įgyvendinamas investuojant į gamtines dujas. Be šių investicijų Lenkijos energetikos pertvarka labai sulėtėtų, o tai būtų potencialiai žalinga ES klimato politikai. Reglamento tekste nėra tiesiogiai atspindėtas branduolinės energijos vaidmuo. Branduolinė energija yra itin svarbi siekiant poveikio klimatui neutralumo – tai patvirtino pripažintų tarptautinių organizacijų ataskaitos ir analizė ir visų pirma tai patvirtinta Europos Komisijos dokumentuose ir naujausioje Europos Parlamento rezoliucijoje dėl COP 25 (59 konstatuojamoji dalis). Be to, svarstant prieštarinę branduolinės energijos klausimą derybų dėl reglamento teksto kontekste, sprendimas dėl jos įtraukimo į taksonomiją neturėtų būti paliktas priimti žemesnio lygmens aktais. Lenkija tikisi, kad atsižvelgiant į kompromisą, kuris buvo patvirtintas branduolinės energijos ir dujų srityje, atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį darbą bus laikomasi technologinio neutralumo principo ir į ES taksonomiją bus įtrauktos technologijos, būtinos siekiant užtikrinti poveikio klimatui neutralumą. Techninės ekspertų grupės ataskaitoje dėl taksonomijos buvo pateikta rekomendacija įsteigti ekspertų grupę, kuriai būtų pavesta išnagrinėti panaudoto branduolinio kuro ir radioaktyviųjų atliekų tvarkymo poveikį aplinkai. Tikimės, kad deleguotieji aktai, ypač dėl poveikio švelninimo veiklos, nebus priimti, nebent nepriklausomi ekspertai atliks tokią objektyvią analizę, ir kad bus atsižvelgta į svarbiausių tarptautinių forumų ir organizacijų (IPCC, EBPO) pateiktus duomenis. Lenkija pritaria idėjai sukurti teisinę sistemą, pagal kurią būtų skatinamas tvaraus augimo finansavimas. Tačiau laikomės nuomonės, kad tokie veiksmai turėtų nuosekliai atitikti kitus veiksmus, kurių imamasi Europos Sąjungos lygmeniu, be to, jais turėtų būti užtikrintas proporcingumas. Mūsų nuomone, Taksonomijos reglamente nustačius papildomas informacijos atskleidimo pareigas tvarumo atžvilgiu, kurios yra	

lygiavertės numatytosioms Reglamente dėl informacijos atskleidimo, neatlikus jokios išsamios analizės Europos Komisijai rengiant pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kapitalas gali būti renkamas už kapitalo rinkos ribų. Todėl tokios situacijos gali prieštarauti pagal kapitalo rinkų sąjungą numatytiems veiksams. Be to, dėl to, kad laikomasi požiūrio, pagal kurį informacijos atskleidimo pareiga tvarumo atžvilgiu vienu metu reglamentuojama dviejuose teisės aktuose (Taksonomijos reglamente ir Reglamente dėl informacijos atskleidimo), nuostatos nėra pakankamai skaidrios ir subjektams, kuriems tos nuostatos yra skirtos, kyla abejonių dėl aiškinimo. Atsižvelgiant į tai, kas pirmiau išdėstyta, raginame Europos Komisiją priimant deleguotuosius aktus tinkamai atsižvelgti į proporcingumo ir suderinamumo taisykles, siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti ir kapitalo rinkos sąjungos tikslai. Be to, raginame Europos Komisiją ateityje rengiant pasiūlymus dėl teisėkūros priimamų aktų atsižvelgti į esamą šio reglamento ir Reglamento dėl informacijos atskleidimo sąsają. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Lenkija neprieštaruoja Tvaraus finansavimo reglamento (taksonomija) priėmimui, tačiau negali jam pritarti.	
