

Briselē, 2020. gada 18. maijā
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

PIEZĪME

Temats: PADOMES AKTU IKMĒNEŠA APKOPOJUMS – 2020. GADA APRĪLIS

Šajā dokumentā ir uzskaitīti akti ¹, ko Padome pieņēmusi 2020. gada aprīlī ^{2 3}.

Tajā sniegta informācija par leģislatīvu un neleģislatīvu aktu pieņemšanu, tostarp norādot:

- pieņemšanas datumu,
- attiecīgo Padomes sanāksmi,
- pieņemtā dokumenta numuru,
- atsauci uz *Oficiālo Vēstnesi*,
- atsauci uz tās Padomes sanāksmes protokolu, kad akts tika pieņemts.

¹ Vienkāršības labad ir norādīti arī "īsie nosaukumi", kas tiek lietoti Padomes darba kārtībā (sk. ierakstus slīprakstā).

² Gadījumos, kad leģislatīvie akti pieņemti, izmantojot parasto likumdošanas procedūru, Padomes sanāksmes datums, kad leģislatīvais akts pieņemts, var nesakrist ar faktisko attiecīgā akta pieņemšanas datumu, jo parastajā likumdošanas procedūrā pieņemtus leģislatīvos aktus uzskata par pieņemtiem tikai tad, kad tos parakstījis gan Padomes priekšsēdētājs, gan Eiropas Parlamenta priekšsēdētājs un abu iestāžu ģenerālsekretāri.

³ Izņemot dažus aktus ar ierobežotu darbības jomu, piemēram, procedūras lēmumus, lēmumus par iecelšanu amatā, budžeta lēmumus par konkrētiem jautājumiem utt.

Šis dokuments ir pieejams arī Padomes tīmekļa vietnē:

[Padomes aktu ikmēneša apkopojumi \(akti\) – Padomes vietne](#)

Apkopojumā uzskaitītos dokumentus var iegūt Padomes dokumentu publiskajā reģistrā: [Dokumenti un publikācijas – Padomes vietne](#)

Ja dokuments tieši nav pieejams, piekļuvi tam var lūgt vietnē:

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

Būtu jāņem vērā, ka šis dokuments ir izstrādāts tikai informatīvos nolūkos, – autentiski ir tikai Padomes protokoli. Tie ir pieejami Padomes tīmekļa vietnē: [Padomes protokoli – Padomes vietne](#)

INFORMĀCIJA PAR AKTIEM, KO PADOME PIENĒMUSI 2020. GADA APRĪLĪ

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 2. aprīlī	CM 1983/20
<i>Padomes Lēmums, ar ko ieceļ Eiropas Savienības īpašo pārstāvi Belgradas un Prištinas dialogam un citiem Rietumbalkānu reģionālajiem jautājumiem</i> Padomes Lēmums (KĀDP) 2020/489 (2020. gada 2. aprīlis), ar ko ieceļ Eiropas Savienības īpašo pārstāvi Belgradas un Prištinas dialogam un citiem Rietumbalkānu reģionālajiem jautājumiem OV L 105, 3.4.2020., 3.–6. lpp.	6754/20
<i>Padomes Regula, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1352/2014 par ierobežojošiem pasākumiem saistībā ar situāciju Jemenā</i> Padomes Regula (ES) 2020/488 (2020. gada 2. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1352/2014 par ierobežojošiem pasākumiem saistībā ar situāciju Jemenā OV L 105, 3.4.2020., 1.–2. lpp.	6831/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 3. aprīlī	CM 1868/20
<i>Padomes Lēmums par pārmērīga budžeta deficīta pastāvēšanu Rumānijā</i> Padomes Lēmums (ES) 2020/509 (2020. gada 3. aprīlis) par pārmērīga budžeta deficīta pastāvēšanu Rumānijā OV L 110, 8.4.2020., 58.–59. lpp.	6304/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 3. aprīlī	CM 1868/20
<i>Padomes Ieteikums par pārmērīga valdības budžeta deficīta situācijas novēršanu Rumānijā</i> Padomes Ieteikums (2020. gada 3. aprīlis) par pārmērīga valdības budžeta deficīta situācijas novēršanu Rumānijā 2020/C 116/01 OV C 116, 8.4.2020., 1.–3. lpp.	6305/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 2020/20
<i>Padomes Lēmums par to, lai Eiropas Savienības un tās dalībvalstu vārdā parakstītu Protokolu pie Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu un Ukrainas Sadarbības nolīguma par civilu globālu navigācijas satelītu sistēmu (GNSS) nolūkā ņemt vērā Bulgārijas Republikas, Horvātijas Republikas un Rumānijas pievienošanos Eiropas Savienībai</i> Padomes Lēmums (ES) 2020/520 (2019. gada 18. novembris) par to, lai Eiropas Savienības un tās dalībvalstu vārdā parakstītu Protokolu pie Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu un Ukrainas Sadarbības nolīguma par civilu globālu navigācijas satelītu sistēmu (GNSS) nolūkā ņemt vērā Bulgārijas Republikas, Horvātijas Republikas un Rumānijas pievienošanos Eiropas Savienībai IOV L 117, 15.4.2020., 1.–2. lpp.	13318/19

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 2013/20
<i>Padomes Lēmums par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Transporta kopienas Reģionālajā pārvaldības komitejā attiecībā uz konkrētiem ar Transporta kopienas dibināšanas līguma īstenošanu saistītiem budžeta jautājumiem</i> Padomes Lēmums (ES) 2020/522 (2020. gada 7. aprīlis) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Transporta kopienas Reģionālajā pārvaldības komitejā attiecībā uz konkrētiem ar Transporta kopienas dibināšanas līguma īstenošanu saistītiem budžeta jautājumiem OV L 117, 15.4.2020., 9.–9. lpp.	6432/20 6534/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 2006/20
<i>Padomes Lēmums, ar kuru groza Lēmumu 2011/235/KĀDP par ierobežojošiem pasākumiem, kas vērsti pret konkrētām personām un vienībām saistībā ar situāciju Irānā</i> Padomes Lēmums (KĀDP) 2020/512 (2020. gada 7. aprīlis), ar kuru groza Lēmumu 2011/235/KĀDP par ierobežojošiem pasākumiem, kas vērsti pret konkrētām personām un vienībām saistībā ar situāciju Irānā OV L 113, 8.4.2020., 22.–37. lpp.	6113/20
<i>Padomes Īstenošanas regula, ar kuru īsteno Regulu (ES) Nr. 359/2011 par ierobežojošiem pasākumiem, kas vērsti pret konkrētām personām, vienībām un struktūrām saistībā ar situāciju Irānā</i> Padomes Īstenošanas regula (ES) 2020/510 (2020. gada 7. aprīlis), ar kuru īsteno Regulu (ES) Nr. 359/2011 par ierobežojošiem pasākumiem, kas vērsti pret konkrētām personām, vienībām un struktūrām saistībā ar situāciju Irānā OV L 113, 8.4.2020., 1.–17. lpp.	6115/20
<i>Padomes Lēmums, ar ko groza Lēmumu (KĀDP) 2017/1869 par Eiropas Savienības padomdevēju misiju drošības sektora reformas atbalstam Irākā (EUAM Iraq)</i> Padomes Lēmums (KĀDP) 2020/513 (2020. gada 7. aprīlis), ar ko groza Lēmumu (KĀDP) 2017/1869 par Eiropas Savienības padomdevēju misiju drošības sektora reformas atbalstam Irākā (EUAM Iraq) OV L 113, 8.4.2020., 38.–40. lpp.	6270/20

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 1987/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē – Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana</i> Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē - Padome pieņēmusi 2020. gada 7. aprīlī – Padome pieņēmusi 2020. gada 7. aprīlī	5115/20
Padomes paskaidrojuma raksts	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Beļģijas paziņojums Beļģija ir pieņēmusi zināšanai Eiropas Parlamenta un Padomes 11. decembrī panāktās provizoriskās vienošanās par mobilitātes paketes I sociālo un tirgus pīlāru rezultātus. Beļģija atzinīgi vērtē to, ka ir būtiski uzlaboti kravas automobiļu vadītāju darba apstākļi, jo īpaši aizliedzot iknedēļas atpūtu kabīnē un kabotāžas pārvadājumiem piemērojot norīkošanu. Nākotnē būtu jāpanāk labāki vienlīdzīgi konkurences apstākļi, šajā nolūkā vieglos kravas automobiļus integrējot visas mobilitātes paketes tvērumā, nosakot kravas automobiļu atgriešanos bāzē ik pēc 8 nedēļām un nosakot ambiciozu grafiku jaunu viedo tahogrāfu ieviešanai, kas ļaus labāk īstenot spēkā esošos un jaunus noteikumus. Tādēļ Beļģija uzskata, ka nav saprātīgi vēl vairāk ierobežot piekļuvi tirgum, nosakot 4 dienu nogaidīšanas periodu kabotāžai, jo vienlaikus Eiropas Savienība nodrošinās augšupēju sociālo konvergenci. Mūsu izpratnē nogaidīšanas periods ir tirdzniecības ierobežojums, kas ir pretrunā iekšējā tirgus garam un loģistikas ķēdes efektivitātei, jo kabotāžas pārvadājumi dod iespēju izvairīties no tukšbraucieniem. Mēs paužam nožēlu arī par to, ka ir iekļauts priekšlikums par ilgtermiņa norīkošanu, ko neietvēra ne Komisijas priekšlikums, ne abu likumdevēju vienošanās un kas vēl nav rūpīgi izvērtēts. Tāpēc, neraugoties uz paketē iekļautajiem pozitīvajiem sociālajiem elementiem, Beļģija jautājumā par vienošanos atturēsies.	

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija pauž dziļas bažas par to, ka provizoriskā vienošanās par mobilitātes paketi I ir pretrunā pakalpojumu sniegšanas pamatbrīvībai vienotajā tirgū, darba ņēmēju brīvas pārvietošanās principam, kā arī galvenajām ES politikām un mērķiem klimata jomā.

Jo īpaši prasība, ka smagajiem transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās ir jāatgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vārienīgajiem klimata mērķiem, kurus Komisija 2019. gada 11. decembrī izvirzīja jaunajā zaļajā kursā. Šāds pienākums, ja tas tiks pieņemts, izraisīs kravas automobiļu tukšbraucienu skaita ievērojamu pieaugumu uz Eiropas ceļiem, un tādējādi būtiski palielināsies transporta nozares radītās CO₂ emisijas. Šī nozare Eiropas Savienībā jau rada aptuveni ceturto daļu no SEG emisijām. Neraugoties uz mūsu centieniem uzsvērt šos aspektus un neņemot vērā zinātniskus pierādījumus, kas gūti pētījumos par šāda pienākuma ietekmi uz tukšbraucienu skaita un CO₂ emisiju pieaugumu, attiecībā uz šā noteikuma paredzamo ietekmi nav atsaučības un racionāli argumenti tiek noraidīti. Tajā pašā laikā, lai gan labāka regulējuma programma paredz visu šādu pasākumu ietekmes novērtējumu ES līmenī, šāds novērtējums vēl nav iesniegts.

Transportlīdzekļu atgriešanās dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir tikai viens piemērs pārmērīgi ierobežojošiem un diskriminējošiem pasākumiem, kas ierosināti mobilitātes paketē I. Līdzīgas bažas mums ir par kabotāžas ierobežojumiem, kas izpaužas kā pārmērīgs nogaidīšanas periods. Šis nogaidīšanas periods ir protekcionistisks pasākums, kam būs diezgan negatīva ietekme uz vienoto tirgu. Saskaņā ar atzīto pētniecības iestāžu aplēsēm kravas automobiļa atgriešanās pienākums, kā arī kabotāžas pārvadājumiem noteiktie ierobežojumi radīs papildu miljonus tonnu CO₂ emisiju gadā.

Vēl viens būtisks jautājums, kas raisa bažas, ir tas, ka transportlīdzekļa obligāta atgriešanās nelabvēlīgākā stāvoklī nostādīs tās dalībvalstis, kurām to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ būs ievērojamas grūtības sniegt kravas autotransporta pakalpojumus vienotajā tirgū, jo to transportlīdzekļiem būs jāveic daudz lielāki attālumi un jāpārvar ievērojami dabīgi šķēršļi, jo īpaši tas attiecas uz salām. Arī trešo valstu pārvadātāju negodīga konkurence ir faktors, kam nav pievērsta pienācīga uzmanība. Tas ir īpaši satraucoši tāpēc, ka risinājumam, kurš tiks ieviests, būs ilgtermiņa ietekme ne tikai uz transporta nozari, bet arī ES ekonomiku kopumā.

