

Brussel, 18 mei 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NOTA

Betreft: MAANDELIJKS OVERZICHT VAN DE HANDELINGEN VAN DE RAAD -
APRIL 2020

Dit document bevat een lijst van de handelingen¹ die de Raad in april 2020 heeft vastgesteld²³.

Dit overzicht bevat de volgende informatie over de vaststelling van wetgevings- en niet-wetgevingshandelingen:

- de datum van vaststelling,
- de Raadszitting in kwestie,
- het nummer van het vastgestelde document,
- het nummer van het Publicatieblad,
- verwijzing naar de notulen van de Raadszitting waarin de handeling is vastgesteld.

¹ Gemakshalve worden ook de "korte titels" vermeld zoals opgenomen in de agenda's van de Raad (in cursief).

² Met uitzondering van bepaalde handelingen met een beperkte reikwijdte, zoals procedurebesluiten, benoemingen, specifieke begrotingsbesluiten, enz.

³ Bij wetgevingshandelingen die zijn vastgesteld volgens de gewone wetgevingsprocedure, kan de datum van de Raadszitting waarin de wetgevingshandeling is vastgesteld, afwijken van de werkelijke datum van de handeling. Dit komt doordat wetgevingshandelingen in de gewone wetgevingsprocedure pas geacht worden te zijn vastgesteld nadat de voorzitter van de Raad, de voorzitter van het Europees Parlement en de secretarissen-generaal van de twee instellingen deze hebben ondertekend.

Dit document staat ook op de website van de Raad:

[Maandelijks overzicht van de besluiten van de Raad \(handelingen\) - Consilium](#)

De in het overzicht genoemde documenten zijn beschikbaar via het openbaar register van Raadsdocumenten: [Documenten en publicaties - Consilium](#).

Indien niet onmiddellijk beschikbaar, kan een verzoek om toegang tot documenten worden ingediend via:

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

Er zij op gewezen dat dit document slechts ter informatie dient: alleen de notulen van de Raad zijn authentiek. Deze staan op de website van de Raad: [Notulen van de Raad - Consilium](#)

INFORMATIE OVER DE HANDELINGEN DIE DE RAAD IN APRIL 2020 HEEFT VASTGESTELD	
Schriftelijke procedure voltooid op 2 april 2020	CM 1983/20
<i>Besluit van de Raad tot benoeming van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de dialoog tussen Belgrado en Pristina en andere regionale kwesties in verband met de Westelijke Balkan</i> Besluit (GBVB) 2020/489 van de Raad van 2 april 2020 tot benoeming van de speciale vertegenwoordiger van de Europese Unie voor de dialoog tussen Belgrado en Pristina en andere regionale kwesties in verband met de Westelijke Balkan PB L 105 van 3.4.2020, blz. 3.	6754/20
<i>Verordening van de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1352/2014 betreffende beperkende maatregelen in verband met de situatie in Jemen</i> Verordening (EU) 2020/488 van de Raad van 2 april 2020 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1352/2014 betreffende beperkende maatregelen in verband met de situatie in Jemen PB L 105 van 3.4.2020, blz. 1.	6831/20
Schriftelijke procedure voltooid op 3 april 2020	CM 1868/20
<i>Besluit van de Raad betreffende het bestaan van een buitensporig tekort in Roemenië</i> Besluit (EU) 2020/509 van de Raad van 3 april 2020 betreffende het bestaan van een buitensporig tekort in Roemenië PB L 110 van 8.4.2020, blz. 58.	6304/20
Schriftelijke procedure voltooid op 3 april 2020	CM 1868/20
<i>Aanbeveling van de Raad om een einde te maken aan de situatie van een buitensporig overheidstekort in Roemenië</i> Aanbeveling van de Raad van 3 april 2020 om een einde te maken aan de situatie van een buitensporig overheidstekort in Roemenië 2020/C 116/01 PB C 116 van 8.4.2020, blz. 1.	6305/20
Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 2020/20
<i>Besluit van de Raad betreffende de ondertekening, namens de Europese Unie en haar lidstaten, van het protocol bij de Samenwerkingsovereenkomst betreffende een civiel mondiaal satellietnavigatiesysteem (GNSS) tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en Oekraïne, in verband met de toetreding van de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië en Roemenië tot de Europese Unie</i> Besluit (EU) 2020/520 van de Raad van 18 november 2019 betreffende de ondertekening, namens de Europese Unie en haar lidstaten, van een protocol bij de Samenwerkingsovereenkomst betreffende een civiel mondiaal satellietnavigatiesysteem (GNSS) tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en Oekraïne, in verband met de toetreding van de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië en Roemenië tot de Europese Unie PB L 117 van 15.4.2020, blz. 1	13318/19

Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 2013/20
<i>Besluit van de Raad betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het regionale stuurcomité van de Vervoersgemeenschap met betrekking tot bepaalde begrotingszaken in verband met de uitvoering van het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap</i> Besluit (EU) 2020/522 van de Raad van 7 april 2020 betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het regionale stuurcomité van de Vervoersgemeenschap met betrekking tot bepaalde begrotingszaken in verband met de uitvoering van het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap PB L 117 van 15.4.2020, blz. 9.	6432/20 6534/20
Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 2006/20
<i>Besluit van de Raad tot wijziging van Besluit 2011/235/GBVB betreffende beperkende maatregelen tegen bepaalde personen en entiteiten vanwege de situatie in Iran</i> Besluit (GBVB) 2020/512 van de Raad van 7 april 2020 tot wijziging van Besluit 2011/235/GBVB betreffende beperkende maatregelen tegen bepaalde personen en entiteiten vanwege de situatie in Iran PB L 113 van 8.4.2020, blz. 22.	6113/20
<i>Uitvoeringsverordening van de Raad tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 359/2011 betreffende beperkende maatregelen tegen bepaalde personen, entiteiten en lichamen in verband met de situatie in Iran</i> Uitvoeringsverordening (EU) 2020/510 van de Raad van 7 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 359/2011 betreffende beperkende maatregelen tegen bepaalde personen, entiteiten en lichamen in verband met de situatie in Iran PB L 113 van 8.4.2020, blz. 1.	6115/20
<i>Besluit van de Raad tot wijziging van Besluit (GBVB) 2017/1869 betreffende de adviesmissie van de Europese Unie ter ondersteuning van de hervorming van de veiligheidssector in Irak (EUAM Iraq)</i> Besluit (GBVB) 2020/513 van de Raad van 7 april 2020 tot wijziging van Besluit (GBVB) 2017/1869 betreffende de adviesmissie van de Europese Unie ter ondersteuning van de hervorming van de veiligheidssector in Irak (EUAM Iraq) PB L 113 van 8.4.2020, blz. 38.	6270/20

Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 1987/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector</i> <i>- Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad</i> Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector - Vastgesteld door de Raad op 7 april 2020	5115/20
Motivering van de Raad	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Verklaring van België België heeft nota genomen van de resultaten van het voorlopige akkoord dat op 11 december is bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de sociale- en marktpijler van mobiliteitspakket I. België is ingenomen met de substantiële verbetering van de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenbestuurders, met name door de wekelijkse rusttijd in de cabine te verbieden, en door de detachering bij cabotageactiviteiten toe te passen. In de toekomst moet een beter gelijk speelveld worden bereikt door lichte bedrijfsvoertuigen in het toepassingsgebied van het volledige mobiliteitspakket te integreren, vrachtwagens om de acht weken naar hun basis te laten terugkeren, en het ambitieuze tijdschema in te voeren voor de uitrol van nieuwe slimme tachografen waarmee de bestaande en nieuwe regels beter kunnen worden gehandhaafd. Daarom is België van mening dat het incoherent is de toegang tot de markt verder te beperken door een wachtperiode van vier dagen op te leggen voor cabotage, terwijl de Europese Unie tegelijkertijd zorgt voor opwaartse sociale convergentie. Naar onze mening is de wachtperiode een handelsbelemmering die in strijd is met de geest van de interne markt en de efficiëntie van de logistieke keten, aangezien cabotage het mogelijk maakt lege ritten te vermijden. Wij betreuren ook dat er een voorstel inzake detachering voor de lange termijn is opgenomen dat niet in het voorstel van de Commissie noch in de akkoorden van de twee wetgevers stond en dat nog niet zorgvuldig is geëvalueerd. Ondanks de positieve sociale elementen in het pakket zal België zich dan ook van stemming over het akkoord onthouden.	