Švedijos pareiškimas Švedija norėtų priminti, kad jai kyla susirūpinimas dėl tvarios miškotvarkos ir miškų politikos traktavimo Taksonomijos reglamente. Derybų metu nuolat raginome pateikti aiškią ir nedviprasmišką nuorodą į FOREST EUROPE tvarios miškotvarkos apibrėžtį. Apgailestaujame, kad galutiniame kompromisiniame tekste tai nebuvo išlaikyta. FOREST EUROPE nustatyta ir tarptautiniu lygmeniu sutarta, plačiai pripažįstama ir patvirtinta tvarios miškotvarkos apibrėžtis padėjo propaguoti visos Europos mastu priimtina bendrą tvarios miškotvarkos supratimą beveik 30 metų. Galutiniame teisėkūros institucijų pasiektame kompromisiniame variante pateikta kitokia tvarios miškotvarkos samprata, kuri gali pakenkti 47 FOREST EUROPE pasirašiusių šalių, įskaitant ES ir jos valstybes nares, bendram supratimui. Rengiant ir taikant Taksonomijos reglamentą nepaprastai svarbu išlaikyti šią sutartą apibrėžtį. Nukrypęs nuo šio bendro supratimo tvarios miškotvarkos sąvoka galėtų būti naudojama ir taikoma nenuosekliai. Taip pat norėtume priminti, kad Europos Sąjungos Taryba šiais metais jau du kartus nurodė¹: tai, kad, nors ES vykdo įvairių sričių su mišku susijusią politiką, Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo neminima jokia bendra ES miškų politika ir kad atsakomybė už miškus tenka valstybėms narėms, ir tai, kad ES priimant visus su miškais susijusius sprendimus ir vykdant su miškais susijusią politiką turi būti laikomasi subsidarumo principo ir turi būti gerbiama valstybių narių kompetencija šioje srityje. Švedijos nuomone, galutinis tekstas yra nepriimtinas tvarios miškotvarkos ir miškų politikos traktavimo požiūriu, todėl ji negali pritarti reglamento priėmimui. Raginame Komisiją ir būsimas ekspertų grupes rengiant techninės analizės kriterijus ir antrinės teisės aktus atsižvelgti į tai, kas išdėstyta pirmiau. ¹ Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių valstybių narių vyriausybių išvados dėl komunikato „ES veiksmų, kuriais siekiama apsaugoti ir atkurti pasaulio miškus, stiprinimas“ (priimtos 2019 m. gruodžio 16 d.); Tarybos išvados dėl pažangos įgyvendinant ES miškų strategiją ir dėl naujos miškų strateginės programos (priimtos 2019 m. balandžio 15 d.).	

Čekijos ir Slovakijos pareiškimas Čekijos ir Slovakijos delegacijos palankiai vertina pirmininkaujančios valstybės narės pastangas pasiekti susitarimą su Europos Parlamentu dėl taksonomijos dokumento. Atsižvelgdami į darbą, kurį dar turėsime atlikti, manome, kad reikia pateikti dvi pastabas, susijusias su tvaria miškotvarka ir miškų politika. Derybų dėl taksonomijos metu nuolat raginame pateikti aiškią ir nedviprasmišką nuorodą į FOREST EUROPE tvarios miškotvarkos apibrėžtį. Apgailestaujame, kad galutiniame kompromisiniame tekste tai nebuvo išlaikyta. FOREST EUROPE nustatyta ir tarptautiniu lygmeniu sutarta, plačiai pripažįstama ir patvirtinta tvarios miškotvarkos apibrėžtis padėjo propaguoti visos Europos mastu priimtą bendrą tvarios miškotvarkos supratimą beveik 30 metų. Galutiniame teisėkūros institucijų pasiektame kompromisiniame variante pateikta kitokia tvarios miškotvarkos samprata, kuri gali pakenkti 47 FOREST EUROPE pasirašiusių šalių, įskaitant ES ir jos valstybes nares, bendram supratimui. Rengiant ir taikant Taksonomijos reglamentą nepaprastai svarbu išlaikyti šią sutartą apibrėžtį. Nukrypęs nuo šio bendro supratimo tvarios miškotvarkos sąvoka galėtų būti naudojama ir taikoma nenuosekliai. Taip pat norėtume priminti, kad Europos Sąjungos Taryba šiais metais jau du kartus nurodė*: tai, kad, nors ES vykdo įvairių sričių su mišku susijusią politiką, Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo neminima jokia bendra ES miškų politika ir kad atsakomybė už miškus tenka valstybėms narėms, ir tai, kad ES priimant visus su miškais susijusius sprendimus ir vykdant su miškais susijusią politiką turi būti laikomasi subsidarumo principo ir turi būti gerbiama valstybių narių kompetencija šioje srityje. Raginame Komisiją ir būsimas ekspertų grupes rengiant techninės analizės kriterijus ir antrinės teisės aktus atsižvelgti į tai, kas išdėstyta pirmiau. * Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių valstybių narių vyriausybių išvados dėl komunikato „ES veiksmų, kuriais siekiama apsaugoti ir atkurti pasaulio miškus, stiprinimas“ (priimtos 2019 m. gruodžio 16 d.); Tarybos išvados dėl pažangos įgyvendinant ES miškų strategiją ir dėl naujos miškų strateginės programos (priimtos 2019 m. balandžio 15 d.).	