Transporta nozare ir pelnījusi taisnīgu un stabilu ES tiesisko regulējumu, kas vēl vairāk stimulēs tās attīstību, vienlaikus nodrošinot reālistiskus un izpildāmus noteikumus. Līdzsvarotu noteikumu un patiesa kompromisa vietā provizoriskā vienošanās paredz ierobežojošus, nesamērīgus un protekcionistiskus pasākumus.

Mobilitātes pakete I ir būtisks dosjē Eiropas vienotajam tirgum, kā arī autotransporta nozarei. Patlaban, vairāk nekā jebkad, mums Eiropas Savienībā ir jāsaglabā vienotā tirgus un visu ES dalībvalstu ekonomiku netraucēta darbība, vienlaikus nodrošinot saskaņotību ar citām ES politikām.

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Bulgārija, Kipra, Ungārija, Latvija, Lietuva, Malta, Polija un Rumānija pauž iebildumus pret to, ka, tekstus tehniski pārskatot juristiem lingvistiem, pieņemtā politiskā vienošanās par trim mobilitātes paketes I tiesību aktiem tika papildināta, automātiski iekļaujot subsidiaritātes un proporcionālītātes klauzulu.

Mēs atzīstam, ka subsidiaritātes un proporcionālītātes principiem ir primāra nozīme ES kompetenču īstenošanā. Tomēr šādas klauzulas pievienošana šajā vēlinā likumdošanas procesa posmā kopumā nav laba prakse, un mobilitātes paketes I gadījumā tam ir jo īpaši grūti piekrist visa dosjē politiskās sensitivitātes dēļ un ņemot vērā ierosināto noteikumu ilgtermiņa ietekmi uz Eiropas autotransporta nozares darbību.

Diemžēl tas arī liecina, ka ātrais izskatīšanas process negatīvi ietekmēja pieņemto tiesību aktu kvalitāti. Turklāt mēs vēlētos uzsvērt, ka par dažiem svarīgiem politiskās vienošanās noteikumiem nav veikts ietekmes novērtējums. To ir atzinusi arī Komisija savā paziņojumā, ar ko tā nāca klajā Pastāvīgo pārstāvju komitejas (I) sanāsmē 2019. gada 20. decembrī, kurā Komisija apstiprināja, ka daži pasākumi netika iekļauti Komisijas 2017. gada 31. maijā iesniegtajos priekšlikumos un ka par tiem netika veikts ietekmes novērtējums.

Rūpīgas analīzes trūkums kavē pienācīgi novērtēt mobilitātes paketes I trīs tiesību aktos iekļauto pasākumu atbilstību proporcionālītātes noteikumam.

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Ņemot vērā koronavīrusa Covid-19 nepieredzēto izplatīšanos, kas jau tagad ietekmē un diemžēl arī turpmāk pamatīgi ietekmēs autotransporta nozari, Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija aicina atlikt darbu pie mobilitātes paketes I līdz laikam, kad pandēmija būs beigusies. Tādēļ mēs balsojam pret to, ka šajā grūtajā laikā minēto dosjē varētu pieņemt, izmantojot rakstisko procedūru.

Sagaidāms, ka vairums uzņēmumu pārtrauks vai izbeigs darbu un tā rezultātā ievērojami samazināsies transporta pakalpojumu piedāvājums un līdz ar to arī preču piegādes, kas nelabvēlīgi ietekmēs ES iedzīvotājus un ekonomikas netraucētu darbību.

Ņemot vērā neaizstājamo lomu, kāda autotransportam būs atjaunotnes darbā pēc tam, kad Covid-19 uzliesmojums būs beidzies, un lielos zaudējumus, ko nozare būs piedzīvojusi uzliesmojuma laikā, autotransports un ES ekonomika nebūs tādā stāvoklī, lai spētu pārciest ar mobilitātes paketi I saistīto nevajadzīgo tiesiskā regulējuma radīto satricinājumu. Šajā sakarībā mums jāpatur prātā, ka absolūtais vairākums autoceļa uzņēmumu Eiropas Savienībā ir mazie un vidējie uzņēmumi, kas ir īpaši neaizsargāti.

Pašreizējos apstākļos mobilitātes paketes I pieņemšana tās pašreizējā formā nav ne saprātīga, ne attaisnojama. Mēs gribētu uzsvērt, ka ekonomiskā situācija Eiropas Savienībā pēc koronavīrusa krīzes beigām būs pilnīgi savādāka, un mēs uzskatām, ka autotransporta nozarei būs nepieciešami jauni risinājumi, kas atbilstu šai jaunajai realitātei.

Paturot prātā izklāstīto situāciju, mēs esam pārliecināti, ka mobilitātes paketē I paredzētos risinājumus ir jāpārveido, lai šī jaunā realitāte tiktu ņemta vērā. Tādēļ mēs ierosinām pārtraukt turpmāku darbu pie šī dosjē, kamēr pandēmija nav beigusies.

Igaunijas paziņojums

Igaunija pilnībā atbalsta mobilitātes paketes I sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķus, kuru nolūks bija likt pamatus skaidriem autotransporta noteikumiem. Igaunija uzskata, ka starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum Eiropas Savienībā ir jāatbilst vienotā tirgus vispārējiem principiem, tam jābūt atvērtam konkurencei, efektīvam un videi draudzīgam. Igaunija uzskata, ka papildu prasības nedrīkst radīt pārmērīgu administratīvo slogu uzņēmumiem vai publiskā sektora iestādēm vai būt pretrunā Eiropas Savienības klimata politikas mērķiem.

Sarunās par paketi Igaunija ieņēma konstruktīvu pieeju, cenšoties ņemt vērā un atbalstīt priekšlikumus, ar kuriem uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, apkarotu nelikumīgu tirgus praksi un samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Tomēr sarunu rezultātā tika panākta vienošanās, kas Igaunijas pārvadātājiem rada neizdevīgus konkurences apstākļus, jo īpaši nosakot pienākumu autotransporta uzņēmumiem sava autoparka darbību organizēt tā, lai nodrošinātu, ka tā transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, 8 nedēļu laikā pēc tās atstāšanas ("transportlīdzekļa atgriešanās pienākums").

Šis pienākums nebija iekļauts sākotnējā paketē. Par to nav veikts būtisks ietekmes novērtējums, un tas rada bažas par tā saikni ar 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumu par labāku likumdošanas procesu.

Otrkārt, tas, ka transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ierobežo attiecīgās dalībvalsts autopārvadājumu uzņēmumu darbības ģeogrāfisko teritoriju, un tas pats par sevi neatbilst mobilitātes paketes I mērķim nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Treškārt, tā kā šis pienākums palielina tukšbraucienu skaitu un rada papildu CO2 emisijas, Igaunija uzskata, ka šī prasība ir pretrunā ES klimata politikas mērķiem un Parīzes nolīguma mērķiem. Tā neatbilst Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumiem.

Turklāt Igaunija uzskata, ka šī prasība nav samērīga, jo vienošanās jau paredz pasākumus cīņai pret tā saukto "pastkastītes uzņēmumu" parādību. Transportlīdzekļa atgriešanās pienākums, iespējams, stimulēs šādu praksi un turklāt mudinās autotransporta uzņēmumus no perifērām dalībvalstīm pārcelties, tādējādi izraisot darbvietu skaita un nodokļu ieņēmumu samazināšanos.

Visbeidzot, tā kā pasākums, iespējams, var palielināt satiksmes intensitāti, Igaunija pauž bažas par tā ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.

Tādēļ un vēlreiz uzsverot atbalstu mobilitātes paketes I sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķiem, Igaunija pauž nožēlu par to, ka vienošanās ietver transportlīdzekļa atgriešanās pienākumu. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto kontekstu, Igaunija balsos pret minēto vienošanos.

Ungārijas paziņojums

Ungārija vēlētos atkārtoti paust dziļas bažas par dažādu pirmās mobilitātes paketes komponentu ietekmi, kas ir kaitīga, tirgu kropļojoša un negatīvi ietekmē klimatu, un pauž dziļu neapmierinātību ar to, ka nav pienācīgu un plašu ietekmes novērtējumu, un tas ir pretrunā pirmās mobilitātes paketes sākotnējiem mērķiem.

Ungārija vienmēr ir izrādījusi gatavību cīnīties pret krāpšanu, ļaunprātīgu izmantošanu un negodīgu praksi, kā arī pievērsties autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju sociālajiem apstākļiem. Risinot šos jautājumus, mums būtu jāizvairās no jebkādas sadrumstalotības, protekcionisma un pārmērīga administratīvā sloga uzlikšanas Eiropas transporta uzņēmumiem, kas godīgi darbojas autotransporta iekšējā tirgū. Mūsuprāt, mūsu iekšējā tirgus efektīvas darbības saglabāšana nav apspriežama, jo tā Eiropai radīs vairāk darbvieta un konkurētspēju laikā, kad pieaug globālā ekonomiskā spriedze.

Tāpēc ar šo paketi mums būtu bijis jānodrošina, ka turpmākais ES tiesiskais regulējums ļauj pilnībā izmantot konkurences priekšrocības, vienlaikus nodrošinot godīgu konkurenci un pienācīgu darba apstākļu līmeni transportlīdzekļu vadītājiem. Tomēr ar galīgo vienošanos šis līdzsvars netiek panākts, un ar to tiek atbalstīta tikai viena pieeja, kas balstīta uz valstu protekcionismu un neizpildāmiem noteikumiem šajā nozarē.

Proti, jo īpaši mēs esam pārliecināti, ka īpašie noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē ("*lex specialis*") ir nepamatots pamatbrīvību ierobežojums un tādējādi tas kropļo vienlīdzīgus konkurences apstākļus Eiropas Savienībā. Mēs atzīmējam, ka galīgā vienošanās sniedz pamatojumu mūsu bažām par autotransporta jautājuma nošķiršanu no Direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā [Direktīva (ES) 2018/957] grozījuma. Jo īpaši, ieviestais dalītais modelis attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā nebija iekļauts Komisijas priekšlikumā, un tāpēc tam netika veikts ietekmes novērtējums.

Otrkārt, mēs arī uzskatām, ka ļoti problemātiski ir tas, ka, pilnībā aizliedzot iknedēļas atpūtu kabīnē, netiek ņemts vērā, ka ES trūkst piemērotu atpūtas zonu ar pienācīgu izmitināšanu transportlīdzekļu vadītājiem. Tādējādi šāds aizliegums būtu ES noteikums, kuru nevarētu piemērot, un tādējādi tiktu apšaubīta tā likumība.

Treškārt, kas attiecas uz mūsu klimata mērķiem, pienākums transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vērienīgajiem klimata mērķiem, ar kuriem Komisija nāca klajā 2019. gada 11. decembrī Eiropas zaļajā kursā. Ja šāds pasākums tiks pieņemts, tā rezultātā palielināsies kravas automobiļu tukšbraucienu skaits uz Eiropas ceļiem, un tādējādi pieaugs autotransporta nozares radītās CO2 emisijas.

Risks radīt negodīgas konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem arī ir faktors, kas nav pienācīgi ņemts vērā galīgās vienošanās dokumentā. Turklāt tahogrāfu, kuru izmaksas ir augstas, obligāta nomaiņa rada konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem, jo nav skaidrs datums, kad jāuzstāda viedie tahogrāfi to uzņēmumu transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas *AETR*.

Eiropas autotransporta nozares modernizācija, kas ir būtisks Eiropas ekonomikas elements, ir nepieciešama gan no sociālā, gan konkurētspējas aspekta. Šo mērķi nevar sasniegt, ja pilnībā neņem vērā iekšējā tirgus sasniegumu un darbības saglabāšanu un ja nerīkojas atbildīgi nolūkā sasniegt vērienīgus klimata mērķus.