Vengrijos pareiškimas Norėtume pareikšti susirūpinimą dėl to, kad gerokai išplėsta materialinė ir subjektinė reglamento taikymo sritis. Į taikymo sritį įtraukiant produktus, kuriais nesiekama jokio aplinkos, socialinio ar valdymo tikslo, būtų tik padidinta rinkos dalyviams tenkanti administracinė našta, investuotojams nesuteikiant papildomos naudingos informacijos. Be to, taip pat netikslinga į taikymo sritį įtraukti bendroves, patenkančias į Direktyvos 2013/34/ES 19a ir 29a straipsnių taikymo sritį. Nefinansinių ataskaitų teikimo reikalavimams taikoma Europos Komisijos atliekama tinkamumo patikra, taip pat numatyta šiuos reikalavimus peržiūrėti, todėl visi nauji reikalavimai šioje srityje turėjo būti nustatyti atlikus išsamų vertinimą su atitinkamais ekspertais.	

2020 m. balandžio 15 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2000/20
Daugiašalis laikinasis susitarimas dėl apeliacinio arbitražo pagal Susitarimo dėl ginčų sprendimo 25 straipsnį – Patvirtinimas	7112/20
2020 m. balandžio 15 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2057/20
Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūros valdančioji taryba – Lietuvai atstovaujančios pakaitinės narės Gintarės BUŽINSKAITĖS skyrimas vietoj atsistatydinusios pakaitinės narės Vilijos KONDROTIEŅĖS	6514/20
2020 m. balandžio 15 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2056/20
Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūros valdančioji taryba – Graikijai atstovaujančios pakaitinės narės Aggeliki MOIROU skyrimas vietoj atsistatydinusio pakaitinio nario Georgios GOURZOULIDIS	6513/20
2020 m. balandžio 15 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2055/20
Europos lyčių lygybės instituto Valdymo taryba – Austrijai atstovaujančios pakaitinės narės Katja GERSTMANN skyrimas vietoj atsistatydinusios pakaitinės narės Eva-Maria BURGER	6154/20
2020 m. balandžio 15 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2054/20
Socialinės apsaugos sistemų koordinavimo patariamasis komitetas – Švedijai atstovaujančios narės Anna SVÄRD skyrimas vietoj atsistatydinusios narės Johanna MÖLLERBER	6600/20
2020 m. balandžio 16 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2048/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo pratęsiamas Europos Sąjungos patariamiosios misijos saugumo sektoriaus reformai Irake remti (EUAM Iraq) vadovo įgaliojimų terminas</i> 2020 m. balandžio 16 d. Tarybos sprendimas (BUSP) 2020/530, kuriuo pratęsiamas Europos Sąjungos patariamiosios misijos saugumo sektoriaus reformai Irake remti (EUAM Iraq) vadovo įgaliojimų terminas OL L 120, 2020 4 17, p. 1–2	6917/20

2020 m. balandžio 16 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2048/20
<i>Ribojamosios priemonės Sirijai. Išankstiniai pranešimai</i> Pranešimas tam tikriems asmenims ir subjektams, kuriems taikomos ribojamosios priemonės, numatytos Tarybos sprendime 2013/255/BUSP ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 36/2012 dėl ribojamųjų priemonių, atsižvelgiant į padėtį Sirijoje 2020/C 124/02 OL C 124, 2020 4 17, p. 2–2	6940/20
2020 m. balandžio 17 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2062/20
<i>Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiamečių finansinė programa, kiek tai susiję su bendrąja įsipareigojimų marža</i> 2020 m. balandžio 17 d. Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) 2020/538, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiamečių finansinė programa, kiek tai susiję su bendrąja įsipareigojimų marža OL L 119I, 2020 4 17, p. 1–3	7170/20
2020 m. balandžio 17 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2061/20
Asignavimų perkėlimo Nr. DEC 03/2020 2020 m. bendrojo biudžeto III skirsnyje (Komisija) patvirtinimas	7116/20
2020 m. balandžio 21 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2076/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo pratęsiamas Sprendimu (ES) 2020/430 priimtos laikinos nuo Tarybos darbo tvarkos taisyklių nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos atsižvelgiant į su kelionėmis susijusius sunkumus, kilusius Sąjungoje dėl COVID-19 pandemijos, galiojimas</i> 2020 m. balandžio 21 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/556, kuriuo pratęsiamas Sprendimu (ES) 2020/430 priimtos laikinos nuo Tarybos darbo tvarkos taisyklių nukrypti leidžiančios nuostatos, taikomos atsižvelgiant į su kelionėmis susijusius sunkumus, kilusius Sąjungoje dėl COVID-19 pandemijos, galiojimas OL L 128I, 2020 4 23, p. 1–1	7337/20

2020 m. balandžio 22 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2041/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1301/2013 ir (ES) Nr. 1303/2013, kiek tai susiję su konkrečiomis priemonėmis, kuriomis sudaromos išskirtinės lanksčios sąlygos naudoti Europos struktūrinių ir investicijų fondų lėšas reaguojant į COVID-19 protrūkį</i> 2020 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/558, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1301/2013 ir (ES) Nr. 1303/2013, kiek tai susiję su konkrečiomis priemonėmis, kuriomis sudaromos išskirtinės lanksčios sąlygos naudoti Europos struktūrinių ir investicijų fondų lėšas reaguojant į COVID-19 protrūkį OL L 130, 2020 4 24, p. 1–6	7/20 REV1
Graikijos pareiškimas Turime pabrėžti, kad itin svarbu išplėsti turimų išteklių perskirstymo (tarp fondų ir tarp regionų kategorijų) galimybes apimant ir laikotarpį iki 2020 m. (t. y. 2017–2019 m.), kadangi toks papildomas lankstumas, susijęs su 2017–2019 m. metiniais įsipareigojimais, leis Graikijai veiksmingiau reaguoti į šią beprecedenčio masto krizę. Taip pat svarbu leisti teikti paramą neatsižvelgiant į įmonės dydį, visų pirma kiek tai susiję su finansinių priemonių naudojimu.	
Ispanijos pareiškimas Ispanija palankiai vertina CRII+ užtikrinamą lankstumą ir prašo Komisijos tęsti reglamentų dėl Europos struktūrinių ir investicijų fondų pritaikymą, kad nacionalinėms ir regioninėms valdžios institucijoms būtų suteikta teisinio tikrumo. Atliekant kitą pakeitimą reikėtų atsižvelgti į tokius aspektus kaip lankstumas panaudojant 2017, 2018 ir 2019 m. metinius įsipareigojimus ir nustatant tikrinimų bei auditų atlikimo terminus, taip pat didesnis teisinis tikrumas, susijęs su <i>force majeure</i> apibrėžtimi.	
Latvijos pareiškimas Pažymime, kad vadovaujantis naujojo 25a straipsnio antra dalimi nereikės laikytis taisyklės dėl trečdalio Sanglaudos fondo lėšų, taikomos valstybėms narėms, kurios įstojo į ES 2004 m. arba vėliau, o asignavimai gali būti perkeliama tarp ERPF, ESF ir Sanglaudos fondo. Bendrųjų nuostatų reglamento VII priedo 6 punktas šiuo atžvilgiu nėra aktualus. Perkėlimų tarp fondų lankstumas yra svarbus elementas kovojant su dabartine sveikatos krize ir užtikrinant veiksmingą investicijų derinį, tinkamą greitam ekonomikos atsigavimui paremti.	