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 1986/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību – Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana</i> Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību – Padome pieņēmusi 2020. gada 7. aprīlī	5114/20
Padomes paskaidrojuma raksts	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Beļģijas paziņojums Beļģija ir pieņēmusi zināšanai Eiropas Parlamenta un Padomes 11. decembrī panāktās provizoriskās vienošanās par mobilitātes paketes I sociālo un tirgus pīlāru rezultātus. Beļģija atzinīgi vērtē to, ka ir būtiski uzlaboti kravas automobiļu vadītāju darba apstākļi, jo īpaši aizliedzot iknedēļas atpūtu kabīnē un kabotāžas pārvadājumiem piemērojot norīkošanu. Nākotnē būtu jāpanāk labāki vienlīdzīgi konkurences apstākļi, šajā nolūkā vieglos kravas automobiļus integrējot visas mobilitātes paketes tvērumā, nosakot kravas automobiļu atgriešanos bāzē ik pēc 8 nedēļām un nosakot ambiciozu grafiku jaunu viedo tahogrāfu ieviešanai, kas ļaus labāk īstenot spēkā esošos un jaunus noteikumus. Tādēļ Beļģija uzskata, ka nav saprātīgi vēl vairāk ierobežot piekļuvi tirgum, nosakot 4 dienu nogaidīšanas periodu kabotāžai, jo vienlaikus Eiropas Savienība nodrošinās augšupēju sociālo konvergenci. Mūsu izpratnē nogaidīšanas periods ir tirdzniecības ierobežojums, kas ir pretrunā iekšējā tirgus garam un loģistikas ķēdes efektivitātei, jo kabotāžas pārvadājumi dod iespēju izvairīties no tukšbraucieniem. Mēs paužam nožēlu arī par to, ka ir iekļauts priekšlikums par ilgtermiņa norīkošanu, ko neietvēra ne Komisijas priekšlikums, ne abu likumdevēju vienošanās un kas vēl nav rūpīgi izvērtēts. Tāpēc, neraugoties uz paketē iekļautajiem pozitīvajiem sociālajiem elementiem, Beļģija jautājumā par vienošanos atturēsies.	

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija pauž dziļas bažas par to, ka provizoriskā vienošanās par mobilitātes paketi I ir pretrunā pakalpojumu sniegšanas pamatbrīvībai vienotajā tirgū, darba ņēmēju brīvas pārvietošanās principam, kā arī galvenajām ES politikām un mērķiem klimata jomā.

Jo īpaši prasība, ka smagajiem transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās ir jāatgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vērienīgajiem klimata mērķiem, kurus Komisija 2019. gada 11. decembrī izvirzīja jaunajā zaļajā kursā. Šāds pienākums, ja tas tiks pieņemts, izraisīs kravas automobiļu tukšbraucienu skaita ievērojamu pieaugumu uz Eiropas ceļiem, un tādējādi būtiski palielināsies transporta nozares radītās CO₂ emisijas. Šī nozare Eiropas Savienībā jau rada aptuveni ceturto daļu no SEG emisijām.

Neraugoties uz mūsu centieniem uzsvērt šos aspektus un neņemot vērā zinātniskus pierādījumus, kas gūti pētījumos par šāda pienākuma ietekmi uz tukšbraucienu skaita un CO₂ emisiju pieaugumu, attiecībā uz šā noteikuma paredzamo ietekmi nav atsaucības un racionāli argumenti tiek noraidīti. Tajā pašā laikā, lai gan labāka regulējuma programma paredz visu šādu pasākumu ietekmes novērtējumu ES līmenī, šāds novērtējums vēl nav iesniegts.

Transportlīdzekļu atgriešanās dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir tikai viens piemērs pārmērīgi ierobežojošiem un diskriminējošiem pasākumiem, kas ierosināti mobilitātes paketē I. Līdzīgas bažas mums ir par kabotāžas ierobežojumiem, kas izpaužas kā pārmērīgs nogaidīšanas periods. Šis nogaidīšanas periods ir protekcionistisks pasākums, kam būs diezgan negatīva ietekme uz vienoto tirgu. Saskaņā ar atzīto pētniecības iestāžu aplēsēm kravas automobiļa atgriešanās pienākums, kā arī kabotāžas pārvadājumiem noteiktie ierobežojumi radīs papildu miljonus tonnu CO₂ emisiju gadā.

Vēl viens būtisks jautājums, kas raisa bažas, ir tas, ka transportlīdzekļa obligāta atgriešanās nelabvēlīgākā stāvoklī nostādīs tās dalībvalstis, kurām to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ būs ievērojamas grūtības sniegt kravas autotransporta pakalpojumus vienotajā tirgū, jo to transportlīdzekļiem būs jāveic daudz lielāki attālumi un jāpārvar ievērojami dabīgi šķēršļi, jo īpaši tas attiecas uz salām.

Arī trešo valstu pārvadātāju negodīga konkurence ir faktors, kam nav pievērsta pienācīga uzmanība. Tas ir īpaši satraucoši tāpēc, ka risinājumam, kurš tiks ieviests, būs ilgtermiņa ietekme ne tikai uz transporta nozari, bet arī ES ekonomiku kopumā.

Transporta nozare ir pelnījusi taisnīgu un stabilu ES tiesisko regulējumu, kas vēl vairāk stimulēs tās attīstību, vienlaikus nodrošinot reālistiskus un izpildāmus noteikumus. Līdzsvarotu noteikumu un patiesa kompromisa vietā provizoriskā vienošanās paredz ierobežojošus, nesamērīgus un protekcionistiskus pasākumus.

Mobilitātes pakete I ir būtisks dosjē Eiropas vienotajam tirgum, kā arī autotransporta nozarei. Patlaban, vairāk nekā jebkad, mums Eiropas Savienībā ir jāsaglabā vienotā tirgus un visu ES dalībvalstu ekonomiku netraucēta darbība, vienlaikus nodrošinot saskaņotību ar citām ES politikām.

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Bulgārija, Kipra, Ungārija, Latvija, Lietuva, Malta, Polija un Rumānija pauž iebildumus pret to, ka, tekstus tehniski pārskatot juristiem lingvistiem, pieņemtā politiskā vienošanās par trim mobilitātes paketes I tiesību aktiem tika papildināta, automātiski iekļaujot subsidiaritātes un proporcionālītātes klauzulu.

Mēs atzīstam, ka subsidiaritātes un proporcionālītātes principiem ir primāra nozīme ES kompetenču īstenošanā. Tomēr šādas klauzulas pievienošana šajā vēlinā likumdošanas procesa posmā kopumā nav laba prakse, un mobilitātes paketes I gadījumā tam ir jo īpaši grūti piekrist visa dosjē politiskās sensitivitātes dēļ un ņemot vērā ierosināto noteikumu ilgtermiņa ietekmi uz Eiropas autotransporta nozares darbību.

Diemžēl tas arī liecina, ka ātrais izskatīšanas process negatīvi ietekmēja pieņemto tiesību aktu kvalitāti. Turklāt mēs vēlētos uzsvērt, ka par dažiem svarīgiem politiskās vienošanās noteikumiem nav veikts ietekmes novērtējums. To ir atzinusi arī Komisija savā paziņojumā, ar ko tā nāca klajā Pastāvīgo pārstāvju komitejas (I) sanāsmē 2019. gada 20. decembrī, kurā Komisija apstiprināja, ka daži pasākumi netika iekļauti Komisijas 2017. gada 31. maijā iesniegtajos priekšlikumos un ka par tiem netika veikts ietekmes novērtējums.

Rūpīgas analīzes trūkums kavē pienācīgi novērtēt mobilitātes paketes I trīs tiesību aktos iekļauto pasākumu atbilstību proporcionālītātes noteikumam.

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Ņemot vērā koronavīrusa Covid-19 nepieredzēto izplatīšanos, kas jau tagad ietekmē un diemžēl arī turpmāk pamatīgi ietekmēs autotransporta nozari, Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija aicina atlikt darbu pie mobilitātes paketes I līdz laikam, kad pandēmija būs beigusies. Tādēļ mēs balsojam pret to, ka šajā grūtajā laikā minēto dosjē varētu pieņemt, izmantojot rakstisko procedūru.

Sagaidāms, ka vairums uzņēmumu pārtrauks vai izbeigs darbu un tā rezultātā ievērojami samazināsies transporta pakalpojumu piedāvājums un līdz ar to arī preču piegādes, kas nelabvēlīgi ietekmēs ES iedzīvotājus un ekonomikas netraucētu darbību.

Ņemot vērā neaizstājamo lomu, kāda autotransportam būs atjaunotnes darbā pēc tam, kad Covid-19 uzliesmojums būs beidzies, un lielos zaudējumus, ko nozare būs piedzīvojusi uzliesmojuma laikā, autotransports un ES ekonomika nebūs tādā stāvoklī, lai spētu pārciest ar mobilitātes paketi I saistīto nevajadzīgo tiesiskā regulējuma radīto satricinājumu. Šajā sakarībā mums jāpatur prātā, ka absolūtais vairākums autoceļa uzņēmumu Eiropas Savienībā ir mazie un vidējie uzņēmumi, kas ir īpaši neaizsargāti.

Pašreizējos apstākļos mobilitātes paketes I pieņemšana tās pašreizējā formā nav ne saprātīga, ne attaisnojama. Mēs gribētu uzsvērt, ka ekonomiskā situācija Eiropas Savienībā pēc koronavīrusa krīzes beigām būs pilnīgi savādāka, un mēs uzskatām, ka autotransporta nozarei būs nepieciešami jauni risinājumi, kas atbilstu šai jaunajai realitātei.

Paturot prātā izklāstīto situāciju, mēs esam pārliecināti, ka mobilitātes paketē I paredzētos risinājumus ir jāpārveido, lai šī jaunā realitāte tiktu ņemta vērā. Tādēļ mēs ierosinām pārtraukt turpmāku darbu pie šī dosjē, kamēr pandēmija nav beigusies.

Igaunijas paziņojums

Igaunija pilnībā atbalsta mobilitātes paketes I sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķus, kuru nolūks bija likt pamatus skaidriem autotransporta noteikumiem. Igaunija uzskata, ka starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum Eiropas Savienībā ir jāatbilst vienotā tirgus vispārējiem principiem, tam jābūt atvērtam konkurencei, efektīvam un videi draudzīgam. Igaunija uzskata, ka papildu prasības nedrīkst radīt pārmērīgu administratīvo slogu uzņēmumiem vai publiskā sektora iestādēm vai būt pretrunā Eiropas Savienības klimata politikas mērķiem.

Sarunās par paketi Igaunija ieņēma konstruktīvu pieeju, cenšoties ņemt vērā un atbalstīt priekšlikumus, ar kuriem uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, apkarotu nelikumīgu tirgus praksi un samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Tomēr sarunu rezultātā tika panākta vienošanās, kas Igaunijas pārvadātājiem rada neizdevīgus konkurences apstākļus, jo īpaši nosakot pienākumu autotransporta uzņēmumiem sava autoparka darbību organizēt tā, lai nodrošinātu, ka tā transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, 8 nedēļu laikā pēc tās atstāšanas ("transportlīdzekļa atgriešanās pienākums").

Šis pienākums nebija iekļauts sākotnējā paketē. Par to nav veikts būtisks ietekmes novērtējums, un tas rada bažas par tā saikni ar 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumu par labāku likumdošanas procesu.

Otrkārt, tas, ka transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ierobežo attiecīgās dalībvalsts autopārvadājumu uzņēmumu darbības ģeogrāfisko teritoriju, un tas pats par sevi neatbilst mobilitātes paketes I mērķim nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Treškārt, tā kā šis pienākums palielina tukšbraucienu skaitu un rada papildu CO2 emisijas, Igaunija uzskata, ka šī prasība ir pretrunā ES klimata politikas mērķiem un Parīzes nolīguma mērķiem. Tā neatbilst Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumiem.

Turklāt Igaunija uzskata, ka šī prasība nav samērīga, jo vienošanās jau paredz pasākumus cīņai pret tā saukto "pastkastītes uzņēmumu" parādību. Transportlīdzekļa atgriešanās pienākums, iespējams, stimulēs šādu praksi un turklāt mudinās autotransporta uzņēmumus no perifērām dalībvalstīm pārcelties, tādējādi izraisot darbvietu skaita un nodokļu ieņēmumu samazināšanos.

Visbeidzot, tā kā pasākums, iespējams, var palielināt satiksmes intensitāti, Igaunija pauž bažas par tā ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.

Tādēļ un vēlreiz uzsverot atbalstu mobilitātes paketes I sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķiem, Igaunija pauž nožēlu par to, ka vienošanās ietver transportlīdzekļa atgriešanās pienākumu. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto kontekstu, Igaunija balsos pret minēto vienošanos.

Ungārijas paziņojums

Ungārija vēlētos atkārtoti paust dziļas bažas par dažādu pirmās mobilitātes paketes komponentu ietekmi, kas ir kaitīga, tirgu kropļojoša un negatīvi ietekmē klimatu, un pauž dziļu neapmierinātību ar to, ka nav pienācīgu un plašu ietekmes novērtējumu, un tas ir pretrunā pirmās mobilitātes paketes sākotnējiem mērķiem.

Ungārija vienmēr ir izrādījusi gatavību cīnīties pret krāpšanu, ļaunprātīgu izmantošanu un negodīgu praksi, kā arī pievērsties autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju sociālajiem apstākļiem. Risinot šos jautājumus, mums būtu jāizvairās no jebkādas sadrumstalotības, protekcionisma un pārmērīga administratīvā sloga uzlikšanas Eiropas transporta uzņēmumiem, kas godīgi darbojas autotransporta iekšējā tirgū. Mūsuprāt, mūsu iekšējā tirgus efektīvas darbības saglabāšana nav apspriežama, jo tā Eiropai radīs vairāk darbvieta un konkurētspēju laikā, kad pieaug globālā ekonomiskā spriedze.

Tāpēc ar šo paketi mums būtu bijis jānodrošina, ka turpmākais ES tiesiskais regulējums ļauj pilnībā izmantot konkurences priekšrocības, vienlaikus nodrošinot godīgu konkurenci un pienācīgu darba apstākļu līmeni transportlīdzekļu vadītājiem. Tomēr ar galīgo vienošanos šis līdzsvars netiek panākts, un ar to tiek atbalstīta tikai viena pieeja, kas balstīta uz valstu protekcionismu un neizpildāmiem noteikumiem šajā nozarē.

Proti, jo īpaši mēs esam pārliecināti, ka īpašie noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē ("*lex specialis*") ir nepamatots pamatbrīvību ierobežojums un tādējādi tas kropļo vienlīdzīgus konkurences apstākļus Eiropas Savienībā. Mēs atzīmējam, ka galīgā vienošanās sniedz pamatojumu mūsu bažām par autotransporta jautājuma nošķiršanu no Direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā [Direktīva (ES) 2018/957] grozījuma. Jo īpaši, ieviestais dalītais modelis attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā nebija iekļauts Komisijas priekšlikumā, un tāpēc tam netika veikts ietekmes novērtējums.

Otrkārt, mēs arī uzskatām, ka ļoti problemātiski ir tas, ka, pilnībā aizliedzot iknedēļas atpūtu kabīnē, netiek ņemts vērā, ka ES trūkst piemērotu atpūtas zonu ar pienācīgu izmitināšanu transportlīdzekļu vadītājiem. Tādējādi šāds aizliegums būtu ES noteikums, kuru nevarētu piemērot, un tādējādi tiktu apšaubīta tā likumība.

Treškārt, kas attiecas uz mūsu klimata mērķiem, pienākums transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vērienīgajiem klimata mērķiem, ar kuriem Komisija nāca klajā 2019. gada 11. decembrī Eiropas zaļajā kursā. Ja šāds pasākums tiks pieņemts, tā rezultātā palielināsies kravas automobiļu tukšbraucienu skaits uz Eiropas ceļiem, un tādējādi pieaugs autotransporta nozares radītās CO2 emisijas.

Risks radīt negodīgas konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem arī ir faktors, kas nav pienācīgi ņemts vērā galīgās vienošanās dokumentā. Turklāt tahogrāfu, kuru izmaksas ir augstas, obligāta nomaiņa rada konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem, jo nav skaidrs datums, kad jāuzstāda viedie tahogrāfi to uzņēmumu transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas *AETR*.

Eiropas autotransporta nozares modernizācija, kas ir būtisks Eiropas ekonomikas elements, ir nepieciešama gan no sociālā, gan konkurētspējas aspekta. Šo mērķi nevar sasniegt, ja pilnībā neņem vērā iekšējā tirgus sasniegumu un darbības saglabāšanu un ja nerīkojas atbildīgi nolūkā sasniegt vērienīgus klimata mērķus.

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 1985/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko nosaka īpašus noteikumus attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē un ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un Regulu (ES) Nr. 1024/2012</i> – Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 – Padome pieņēmusi 2020. gada 7. aprīlī	5112/20
Padomes paskaidrojuma raksts	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija pauž dziļas bažas par to, ka provizoriskā vienošanās par mobilitātes paketi I ir pretrunā pakalpojumu sniegšanas pamatbrīvībai vienotajā tirgū, darba ņēmēju brīvas pārvietošanās principam, kā arī galvenajām ES politikām un mērķiem klimata jomā. Jo īpaši prasība, ka smagajiem transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās ir jāatgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vārienīgajiem klimata mērķiem, kurus Komisija 2019. gada 11. decembrī izvirzīja jaunajā zaļajā kursā. Šāds pienākums, ja tas tiks pieņemts, izraisīs kravas automobiļu tukšbraucienu skaita ievērojamu pieaugumu uz Eiropas ceļiem, un tādējādi būtiski palielināsies transporta nozares radītās CO₂ emisijas. Šī nozare Eiropas Savienībā jau rada aptuveni ceturto daļu no SEG emisijām. Neraugoties uz mūsu centieniem uzsvērt šos aspektus un neņemot vērā zinātniskus pierādījumus, kas gūti pētījumos par šāda pienākuma ietekmi uz tukšbraucienu skaitu un CO₂ emisiju pieaugumu, attiecībā uz šā noteikuma paredzamo ietekmi nav atsaučības un racionāli argumenti tiek noraidīti. Tajā pašā laikā, lai gan labāka regulējuma programma paredz visu šādu pasākumu ietekmes novērtējumu ES līmenī, šāds novērtējums vēl nav iesniegts. Transportlīdzekļu atgriešanās dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir tikai viens piemērs pārmērīgi ierobežojošiem un diskriminējošiem pasākumiem, kas ierosināti mobilitātes paketē I. Līdzīgas bažas mums ir par kabotāžas ierobežojumiem, kas izpaužas kā pārmērīgs nogaidīšanas periods. Šis nogaidīšanas periods ir protekcionistisks pasākums, kam būs diezgan negatīva ietekme uz vienoto tirgu. Saskaņā ar atzīto pētniecības iestāžu aplēsēm kravas automobiļa atgriešanās pienākums, kā arī kabotāžas pārvadājumiem noteiktie ierobežojumi radīs papildu miljonus tonnu CO₂ emisiju gadā.	

Vēl viens būtisks jautājums, kas raisa bažas, ir tas, ka transportlīdzekļa obligāta atgriešanās nelabvēlīgākā stāvoklī nostādīs tās dalībvalstis, kurām to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ būs ievērojamas grūtības sniegt kravas autotransporta pakalpojumus vienotajā tirgū, jo to transportlīdzekļiem būs jāveic daudz lielāki attālumi un jāpārvar ievērojami dabīgi šķēršļi, jo īpaši tas attiecas uz salām. Arī trešo valstu pārvadātāju negodīga konkurence ir faktors, kam nav pievērsta pienācīga uzmanība. Tas ir īpaši satraucoši tāpēc, ka risinājumam, kurš tiks ieviests, būs ilgtermiņa ietekme ne tikai uz transporta nozari, bet arī ES ekonomiku kopumā. Transporta nozare ir pelnījusi taisnīgu un stabilu ES tiesisko regulējumu, kas vēl vairāk stimulēs tās attīstību, vienlaikus nodrošinot reālistiskus un izpildāmus noteikumus. Līdzsvarotu noteikumu un patiesa kompromisa vietā provizorisks vienošanās paredz ierobežojošus, nesamērīgus un protekcionistiskus pasākumus. Mobilitātes pakete I ir būtisks dosjē Eiropas vienotajam tirgum, kā arī autotransporta nozarei. Patlaban, vairāk nekā jebkad, mums Eiropas Savienībā ir jāsaglabā vienotā tirgus un visu ES dalībvalstu ekonomiku netraucēta darbība, vienlaikus nodrošinot saskaņotību ar citām ES politikām.	
Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums Bulgārija, Kipra, Ungārija, Latvija, Lietuva, Malta, Polija un Rumānija pauž iebildumus pret to, ka, tekstus tehniski pārskatot juristiem lingvistiem, pieņemtā politiskā vienošanās par trim mobilitātes paketes I tiesību aktiem tika papildināta, automātiski iekļaujot subsidiaritātes un proporcionalitātes klauzulu. Mēs atzīstam, ka subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem ir primāra nozīme ES kompetenču īstenošanā. Tomēr šādas klauzulas pievienošana šajā vēlinā likumdošanas procesa posmā kopumā nav laba prakse, un mobilitātes paketes I gadījumā tam ir jo īpaši grūti piekrist visa dosjē politiskās sensitivitātes dēļ un ņemot vērā ierosināto noteikumu ilgtermiņa ietekmi uz Eiropas autotransporta nozares darbību. Diemžēl tas arī liecina, ka ātrais izskatīšanas process negatīvi ietekmēja pieņemto tiesību aktu kvalitāti. Turklāt mēs vēlētos uzsvērt, ka par dažiem svarīgiem politiskās vienošanās noteikumiem nav veikts ietekmes novērtējums. To ir atzinusi arī Komisija savā paziņojumā, ar ko tā nāca klajā Pastāvīgo pārstāvju komitejas (I) sanāsmē 2019. gada 20. decembrī, kurā Komisija apstiprināja, ka daži pasākumi netika iekļauti Komisijas 2017. gada 31. maijā iesniegtajos priekšlikumos un ka par tiem netika veikts ietekmes novērtējums. Rūpīgas analīzes trūkums kavē pienācīgi novērtēt mobilitātes paketes I trīs tiesību aktos iekļauto pasākumu atbilstību proporcionalitātes noteikumam.	

Bulgārijas, Kipras, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Polijas, Rumānijas un Ungārijas paziņojums

Ņemot vērā koronavīrusa Covid-19 nepieredzēto izplatīšanos, kas jau tagad ietekmē un diemžēl arī turpmāk pamatīgi ietekmēs autotransporta nozari, Bulgārija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija un Ungārija aicina atlikt darbu pie mobilitātes paketes I līdz laikam, kad pandēmija būs beigusies. Tādēļ mēs balsojam pret to, ka šajā grūtajā laikā minēto dosjē varētu pieņemt, izmantojot rakstisko procedūru.

Sagaidāms, ka vairums uzņēmumu pārtrauks vai izbeigs darbu un tā rezultātā ievērojami samazināsies transporta pakalpojumu piedāvājums un līdz ar to arī preču piegādes, kas nelabvēlīgi ietekmēs ES iedzīvotājus un ekonomikas netraucētu darbību.

Ņemot vērā neaizstājamo lomu, kāda autotransportam būs atjaunotnes darbā pēc tam, kad Covid-19 uzliesmojums būs beidzies, un lielos zaudējumus, ko nozare būs piedzīvojusi uzliesmojuma laikā, autotransports un ES ekonomika nebūs tādā stāvoklī, lai spētu pārciest ar mobilitātes paketi I saistīto nevajadzīgo tiesiskā regulējuma radīto satricinājumu. Šajā sakarībā mums jāpatur prātā, ka absolūtais vairākums autoceļa uzņēmumu Eiropas Savienībā ir mazie un vidējie uzņēmumi, kas ir īpaši neaizsargāti.

Pašreizējos apstākļos mobilitātes paketes I pieņemšana tās pašreizējā formā nav ne saprātīga, ne attaisnojama. Mēs gribētu uzsvērt, ka ekonomiskā situācija Eiropas Savienībā pēc koronavīrusa krīzes beigām būs pilnīgi savādāka, un mēs uzskatām, ka autotransporta nozarei būs nepieciešami jauni risinājumi, kas atbilstu šai jaunajai realitātei.

Paturot prātā izklāstīto situāciju, mēs esam pārliecināti, ka mobilitātes paketē I paredzētos risinājumus ir jāpārveido, lai šī jaunā realitāte tiktu ņemta vērā. Tādēļ mēs ierosinām pārtraukt turpmāku darbu pie šī dosjē, kamēr pandēmija nav beigusies.