2020 m. balandžio 22 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2042/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 223/2014, kiek tai susiję su konkrečių kovos su COVID-19 protrūkiu priemonių nustatymu</i> 2020 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/559, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 223/2014, kiek tai susiję su konkrečių kovos su COVID-19 protrūkiu priemonių nustatymu OL L 130, 2020 4 24, p. 7–10	8/20 REV1
2020 m. balandžio 22 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2063/20
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/745 dėl medicinos priemonių, kiek tai susiję su tam tikrų jo nuostatų taikymo pradžios datomis</i> 2020 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/561, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/745 dėl medicinos priemonių, kiek tai susiję su tam tikrų jo nuostatų taikymo pradžios datomis (Tekstas svarbus EEE) OL L 130, 2020 4 24, p. 18–22	10/20 REV1
2020 m. balandžio 22 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2064/20 REV1
<i>Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 508/2014 ir (ES) Nr. 1379/2013, kiek tai susiję su konkrečiomis priemonėmis, skirtomis švelninti COVID-19 protrūkio poveikį žvejybos ir akvakultūros sektoriuje</i> 2020 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/560, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 508/2014 ir (ES) Nr. 1379/2013, kiek tai susiję su konkrečiomis priemonėmis, skirtomis švelninti COVID-19 protrūkio poveikį žvejybos ir akvakultūros sektoriuje OL L 130, 2020 4 24, p. 11–17	9/20 REV1

Švedijos pareiškimas Iš esmės Švedija nepritaria paramai sandėliavimui ir prieštarauja tam, kad duomenų rinkimui ir kontrolei skirti biudžeto ištekliai būtų naudojami kitais tikslais. Tačiau Švedija gali pritarti siūlomoms priemonėms šiuo konkrečiu atveju, atsižvelgdama į ypatingas aplinkybes. Švedija mano, kad iš esmės priemonės neturėtų būti pratęstos po 2020 m. gruodžio mėn.	
Komisijos pareiškimas Komisija palankiai vertina tai, kad Europos Parlamentas ir Taryba skubiai priima jos pasiūlymą iš dalies pakeisti Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondo nuostatas, kuriuo siekiama sušvelninti COVID-19 protrūkio poveikį ir padėti mūsų žvejams bei žvejėms ir akvakultūros produktų gamintojams. Komisija nori pabrėžti, kad žuvininkystės kontrolė ir mokslinių duomenų rinkimas yra itin svarbūs siekiant tvariai valdyti žuvų išteklius remiantis patikimiausiomis turimomis mokslinėmis rekomendacijomis ir patikimu vykdymo užtikrinimu. Tai, kad minėtiems dalykams bus skiriama mažiau finansinių išteklių, neturėtų neigiamai atsiliiepti šių esminių bendros žuvininkystės politikos elementų rezultatams. Komisija nori atkreipti dėmesį į tai, kad jos pasiūlymu ir padarytais jo pakeitimais atsižvelgiama į ypatingą krizinę situaciją, susidariusią dėl COVID-19 protrūkio, ir į išskirtinį ir neatidėliotiną poreikį teikti paramą, padedančią kovoti su šio protrūkio padariniais. Tai negali daryti poveikio būsimam reglamentui dėl Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondo.	

2020 m. balandžio 22 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2082/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2013/184/BUSP, ir Tarybos įgyvendinimo reglamentas, kuriuo įgyvendinamas Reglamentas (ES) Nr. 401/2013, dėl ribojamųjų priemonių Mianmarui / Birmai</i> 2020 m. balandžio 23 d. Tarybos sprendimas (BUSP) 2020/563, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2013/184/BUSP dėl ribojamųjų priemonių Mianmarui / Birmai OL L 130, 2020 4 24, p. 25–26	6888/20
<i>Tarybos įgyvendinimo reglamentas, kuriuo įgyvendinamas Reglamentas (ES) Nr. 401/2013 dėl ribojamųjų priemonių Mianmarui / Birmai</i> 2020 m. balandžio 23 d. Tarybos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/562, kuriuo įgyvendinamas Reglamentas (ES) Nr. 401/2013 dėl ribojamųjų priemonių Mianmarui / Birmai OL L 130, 2020 4 24, p. 23–24	6890/20