Igaunijas paziņojums

Igaunija pilnībā atbalsta mobilitātes paketes I sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķus, kuru nolūks bija likt pamatus skaidriem autotransporta noteikumiem. Igaunija uzskata, ka starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum Eiropas Savienībā ir jāatbilst vienotā tirgus vispārējiem principiem, tam jābūt atvērtam konkurencei, efektīvam un videi draudzīgam. Igaunija uzskata, ka papildu prasības nedrīkst radīt pārmērīgu administratīvo slogu uzņēmumiem vai publiskā sektora iestādēm vai būt pretrunā Eiropas Savienības klimata politikas mērķiem.

Sarunās par paketi Igaunija ieņēma konstruktīvu pieeju, cenšoties ņemt vērā un atbalstīt priekšlikumus, ar kuriem uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus, apkarotu nelikumīgu tirgus praksi un samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Tomēr sarunu rezultātā tika panākta vienošanās, kas Igaunijas pārvadātājiem rada neizdevīgus konkurences apstākļus, jo īpaši nosakot pienākumu autotransporta uzņēmumiem sava autoparka darbību organizēt tā, lai nodrošinātu, ka tā transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, 8 nedēļu laikā pēc tās atstāšanas ("transportlīdzekļa atgriešanās pienākums").

Šis pienākums nebija iekļauts sākotnējā paketē. Par to nav veikts būtisks ietekmes novērtējums, un tas rada bažas par tā saikni ar 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumu par labāku likumdošanas procesu.

Otrkārt, tas, ka transportlīdzekļi atgriežas dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ierobežo attiecīgās dalībvalsts autopārvadājumu uzņēmumu darbības ģeogrāfisko teritoriju, un tas pats par sevi neatbilst mobilitātes paketes I mērķim nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Treškārt, tā kā šis pienākums palielina tukšbraucienu skaitu un rada papildu CO2 emisijas, Igaunija uzskata, ka šī prasība ir pretrunā ES klimata politikas mērķiem un Parīzes nolīguma mērķiem. Tā neatbilst Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumiem.

Turklāt Igaunija uzskata, ka šī prasība nav samērīga, jo vienošanās jau paredz pasākumus cīņai pret tā saukto "pastkastītes uzņēmumu" parādību. Transportlīdzekļa atgriešanās pienākums, iespējams, stimulēs šādu praksi un turklāt mudinās autotransporta uzņēmumus no perifērām dalībvalstīm pārcelties, tādējādi izraisot darbvietu skaita un nodokļu ieņēmumu samazināšanos.

Visbeidzot, tā kā pasākums, iespējams, var palielināt satiksmes intensitāti, Igaunija pauž bažas par tā ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.

Tādēļ un vēlreiz uzsverot atbalstu mobilitātes paketes I sociālā un tirgus pīlāra sākotnējo priekšlikumu mērķiem, Igaunija pauž nožēlu par to, ka vienošanās ietver transportlīdzekļa atgriešanās pienākumu. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto kontekstu, Igaunija balsos pret minēto vienošanos.

Ungārijas paziņojums

Ungārija vēlētos atkārtoti paust dziļas bažas par dažādu pirmās mobilitātes paketes komponentu ietekmi, kas ir kaitīga, tirgu kropļojoša un negatīvi ietekmē klimatu, un pauž dziļu neapmierinātību ar to, ka nav pienācīgu un plašu ietekmes novērtējumu, un tas ir pretrunā pirmās mobilitātes paketes sākotnējiem mērķiem.

Ungārija vienmēr ir izrādījusi gatavību cīnīties pret krāpšanu, ļaunprātīgu izmantošanu un negodīgu praksi, kā arī pievērsties autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju sociālajiem apstākļiem. Risinot šos jautājumus, mums būtu jāizvairās no jebkādas sadrumstalotības, protekcionisma un pārmērīga administratīvā sloga uzlikšanas Eiropas transporta uzņēmumiem, kas godīgi darbojas autotransporta iekšējā tirgū. Mūsuprāt, mūsu iekšējā tirgus efektīvas darbības saglabāšana nav apspriežama, jo tā Eiropai radīs vairāk darbvieta un konkurētspēju laikā, kad pieaug globālā ekonomiskā spriedze.

Tāpēc ar šo paketi mums būtu bijis jānodrošina, ka turpmākais ES tiesiskais regulējums ļauj pilnībā izmantot konkurences priekšrocības, vienlaikus nodrošinot godīgu konkurenci un pienācīgu darba apstākļu līmeni transportlīdzekļu vadītājiem. Tomēr ar galīgo vienošanos šis līdzsvars netiek panākts, un ar to tiek atbalstīta tikai viena pieeja, kas balstīta uz valstu protekcionismu un neizpildāmiem noteikumiem šajā nozarē.

Proti, jo īpaši mēs esam pārliecināti, ka īpašie noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā autotransporta nozarē ("*lex specialis*") ir nepamatots pamatbrīvību ierobežojums un tādējādi tas kropļo vienlīdzīgus konkurences apstākļus Eiropas Savienībā. Mēs atzīmējam, ka galīgā vienošanās sniedz pamatojumu mūsu bažām par autotransporta jautājuma nošķiršanu no Direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā [Direktīva (ES) 2018/957] grozījuma. Jo īpaši, ieviestais dalītais modelis attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā nebija iekļauts Komisijas priekšlikumā, un tāpēc tam netika veikts ietekmes novērtējums.

Otrkārt, mēs arī uzskatām, ka ļoti problemātiski ir tas, ka, pilnībā aizliedzot iknedēļas atpūtu kabīnē, netiek ņemts vērā, ka ES trūkst piemērotu atpūtas zonu ar pienācīgu izmitināšanu transportlīdzekļu vadītājiem. Tādējādi šāds aizliegums būtu ES noteikums, kuru nevarētu piemērot, un tādējādi tiktu apšaubīta tā likumība.

Treškārt, kas attiecas uz mūsu klimata mērķiem, pienākums transportlīdzekļiem vismaz reizi 8 nedēļās atgriezties dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību, ir pretrunā ES vērienīgajiem klimata mērķiem, ar kuriem Komisija nāca klajā 2019. gada 11. decembrī Eiropas zaļajā kursā. Ja šāds pasākums tiks pieņemts, tā rezultātā palielināsies kravas automobiļu tukšbraucienu skaits uz Eiropas ceļiem, un tādējādi pieaugs autotransporta nozares radītās CO2 emisijas.

Risks radīt negodīgas konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem arī ir faktors, kas nav pienācīgi ņemts vērā galīgās vienošanās dokumentā. Turklāt tahogrāfu, kuru izmaksas ir augstas, obligāta nomaiņa rada konkurences priekšrocības trešo valstu pārvadātājiem, jo nav skaidrs datums, kad jāuzstāda viedie tahogrāfi to uzņēmumu transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas *AETR*.

Eiropas autotransporta nozares modernizācija, kas ir būtisks Eiropas ekonomikas elements, ir nepieciešama gan no sociālā, gan konkurētspējas aspekta. Šo mērķi nevar sasniegt, ja pilnībā neņem vērā iekšējā tirgus sasniegumu un darbības saglabāšanu un ja nerīkojas atbildīgi nolūkā sasniegt vērienīgus klimata mērķus.

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 1981/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju</i> – <i>Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (pirmais lasījums)	5142/20
Padomes paskaidrojuma raksts	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 7. aprīlī	CM 1977/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par ūdens atkalizmantošanas minimālajām prasībām</i> – <i>Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par ūdens atkalizmantošanas minimālajām prasībām (pirmais lasījums)	15301/19 REV 1
Padomes paskaidrojuma raksts	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Grieķijas paziņojums Grieķija atbalsta "Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par ūdens atkalizmantošanas minimālajām prasībām". Integrēta, stabila un vispārpieņemta tiesiskā regulējuma izveide ES līmenī būtiski palīdzēs risināt sausuma un ūdens trūkuma problēmas, kas klimata pārmaiņu dēļ nākotnē, visticamāk, būs vēl lielākas. Tomēr Grieķija turpina uzskatīt, ka pārgūtā ūdens atšķaidīšana pati par sevi nav uzskatāma par ūdens attīrīšanas iespēju, t. i., pārtikas apritē iesaistītajiem uzņēmējiem vai lauksaimniekiem nebūtu jāļauj atšķaidīt nekādā kvalitātes kategorijā ierindotu pārgūto ūdeni un pēc tam to izmantot kā labākas (tīrākas) kvalitātes kategoriju. Grieķija ir viena no tām dalībvalstīm, kuras jau ir ieviesušas šādu tiesisko regulējumu, kurā ir vēl stingrāki noteikumi. Pats par sevi ir saprotams, ka veselības aizsardzība mums ir būtiska, un tāpēc mēs paturam sev tiesības valsts līmenī pieņemt papildu noteikumus un īstenot turpmākus pasākumus saskaņā ar piesardzības principu.	

Slovākijas Republikas paziņojums

Slovākijas Republika apzinās, ka dažām dalībvalstīm klimata pārmaiņu dēļ ir jāsaskaras ar ūdens trūkuma un sausuma problēmu. Tomēr, ņemot vērā Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes ziņojumus, klimata pārmaiņas ietekmē dažādu ar ūdeni un pārtiku pārnēsājamu slimību, kaitīgu vielu un patogēnu, piemēram, *Salmonella*, izplatīšanos un pavairošanos, radot sekas iedzīvotāju veselībai. Minētā iemesla dēļ šāda atkalizmantota ūdens lietošana lauksaimnieciskajā apūdeņošanā nedrīkst apdraudēt galapatērētāja veselību tāpēc, ka nav pietiekamu ūdens kvalitātes kritēriju attiecībā uz atkalizmantotu ūdeni, un šādā lietošanā ir jāņem vērā turpmākā attīstība.

Sarunās par šo atkalizmantoto ūdeni mēs esam konsekventi aicinājuši nākt klajā ar vērienīgu priekšlikumu attiecībā uz mērķi nodrošināt efektīvu un visiem vienlīdzīgu iekšējā tirgus darbību (preču apriti), proti, visām dalībvalstīm nosakot vienotas prasības atkalizmantotam ūdenim, un – attiecībā uz mērķi aizsargāt vidi, cilvēku un dzīvnieku veselību. Mēs paužam nožēlu, ka tas neparādās galīgajā tekstā.

Mēs esam vīlušies arī par to, ka nav iekļauts priekšlikums par obligātu marķēšanu, un tas, mūsaprāt, maldina galapatērētāju un neievēro viņa tiesības uz informāciju. Tā netiek ievērots princips par pārredzamu informāciju galapatērētājam un īpaši dažādām neaizsargātām grupām, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkiem, bērniem, cilvēkiem ar vāju imūnsistēmu.

Tāpat nav ņemti vērā mūsu priekšlikumi regulā noteikt stingrākus kvalitātes parametrus attiecībā uz vairāku tādu kvalitātes parametru kā, piemēram, *Salmonella*, iekļaušanu. Mēs likām uzsvāru uz augstu veselības aizsardzības līmeni, pārtikas kvalitāti un pielikumā stingri noteiktiem kritērijiem. Mēs uzskatām, ka pašreizējā formulējumā nav pietiekami ņemta vērā galapatērētāja veselības aizsardzība.

Vienlaikus mums ir atruna par 2. panta 2. punkta formulējumu, kas dalībvalstij neļauj neitrāli pieteikties atkāpes piemērošanai, pamatojoties uz vienu vai vairākiem regulā noteiktajiem kritērijiem. Pašreizējais formulējums dod Eiropas Komisijai pārāk lielu rīcības brīvību lemt par atkāpi, pamatojoties uz visiem regulā minētajiem kritērijiem.

Ņemot vērā mūsu bažas par veselību un pārtiku, mēs nevaram piekrist šai regulai un tāpēc atturamies no balsošanas.

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 14. aprīlī	CM 2019/20
ES paziņojums Starptautiskās monetārās un finanšu komitejas (SMFK) pavasara sanāksmei 2020. gada 16. aprīlī	6560/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 14. aprīlī	CM 2029/20
<i>Padomes nostāja par BGP Nr. 1/2020: Palīdzība Grieķijai, reaģējot uz pieaugošo migrācijas spiedienu – Tūlītēji pasākumi saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu – Atbalsts atjaunošanai pēc zemeštrīces Albānijā – Citas korekcijas</i> Padomes Lēmums (2020. gada 14. aprīlis), ar ko pieņem Padomes nostāju par Eiropas Savienības 2020. finanšu gada budžeta grozījuma Nr. 1 projektu 2020/C 123 I/01 OV C 123I, 16.4.2020., 1.–2. lpp.	7149/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums par elastības instrumenta izmantošanu nolūkā finansēt tūlītējus budžeta pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu un Eiropas Prokuratūras līdzekļu palielināšanu, saistīts ar BGP Nr. 1/2020</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2020/545 (2020. gada 17. aprīlis) par elastības instrumenta izmantošanu nolūkā finansēt tūlītējus budžeta pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu un Eiropas Prokuratūras līdzekļu palielināšanu OV L 125, 21.4.2020., 1.–2. lpp.	7151/20
<i>Padomes Regula, ar ko aktivizē ārkārtas atbalstu saskaņā ar Regulu (ES) 2016/369 un groza tās noteikumus, ņemot vērā COVID-19 uzliesmojumu</i> Padomes Regula (ES) 2020/521 (2020. gada 14. aprīlis), ar ko aktivizē ārkārtas atbalstu saskaņā ar Regulu (ES) 2016/369 un groza tās noteikumus, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu OV L 117, 15.4.2020., 3.–8. lpp.	7169/20
<i>Padomes nostāja par Savienības 2020. gada vispārējā budžeta grozījuma Nr. 1 projektu (BG Nr. 1/2020)</i> Padomes Lēmums (2020. gada 14. aprīlis), ar ko pieņem Padomes nostāju par Eiropas Savienības 2020. finanšu gada budžeta grozījuma Nr. 2 projektu 2020/C 123 I/02 OV C 123I, 16.4.2020., 3.–3. lpp.	7201/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums par elastības instrumenta izmantošanu nolūkā finansēt tūlītējus budžeta pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2020/546 (2020. gada 17. aprīlis) par elastības instrumenta izmantošanu nolūkā finansēt tūlītējus budžeta pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu OV L 125, 21.4.2020., 3.–4. lpp.	7203/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums par neparedzēto izdevumu rezerves izmantošanu 2020. gadā, lai sniegtu ārkārtas palīdzību dalībvalstīm un vēl vairāk stiprinātu Savienības civilās aizsardzības mehānismu/rescEU, reaģējot uz Covid-19 uzliesmojumu</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2020/547 (2020. gada 17. aprīlis) par neparedzēto izdevumu rezerves izmantošanu 2020. gadā, lai sniegtu ārkārtas palīdzību dalībvalstīm un vēl vairāk stiprinātu Savienības civilās aizsardzības mehānismu/rescEU,	7204/20

reaģējot uz Covid-19 uzliesmojumu IOV L 125, 21.4.2020., 5.–6. lpp.	
Padomes Regula, ar kuru attiecībā uz vispārējās rezerves saistībām tvērumu groza Regulu (ES, Euratom) Nr. 1311/2013, ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam <i>Padomes Regula (ES, Euratom) 2020/538 (2020. gada 17. aprīlis), ar kuru attiecībā uz vispārējās rezerves saistībām tvērumu groza Regulu (ES, Euratom) Nr. 1311/2013, ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam</i> OV L 119I, 17.4.2020., 1.–3. lpp.	7170/20

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 15. aprīlī	CM 2023/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par regulējuma izveidi ilgtspējīgu ieguldījumu veicināšanai un ar ko groza Regulu (ES) 2019/2088</i> – <i>Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par regulējuma izveidi ilgtspējīgu ieguldījumu veicināšanai un ar ko groza Regulu (ES) 2019/2088 (2018/0178 COD) Iznākums rakstiskajai procedūrai, kas ierosināta ar CM 2005/20 – Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana	5639/20 REV2
Padomes paskaidrojuma raksts	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Vācijas paziņojums, ko atbalsta Ungārija Mums ir kopīgs mērķis izveidot uzticamu taksonomiju, kas ieguldītājiem palīdzēs noteikt ekoloģiski ilgtspējīgas darbības. Tomēr attiecībā uz nolūku taksonomijā iekļaut nozares, kuru regulējums nav ES kompetencē, mums ir nopietnas bažas par deleģēto aktu izmantošanu. Attiecībā uz mežsaimniecības nozari mēs uzsveram, ka mežu politikas izstrāde ir dalībvalstu kompetencē. Deleģēto aktu izmantošanai ar mērķi noteikt ilgtspējības kritērijus attiecībā uz mežsaimniecības nozari nevajadzētu radīt nekādu precedentu attiecībā uz dalībvalstu kompetences nodošanu Eiropas Savienībai šajā politikas jomā. Turklāt attiecībā uz "mežu ilgtspējīgu apsaimniekošanu", pēc Vācijas domām, par pamatu būtu jāuzskata definīcija, kas ietverta <i>FOREST EUROPE</i> rezolūcijā "Vispārējās pamatnostādnes par mežu ilgtspējīgu apsaimniekošanu Eiropā", kuru dalībvalstis un Eiropas Savienība vienprātīgi pieņēma 1993. gadā.	
Luksemburgas paziņojums Taksonomijai vajadzētu būt būtiskam instrumentam, kas palīdzētu ieguldītājiem identificēt ekoloģiski ilgtspējīgas darbības. Luksemburga atgādina, ka kodolenerģija nav ne droša, ne ilgtspējīgs enerģijas avots. Līdz ar to uzticama taksonomija neļauj kā ilgtspējīgas darbības kvalificēt nekādus kodolenerģijas ražošanas un kodoldegvielas cikla projektus. Šajā sakarā principa "nenodari būtisku kaitējumu" pastiprināšana regulas galīgajā redakcijā garantēs to, ka plašs loks Eiropas ieguldītāju un ES iedzīvotāju šo taksonomiju uzskatīs par uzticamu. Mēs paļaujamies uz to, ka Eiropas iestādes nodrošinās šā principa stingru un nepārprotamu piemērošanu. Jebkāda atšķirīga šā principa piemērošana, jo īpaši attiecībā uz kodolenerģiju, varētu radīt ilgtermiņa "bloķēšanas efektu" šādās tehnoloģijās, tādējādi radot nenosakāmu apjomu papildu izmaksu, un tas būtu pretrunā ilgtspējīga finansējuma programmas vispārējam mērķim.	

Čehijas Republikas, Ungārijas, Slovākijas un Slovēnijas paziņojums Čehijas Republika, Ungārija, Slovākija un Slovēnija atzinīgi vērtē prezidentvalsts izturību un centienus, kas veltīti taksonomijas priekšlikumam. Ņemot vērā turpmāko darbu pie noteikumiem, kas saistīti ar enerģētiku, Čehijas Republika, Ungārija, Slovākija un Slovēnija uzsver, ka ir jāievēro tehnoloģiskā neitralitāte kā viens no priekšlikuma pamatprincipiem. Čehijas Republika, Ungārija, Slovākija un Slovēnija atzīst, ka klimata pārmaiņu jautājums ir jārisina ātri, vienlaikus ilgtermiņā saglabājot energoapgādes drošību, stabilitāti un pieejamību cenu ziņā. Lai panāktu klimatneitralitāti, ir vajadzīgi mazoglekļa energoresursi un infrastruktūra, kā arī pārejas energoresursi un infrastruktūra, un mēs atzinīgi vērtējam to, ka tas tagad ir skaidri nostiprināts taksonomijas regulējumā. Pasaules ekspertu aprindas ir atzinušas, ka kodolenerģija ir nepieciešama, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām. Čehijas Republika, Ungārija, Slovākija un Slovēnija kodolenerģiju uzskata par ilgtspējīgu un drošu enerģijas avotu ilgtermiņā. Pašreizējo kodolspēju saglabāšana un to turpmākā attīstība, vienlaikus ievērojot augstus drošības un drošuma standartus, ir galvenais priekšnosacījums, lai panāktu klimatneitralitāti ne tikai Čehijas Republikā, Ungārijā, Slovākijā un Slovēnijā, bet arī ES līmenī. To apstiprina arī Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (<i>IPCC</i>) un starptautiskās enerģētikas organizācijas, un tas ir atspoguļots arī Komisijas dokumentos. Mēs paļaujamies uz to, ka Komisija nodrošinās pilnībā pārredzamu attiecīgo deleģēto aktu izstrādes procesu – ticamu un uz pierādījumiem balstītu procesu, kura pamatā ir speciālās zināšanas, zinātniskais ieguldījums un pienācīga dalībvalstu iesaiste, lai nediskriminējošā veidā veiktu visu pieejamo energotehnoloģiju ilgtspējas pilnīgu un objektīvu novērtējumu. Čehijas Republika, Ungārija, Slovākija un Slovēnija atbalsta mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti ES. Lai sasniegtu šo mērķi, dalībvalstīm ir vajadzīgi visi nepieciešamie instrumenti, ar ko rentablā veidā sasniegt šo vērienīgo mērķi un nodrošināt ticamību mūsu centieniem klimata jomā.	
---	--

Austrijas paziņojums Mums ir kopīgs mērķis izveidot uzticamu taksonomiju, kas ieguldītājiem palīdzēs noteikt ekoloģiski ilgtspējīgas darbības. Mēs joprojām uzskatām, ka taksonomija būtu jāpieņem pēc iespējas ātrāk. Būtisks progress tika panākts jau dialogā. Tomēr jebkura taksonomija, kas ļautu kodolenerģiju kvalificēt kā ilgtspējīgu vai pat kā "pārejas" vai "veicinošu darbību", pēc savas būtības būtu kļūdaina un varētu izraisīt nopietnu kritiku, jo tā finanšu tirgus dalībniekiem un ieguldītājiem sniegtu nepareizus signālus un stimulus. Sarunu iznākums nespēj kļiedēt mūsu bažas par to, ka ierosinātais regulējums varētu pavērt iespējas novirzīt finanšu resursus no ekoloģiski ilgtspējīgām darbībām uz tehnoloģijām, kuras nevar uzskatīt ne par drošām, ne ilgtspējīgām, piemēram, kodolenerģijai.	
Polijas paziņojums Polija pilnībā atbalsta regulas mērķus, jo īpaši to, ka tiek atbalstīti uz informāciju balstīti uzņēmējdarbības lēmumi par ieguldījumiem ekoloģiski ilgtspējīgās darbībās. Mūsaprāt, pašreizējais teksts pieļauj pārāk plašu interpretāciju svarīgākajos jautājumos. Par tiem ir jāņem 2. līmeņa tiesību aktos, kurus arī pieņems, pārāk maz iesaistot dalībvalstis. Mēs negatīvi vērtējam to, ka regulā netiek garantēta dabasgāzes atzīšana par pārejas posma darbību. Polija norāda, ka dabasgāze ir būtiska pagaidu degviela, ko izmanto, lai aizstātu ogles un vienlaikus nodrošinātu atjaunojamo energoresursu dinamisku attīstību. Turklāt principa "nevienu neatstāt novārtā" praktiskā īstenošana Polijā mūsdienās nozīmē tieši ieguldījumus dabasgāzē. Bez šiem ieguldījumiem Polijas enerģētikas pārkārtošana ievērojami palēnināsies, un tas var kaitēt ES klimata politikai. Regulas tekstā nav tieši atspoguļota kodolenerģijas loma. Kodolenerģija ir būtiska, lai panāktu klimatneitralitāti, ko apstiprina gan atzītu starptautisku organizāciju ziņojumi un analīze, gan galvenokārt Eiropas Komisijas dokumenti vai jaunākā Eiropas Parlamenta rezolūcija par COP 25 (59. apsvērums). Turklāt, ņemot vērā to, cik pretrunīgs sarunās par regulas tekstu ir kodolenerģijas jautājums, lēmumu par tās iekļaušanu taksonomijā nevajadzētu atstāt zemāka līmeņa tiesību aktu ziņā. Polija sagaida, ka, ņemot vērā kompromisu, kas tika pieņemts kodolenerģijas un gāzes jomā, darbā pie deleģētajiem aktiem tiks ievērots tehnoloģiskās neitralitātes princips un no ES taksonomijas netiks izslēgtas tehnoloģijas, kas ir nepieciešamas, lai panāktu klimatneitralitāti. Tehnisko ekspertu grupas (TEG) ziņojumā par taksonomiju ir formulēts ieteikums izveidot ekspertu grupu, kuras mērķis būtu izvērtēt lietotās degvielas un radioaktīvo atkritumu apsaimniekošanas ietekmi uz vidi. Mēs ceram, ka deleģētie akti, jo īpaši attiecībā uz seku mazināšanas darbībām, netiks pieņemti, izņemot, ja neatkarīgi eksperti būs veikuši šādu objektīvu analīzi, kā arī netiks ignorēti dati, ko snieguši vadošie starptautiskie forumi un organizācijas (IPCC, ESAO). Polija piekrīt idejai izveidot tiesisko regulējumu, kas veicinātu ilgtspējīgas izaugsmes finansēšanu. Tomēr, mūsaprāt, šādām darbībām vajadzētu būt saskanīgām ar citām Eiropas Savienības līmenī veiktām darbībām, kā arī tām būtu jānodrošina proporcionālitate. Pēc mūsu domām, tas, ka taksonomijas regulā attiecībā uz ilgtspēju tiek ieviesti papildu pienākumi atklāt informāciju (līdztekus pienākumiem, kuri paredzēti informācijas atklāšanas regulā), neveicot padziļinātu analīzi, kad Eiropas Komisija sagatavo tiesību akta priekšlikumu, var izraisīt kapitāla piesaisti ārpus kapitāla tirgus. Tāpēc šāda situācija var būt pretrunā kapitāla tirgu savienībā paredzētajām darbībām. Turklāt pieņemtā pieeja – informācijas atklāšanas pienākumu attiecībā uz ilgtspēju vienlaikus regulēt divos tiesību aktos	