<i>Tarybos sprendimas ir Įgyvendinimo reglamentas dėl ribojamųjų priemonių Mianmarui / Birmai – pranešimų projektai</i> Pranešimas asmenims, kuriems taikomos Tarybos sprendime 2013/184/BUSP su pakeitimais, padarytais Tarybos sprendimu (BUSP) 2020/563, ir Reglamente (ES) Nr. 401/2013, kuris įgyvendinamas Tarybos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/562 dėl ribojamųjų priemonių Mianmarui / Birmai, numatytos ribojamosios priemonės 2020/C 133/02 OL C 133, 2020 4 24, p. 2–3	6986/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas (BUSP) 2018/898 dėl Sąjungos paramos Visuotinio branduolinių bandymų uždraudimo sutarties organizacijos (CTBTO) parengiamosios komisijos veiklai</i> 2020 m. balandžio 23 d. Tarybos sprendimas (BUSP) 2020/564, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas (BUSP) 2018/298 dėl Sąjungos paramos Visuotinio branduolinių bandymų uždraudimo sutarties organizacijos (CTBTO) parengiamosios komisijos veiklai siekiant stiprinti jos stebėsenos bei tikrinimo pajėgumus ir įgyvendinant ES kovos su masinio naikinimo ginklų platinimu strategiją OL L 130, 2020 4 24, p. 27–27	7270/20
2020 m. balandžio 24 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2040/20
<i>Pasiūlymas dėl Tarybos sprendimo dėl Europos Sąjungos ir Japonijos susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo</i> Pasiūlymas dėl Tarybos sprendimo dėl Europos Sąjungos ir Japonijos susitarimo dėl civilinės aviacijos saugos pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo	15259/19
Europos Sąjungos ir Japonijos susitarimas dėl civilinės aviacijos saugos	15260/19

2020 m. balandžio 24 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2038/20
<i>Europos Sąjungos ir Korėjos Respublikos susitarimas dėl oro susisieikimo paslaugų tam tikrų aspektų</i> Tarybos sprendimas dėl Europos Sąjungos ir Korėjos Respublikos susitarimo dėl oro susisieikimo paslaugų tam tikrų aspektų pasirašymo Sąjungos vardu	15079/19 15082/19
2020 m. balandžio 27 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2110/20
<i>Tarybos sprendimas dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtiniame muitinių bendradarbiavimo komitete, įkurtame Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos susitarimu dėl bendradarbiavimo ir administracinės savitarpio pagalbos muitinės veiklos srityje, dėl Jungtinio muitinių bendradarbiavimo komiteto vidaus darbo tvarkos taisyklių priėmimo</i> Tarybos sprendimas dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtiniame muitinių bendradarbiavimo komitete, įkurtame Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos susitarimu dėl bendradarbiavimo ir administracinės savitarpio pagalbos muitinės veiklos srityje, dėl Jungtinio muitinių bendradarbiavimo komiteto vidaus darbo tvarkos taisyklių priėmimo	6882/20
<i>Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos Jungtinio muitinių bendradarbiavimo komiteto sprendimas, kuriuo tvirtinamos jo vidaus darbo tvarkos taisyklės</i> Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos Jungtinio muitinių bendradarbiavimo komiteto sprendimas, kuriuo tvirtinamos jo vidaus darbo tvarkos taisyklės	6932/20
2020 m. balandžio 28 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2115/20
<i>Tarybos sprendimas, kuriuo skiriami Mokslo ir technikos komiteto nariai</i> 2020 m. balandžio 28 d. Tarybos sprendimas, kuriuo skiriami Mokslo ir technikos komiteto nariai 2020/C 145/01 OL C 145, 2020 4 30, p. 1–1	6602/20
2020 m. balandžio 30 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2128/20
Tarybos sprendimas dėl pozicijos, kurios turi būti laikomasi Europos Sąjungos vardu pagal Europos Sąjungos ir Vietnamo Socialistinės Respublikos savanoriškos partnerystės susitarimo dėl miškų teisės aktų vykdymo užtikrinimo, miškų valdymo ir prekybos mediena 18 straipsnį įsteigtame jungtiniame Susitarimo įgyvendinimo komitete, dėl jungtinio Susitarimo įgyvendinimo komiteto darbo tvarkos taisyklių priėmimo	15095/19 7027/20
2020 m. balandžio 30 d. užbaigta rašytinė procedūra	CM 2126/20
Tarybos sprendimas dėl Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus paskyrimo 2020 m. liepos 1 d.–2025 m. birželio 30 d. laikotarpiui	7570/20