(taksonomijas regulā un informācijas atklāšanas regulā) – ir cēlonis nepietiekamai noteikumu pārredzamībai un tam, ka subjekti, kuriem šie noteikumi ir adresēti, šaubās par to interpretāciju. Ņemot vērā minēto, mēs aicinām Eiropas Komisiju deleģēto aktu pieņemšanā pienācīgi ņemt vērā proporcionalitātes un saskaņotības noteikumus, lai nodrošinātu arī kapitāla tirgu savienības mērķu sasniegšanu. Mēs arī aicinām Eiropas Komisiju, kad tā turpmāk nāk klajā ar tiesību aktu priekšlikumiem, ņemt vērā pastāvošo saikni starp šo regulu un informācijas atklāšanas regulu. Ņemot vērā minēto, Polija neiebilst pret to, ka tiek pieņemta Regula par ilgtspējīgu finansējumu – taksonomiju, taču tā nevar šo regulu atbalstīt.	
Zviedrijas paziņojums Zviedrija vēlētos atgādināt par savām bažām attiecībā uz to, kā taksonomijas regulā tiek aplūkota ilgtspējīga mežu apsaimniekošana un mežu politika. Sarunu gaitā esam pastāvīgi lūguši sniegt skaidru un nepārprotamu atsauci uz <i>Forest Europe</i> noteikto "ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas" definīciju. Mēs paužam nožēlu, ka galīgajā kompromisa tekstā tā netika saglabāta. <i>Forest Europe</i> noteiktā "ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas" definīcija, kas ir starptautiski pieņemta, plaši atzīta un atzinīgi novērtēta, gandrīz 30 gadus ir palīdzējusi veicināt vienotu Eiropas mēroga izpratni par mežu ilgtspējīgu apsaimniekošanu. Galīgais kompromiss, ko panākuši likumdevēji, ievieš atšķirīgu ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas jēdzienu, kas var sadrumstalot 47 <i>Forest Europe</i> parakstītāju, tostarp ES un tās dalībvalstu, vienoto izpratni. Izstrādājot un piemērojot taksonomijas regulu, ir ārkārtīgi svarīgi saglabāt šo saskaņoto definīciju. Novirzīšanās no šīs vienotās izpratnes var novest pie ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas nesaskaņotas izmantošanas un piemērošanas. Mēs vēlētos arī atgādināt Eiropas Savienības Padomes šogad divreiz pausto viedokli ¹, proti – lai gan ES ir dažādas ar mežu saistītas politikas, Līgumā par Eiropas Savienības darbību nav minēta kopēja ES mežu politika, meži ir dalībvalstu atbildībā, un Eiropas Savienībā visos ar mežu saistītos lēmumos un politikas jomās ir jāievēro subsidiaritātes princips un dalībvalstu kompetence šajā jomā. Tā kā galīgais teksts netika uzskatīts par pieņemamu attiecībā uz to, kā tajā tiek aplūkota ilgtspējīga mežu apsaimniekošana un mežu politika, Zviedrija nevar atbalstīt regulas pieņemšanu. Mēs mudinām Komisiju un turpmākās ekspertu grupas tehnisko pārbaudes kritēriju un sekundāro tiesību aktu izstrādē ņemt vērā iepriekš minēto. ¹ Padomes un Padomē sanākušo dalībvalstu valdību secinājumi par paziņojumu "Pastiprināt ES rīcību ar mērķi aizsargāt un atjaunot pasaules mežus" (pieņemti 2019. gada 16. decembrī) un Padomes secinājumi par progresu ES meža stratēģijas īstenošanā un par jaunu stratēģisko satvaru attiecībā uz mežiem (pieņemti 2019. gada 15. aprīlī).	

Čehijas Republikas un Slovākijas paziņojums Mēs, Čehijas Republikas un Slovākijas delegācijas, atzinīgi vērtējam prezidentvalsts centienus panākt vienošanos ar Eiropas Parlamentu par taksonomijas dosjē. Ņemot vērā gaidāmo darbu, mēs uzskatām, ka ir jāizsaka divas piezīmes attiecībā uz mežu ilgtspējīgu apsaimniekošanu un mežu politiku. Sarunās par taksonomiju esam pastāvīgi lūguši sniegt skaidru un nepārprotamu atsauci uz <i>Forest Europe</i> noteikto "ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas" definīciju. Mēs paužam nožēlu, ka galīgajā kompromisa tekstā tā netika saglabāta. <i>Forest Europe</i> noteiktā "ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas" definīcija, kas ir starptautiski pieņemta, plaši atzīta un atzinīgi novērtēta, gandrīz 30 gadus ir palīdzējusi veicināt vienotu Eiropas mēroga izpratni par mežu ilgtspējīgu apsaimniekošanu. Galīgais kompromiss, ko panākuši likumdevēji, ievieš atšķirīgu ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas jēdzienu, kas var sadrumstalot 47 <i>Forest Europe</i> parakstītāju, tostarp ES un tās dalībvalstu, vienoto izpratni. Izstrādājot un piemērojot taksonomijas regulu, ir ārkārtīgi svarīgi saglabāt šo saskaņoto definīciju. Novirzīšanās no šīs vienotās izpratnes var novest pie ilgtspējīgas mežu apsaimniekošanas nesaskaņotas izmantošanas un piemērošanas. Mēs vēlētos arī atgādināt Eiropas Savienības Padomes šogad divreiz pausto viedokli *, proti – lai gan ES ir dažādas ar mežu saistītas politikas, Līgumā par Eiropas Savienības darbību nav minēta kopēja ES mežu politika, meži ir dalībvalstu atbildībā, un Eiropas Savienībā visos ar mežu saistītos lēmumos un politikas jomās ir jāievēro subsidiaritātes princips un dalībvalstu kompetence šajā jomā. Mēs mudinām Komisiju un turpmākās ekspertu grupas tehnisko pārbaudes kritēriju un sekundāro tiesību aktu izstrādē ņemt vērā iepriekš minēto. * Padomes un Padomē sanākušo dalībvalstu valdību secinājumi par paziņojumu "Pastiprināt ES rīcību ar mērķi aizsargāt un atjaunot pasaules mežus" (pieņemti 2019. gada 16. decembrī); Padomes secinājumi par progresu ES meža stratēģijas īstenošanā un par jaunu stratēģisko satvaru attiecībā uz mežiem (pieņemti 2019. gada 15. aprīlī).	
Ungārijas paziņojums Mēs vēlētos paust bažas par to, ka tiek ievērojami paplašināta regulas materiālā darbības joma un darbības joma attiecībā uz personām. Darbības jomas paplašināšana, ietverot tajā arī produktus, kuriem nav nekāda ar vidi saistīta, sociālā vai pārvaldības mērķa, tikai palielinātu tirgus dalībnieku administratīvo slogu, nesniedzot ieguldītājiem noderīgu papildinformāciju. Turklāt nav arī lietderīgi paplašināt darbības jomu, iekļaujot tajā sabiedrības, uz kurām attiecas Direktīvas 2013/34/ES 19.a un 29.a pants. Uz nefinansiālās informācijas ziņošanas prasībām attiecas atbilstības pārbaude, ko veic Eiropas Komisija, un ir paredzēta arī prasību pārskatīšana, tāpēc visas jaunās prasības šajā jomā būtu bijis jāievieš pēc rūpīga novērtējuma ar attiecīgo ekspertu iesaisti.	

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 15. aprīlī	CM 2000/20
Daudzpusēja pagaidu strīdu izšķiršanas kārtība saskaņā ar VSI 25. pantu – apstiprināšana	7112/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 15. aprīlī	CM 2057/20
Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūras valde Valdes locekļa aizstājējas no Lietuvas <i>Gintarė BUŽINSKAITĒ</i> kundzes iecelšana, nomainot <i>Vilija KONDROTIENĒ</i> kundzi, kura ir atkāpusies no amata	6514/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 15. aprīlī	CM 2056/20
Eiropas Darba drošības un veselības aizsardzības aģentūras valde Valdes locekļa aizstājējas no Grieķijas <i>Aggeliki MOIROU</i> kundzes iecelšana amatā, nomainot <i>Georgios GOURZOULIDIS</i> kungu, kurš ir atkāpies no amata	6513/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 15. aprīlī	CM 2055/20
Eiropas Dzimumu līdztiesības institūta valde Valdes locekļa vietnieces no Austrijas <i>Katja GERSTMANN</i> kundzes iecelšana, nomainot <i>Eva-Maria BURGER</i> kundzi, kura ir atkāpusies no amata	6154/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 15. aprīlī	CM 2054/20
Sociālās nodrošināšanas sistēmu koordinācijas padomdevēju komiteja Komitejas locekles no Zviedrijas <i>Anna SVÄRD</i> kundzes iecelšana amatā, nomainot <i>Johanna MÖLLERBER</i> kundzi, kura ir atkāpusies no amata	6600/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 16. aprīlī	CM 2048/20
<i>Padomes Lēmums, ar ko pagarina Eiropas Savienības padomdevējas misijas drošības sektora reformas atbalstam Irākā (EUAM Iraq) misijas vadītāja pilnvaru termiņu</i> Padomes Lēmums (KĀDP) 2020/530 (2020. gada 16. aprīlis), ar ko pagarina Eiropas Savienības padomdevējas misijas drošības sektora reformas atbalstam Irākā (EUAM Iraq) misijas vadītāja pilnvaru termiņu OV L 120, 17.4.2020., 1.–2. lpp.	6917/20

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 16. aprīlī	CM 2048/20
<i>Ierobežojoši pasākumi pret Sīriju – iepriekšēji paziņojumi</i> Paziņojums konkrēto personu un vienību ievērbai, kurām piemēro ierobežojošos pasākumus, kas paredzēti Padomes Lēmumā 2013/255/KĀDP un Padomes Regulā (ES) Nr. 36/2012 par ierobežojošiem pasākumiem saistībā ar situāciju Sīrijā 2020/C 124/02 OV C 124, 17.4.2020., 2.–2. lpp.	6940/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 17. aprīlī	CM 2062/20
<i>Padomes Regula, ar kuru attiecībā uz vispārējās rezerves saistībām tvērumu groza Regulu (ES, Euratom) Nr. 1311/2013, ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam</i> Padomes Regula (ES, Euratom) 2020/538 (2020. gada 17. aprīlis), ar kuru attiecībā uz vispārējās rezerves saistībām tvērumu groza Regulu (ES, Euratom) Nr. 1311/2013, ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam OV L 119I, 17.4.2020., 1.–3. lpp.	7170/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 17. aprīlī	CM 2061/20
Apropriāciju pārvietojums Nr. DEC 03/2020 2020. gada vispārējā budžeta III iedaļā – Komisija	7116/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 21. aprīlī	CM 2076/20
<i>Padomes Lēmums, ar ko pagarina ar Lēmumu (ES) 2020/430 ieviesto pagaidu atkāpi no Padomes reglamenta, ņemot vērā ceļošanas grūtības, ko Savienībā izraisījusi Covid-19 pandēmija</i> Padomes Lēmums (ES) 2020/556 (2020. gada 21. aprīlis), ar ko pagarina ar Lēmumu (ES) 2020/430 ieviesto pagaidu atkāpi no Padomes reglamenta, ņemot vērā ceļošanas grūtības, ko Savienībā izraisījusi Covid-19 pandēmija OV L 128I, 23.4.2020., 1.–1. lpp.	7337/20

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 22. aprīlī	CM 2041/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulas (ES) Nr. 1301/2013 un (ES) Nr. 1303/2013 groza attiecībā uz īpašiem pasākumiem, lai nodrošinātu ārkārtas elastību Eiropas strukturālo un investīciju fondu izmantošanā, reaģējot uz Covid-19 uzliesmojumu</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/558 (2020. gada 23. aprīlis), ar ko Regulas (ES) Nr. 1301/2013 un (ES) Nr. 1303/2013 groza attiecībā uz īpašiem pasākumiem, lai nodrošinātu ārkārtas elastību Eiropas strukturālo un investīciju fondu izmantošanā, reaģējot uz Covid-19 uzliesmojumu OV L 130, 24.4.2020., 1.–6. lpp.	7/20 REV1
Grieķijas paziņojums Jāuzsver, ka ir ārkārtīgi svarīgi paplašināt pieejamo resursu pārdalīšanu (starp fondiem un starp reģionu kategorijām) laikposmam pirms 2020. gada (t. i., 2017.–2019. gadam), jo šī papildu elastība attiecībā uz 2017.–2019. gada ikgadējām saistībām ļaus Grieķijai efektīvāk reaģēt uz šo nepieredzēta mēroga krīzi. Turklāt ir svarīgi atļaut atbalstu neatkarīgi no uzņēmuma lieluma, jo īpaši attiecībā uz finanšu instrumentu izmantošanu.	
Spānijas paziņojums Spānija atzinīgi vērtē CRII+ sniegto elastību un lūdz Komisiju turpināt pielāgot Eiropas struktūrfondu un ieguldījumu fondu regulas, lai valsts un reģionālajām iestādēm nodrošinātu juridisko noteiktību. Nākamajās izmaiņās būtu jāņem vērā tādi elementi kā elastība 2017., 2018. un 2019. gada ikgadējo saistību izmantošanā un pārbaužu un revīziju veikšanas termiņos, kā arī lielāka juridiskā noteiktība "force majeure" definīcijā.	
Latvijas paziņojums Mēs atzīmējam, ka saskaņā ar jaunā 25.a panta otro daļu nebūs jāievēro 1/3 Kohēzijas fonda dalībvalstīm, kas pievienojās 2004. gadā vai pēc tam, un piešķirumus var pārvietot starp ERAF, ESF un Kohēzijas fondu. Kopīgo noteikumu regulas VII pielikuma 6. punktam šajā ziņā nav nozīmes. Elastība līdzekļu pārvietošanā starp fondiem ir svarīga, lai novērstu tūlītēju veselības krīzi un nodrošinātu efektīvu investīciju kopumu, kas veicina ātru ekonomikas atveseļošanu.	

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 22. aprīlī	CM 2042/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (ES) Nr. 223/2014 groza attiecībā uz īpašu pasākumu ieviešanu Covid-19 uzliesmojuma risināšanai</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/559 (2020. gada 23. aprīlis), ar ko Regulu (ES) Nr. 223/2014 groza attiecībā uz īpašu pasākumu ieviešanu Covid-19 uzliesmojuma risināšanai OV L 130, 24.4.2020., 7.–10. lpp.	8/20 REV1
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 22. aprīlī	CM 2063/20
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES), ar kuru attiecībā uz dažu noteikumu piemērošanas datumiem groza Regulu (ES) 2017/745, kas attiecas uz medicīniskām ierīcēm</i> <i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/561 (2020. gada 23. aprīlis), ar kuru attiecībā uz dažu noteikumu piemērošanas datumiem groza Regulu (ES) 2017/745, kas attiecas uz medicīniskām ierīcēm (Dokuments attiecas uz EEZ)</i> OV L 130, 24.4.2020., 18.–22. lpp.	10/20 REV1
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 22. aprīlī	CM 2064/20 REV1
<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar kuru attiecībā uz īpašiem pasākumiem Covid-19 uzliesmojuma ietekmes mazināšanai zvejniecībā un akvakultūrā groza Regulas (ES) Nr. 508/2014 un Nr. 1379/2013</i> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/560 (2020. gada 23. aprīlis), ar ko attiecībā uz īpašiem pasākumiem Covid-19 uzliesmojuma ietekmes mazināšanai zvejniecības un akvakultūras nozarē groza Regulas (ES) Nr. 508/2014 un (ES) Nr. 1379/2013 OV L 130, 24.4.2020., 11.–17. lpp.	9/20 REV1

Zviedrijas paziņojums Principā Zviedrija iebilst pret uzglabāšanas atbalstu un to, ka datu vākšanai un kontrolei piešķirtos budžeta līdzekļus izmanto citiem mērķiem. Tomēr Zviedrija šajā konkrētajā gadījumā var pieņemt ierosinātos pasākumus, ņemot vērā ārkārtējos apstākļus. Zviedrija uzskata, ka principā pasākumus nevajadzētu pagarināt ilgāk par 2020. gada decembri.	
Komisijas paziņojums Komisija atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Parlaments un Padome ir ātri pieņēmuši Komisijas priekšlikumu grozīt Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda regulu, lai mazinātu Covid-19 uzliesmojuma ietekmi un palīdzētu mūsu zvejniekiem un akvakultūras ražotājiem. Komisija vēlas uzsvērt, ka zivsaimniecības kontrolei un zinātnisko datu vākšanai ir liela nozīme zivju krājumu ilgtspējīgā pārvaldībā, kas balstīta uz labākajiem pieejamajiem zinātniskajiem ieteikumiem un uzticamu izpildes panākšanu. Finanšu resursu samazinājumam nevajadzētu kaitēt šiem būtiskajiem kopējās zivsaimniecības politikas elementiem. Komisija vēlas uzsvērt, ka tās priekšlikuma un tajā izdarīto grozījumu mērķis ir risināt Covid-19 uzliesmojuma radīto unikālo krīzes situāciju un apmierināt ārkārtējo un tūlītējo vajadzību pēc atbalsta šā uzliesmojuma seku novēršanai. Tie nevar skart gaidāmo regulu par Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu.	

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 22. aprīlī	CM 2082/20
<i>Padomes Lēmums, ar ko groza Lēmumu 2013/184/KĀDP, un Padomes Īstenošanas regula, ar ko īsteno Regulu (ES) Nr. 401/2013 par ierobežojošiem pasākumiem pret Mjanmu/Birmu</i> Padomes Lēmums (KĀDP) 2020/563 (2020. gada 23. aprīlis), ar ko groza Lēmumu 2013/184/KĀDP par ierobežojošiem pasākumiem pret Mjanmu/Birmu OV L 130, 24.4.2020., 25.–26. lpp.	6888/20
<i>Padomes Īstenošanas regula (ES) 2020/562 (2020. gada 23. aprīlis), ar ko īsteno Regulu (ES) Nr. 401/2013 par ierobežojošiem pasākumiem pret Mjanmu/Birmu</i> Padomes Īstenošanas regula (ES) 2020/562 (2020. gada 23. aprīlis), ar ko īsteno Regulu (ES) Nr. 401/2013 par ierobežojošiem pasākumiem pret Mjanmu/Birmu OV L 130, 24.4.2020., 23.–24. lpp.	6890/20
<i>Padomes lēmums un īstenošanas regula par ierobežojošiem pasākumiem pret Mjanmu/Birmu – paziņojumu projekti</i> Paziņojums to personu ievērtībai, kurām piemēro ierobežojošos pasākumus, kuri paredzēti Padomes Lēmumā 2013/184/KĀDP, kas grozīts ar Padomes Lēmumu (KĀDP) 2020/563, un Regulā (ES) Nr. 401/2013, kuru īsteno ar Padomes Īstenošanas regulu (ES) 2020/562 par ierobežojošiem pasākumiem pret Mjanmu/Birmu 2020/C 133/02 OV C 133, 24.4.2020., 2.–3. lpp.	6986/20
<i>Padomes Lēmums, ar ko groza Lēmumu (KĀDP) 2018/298 par Savienības atbalstu Līguma par kodolizmēģinājumu vispārējo aizliegumu organizācijas (CTBTO) sagatavošanas komisijas darbībām</i> Padomes Lēmums (KĀDP) 2020/564 (2020. gada 23. aprīlis), ar ko groza Lēmumu (KĀDP) 2018/298 par Savienības atbalstu Līguma par kodolizmēģinājumu vispārējo aizliegumu organizācijas (CTBTO) sagatavošanas komisijas darbībām, lai nostiprinātu tās uzraudzības un pārbaudes spējas, kā arī īstenojot ES Stratēģiju masu iznīcināšanas ieroču izplatīšanas novēršanai OV L 130, 24.4.2020., 27.–27. lpp.	7270/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 24. aprīlī	CM 2040/20
<i>Padomes Lēmums par to, lai Savienības vārdā parakstītu un provizoriski piemērotu Nolīgumu par civilās aviācijas drošību starp Eiropas Savienību un Japānu</i> Padomes Lēmums par to, lai Savienības vārdā parakstītu un provizoriski piemērotu Nolīgumu par civilās aviācijas drošību starp Eiropas Savienību un Japānu	15259/19
Nolīgums par civilās aviācijas drošību starp Eiropas Savienību un Japānu	15260/19

Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 24. aprīlī	CM 2038/20
<i>Nolīgums starp Eiropas Savienību un Korejas Republiku par dažiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu aspektiem</i>	15079/19
Padomes Lēmums par to, lai Savienības vārdā parakstītu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Korejas Republiku par dažiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu aspektiem	15082/19
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 27. aprīlī	CM 2110/20
<i>Padomes Lēmums par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā muitas sadarbības komitejā, kura izveidota ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Jaunzēlandi par sadarbību un savstarpējo administratīvo palīdzību muitas lietās, attiecībā uz Apvienotās muitas sadarbības komitejas iekšējā reglamenta pieņemšanu</i>	6882/20
Padomes Lēmums par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā muitas sadarbības komitejā, kura izveidota ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Jaunzēlandi par sadarbību un savstarpējo administratīvo palīdzību muitas lietās, attiecībā uz Apvienotās muitas sadarbības komitejas iekšējā reglamenta pieņemšanu	
<i>Eiropas Savienības un Jaunzēlandes Apvienotās muitas sadarbības komitejas lēmums, ar ko pieņem tās reglamentu</i>	6932/20
Eiropas Savienības un Jaunzēlandes Apvienotās muitas sadarbības komitejas lēmums, ar ko pieņem tās reglamentu	
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 28. aprīlī	CM 2115/20
<i>Padomes Lēmums, ar ko ieceļ amatā Zinātnes un tehnikas komitejas locekļus</i>	6602/20
Padomes Lēmums (2020. gada 28. aprīlis), ar ko ieceļ Zinātnes un tehnikas komitejas locekļus 2020/C 145/01 OV C 145, 30.4.2020., 1.–1. lpp.	
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 30. aprīlī	CM 2128/20
Padomes Lēmums par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā īstenošanas komitejā, kura izveidota atbilstīgi 18. pantam Brīvprātīgu partnerattiecību nolīgumā starp Eiropas Savienību un Vjetnamas Sociālistisko Republiku par meža tiesību aktu ieviešanu, pārvaldību un tirdzniecību, saistībā ar Apvienotās īstenošanas komitejas reglamenta pieņemšanu	15095/19 7027/20
Rakstiskā procedūra, kas pabeigta 2020. gada 30. aprīlī	CM 2126/20
Padomes Lēmums, ar ko uz laikposmu no 2020. gada 1. jūlija līdz 2025. gada 30. jūnijam ieceļ Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāru	7570/20