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië spreken hun diepe bezorgdheid uit over het feit dat het voorlopige akkoord over mobiliteitspakket I in tegenspraak is met de fundamentele vrijheid om diensten te verlenen op de interne markt, met het beginsel van het vrije verkeer van werknemers, en met de belangrijkste beleidsmaatregelen en doelstellingen van de EU op het gebied van het klimaat.

Met name de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging is in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet. Een dergelijke verplichting zal, indien zij wordt goedgekeurd, resulteren in een sterke toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en derhalve in een aanzienlijke toename van de CO₂-uitstoot door de vervoerssector. Deze sector is al goed voor ongeveer een kwart van de broeikasgasemissies in de EU.

Ondanks onze inspanningen om deze punten onder de aandacht te brengen en ongeacht wetenschappelijke gegevens uit studies over de gevolgen van een dergelijke verplichting voor de toename van het aantal lege ritten en CO₂-emissies, wordt het verwachte effect van deze bepaling niet in overweging genomen en worden rationele argumenten afgewezen. Hoewel de agenda voor betere regelgeving voor al deze maatregelen een effectbeoordeling op EU-niveau vereist, is een dergelijke beoordeling nog niet gepresenteerd.

Het doen terugkeren van voertuigen naar de lidstaat van vestiging is slechts één voorbeeld van te restrictieve en discriminerende maatregelen in het kader van mobiliteitspakket I. Wat de cabotagebeperkingen in de vorm van een buitensporige wachtperiode betreft, gelden dezelfde bezorgdheden. Deze wachtperiode komt neer op een protectionistische maatregel, die eerder negatieve gevolgen zal hebben voor de interne markt. De verplichting voor een vrachtwagen om terug te keren en de beperkingen die worden opgelegd aan cabotageactiviteiten zullen, volgens schattingen van gerenommeerde onderzoeksinstituten, miljoenen tonnen extra CO₂-emissies per jaar genereren.

Een ander belangrijk punt van zorg is dat de verplichte terugkeer van het voertuig lidstaten zal benadelen die vanwege hun geografische ligging aanzienlijke moeilijkheden zullen ondervinden bij het verlenen van vervoersdiensten per vrachtwagen op de interne markt, aangezien hun voertuigen veel grotere afstanden zullen moeten afleggen en significante natuurlijke barrières zullen moeten overwinnen, vooral wat eilanden betreft.

Oneerlijke concurrentie van exploitanten uit derde landen is ook een factor waarmee niet terdege rekening is gehouden. Dit is des te meer zorgwekkend omdat de oplossing hiervoor niet alleen langdurige gevolgen zal hebben voor de vervoerssector, maar ook voor de economie van de EU als geheel.

De vervoerssector verdient een billijk en solide EU-rechtskader, dat de ontwikkeling ervan verder zal stimuleren, met inachtneming van realistische en afdwingbare regels. In plaats van evenwichtige bepalingen en een echt compromis legt het voorlopige akkoord restrictieve, onevenredige en protectionistische maatregelen op.

Mobiliteitspakket I is een cruciaal dossier voor de Europese interne markt en voor de wegvervoersector. Vandaag moeten we er meer dan ooit voor zorgen dat de interne markt en de economieën van alle lidstaten in de EU soepel functioneren, in overeenstemming met ander EU-beleid.

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië maken er bezwaar tegen dat de clausule inzake subsidiariteit en evenredigheid tijdens de technische herziening van de teksten door de juristen-vertalers automatisch is opgenomen in het goedgekeurde politiek akkoord over de drie rechtshandelingen van het mobiliteitspakket I.

Wij erkennen dat de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid van primair belang zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van de EU. De toevoeging van zo'n clausule in dit late stadium van het wetgevingsproces is echter geen goede praktijk vanuit algemeen oogpunt, en in het geval van het mobiliteitspakket I is het bijzonder moeilijk te aanvaarden vanwege de politieke gevoeligheid van het hele dossier en gezien de gevolgen die de voorgestelde bepalingen op lange termijn hebben voor de werking van de Europese wegvervoersector.

Helaas toont het ook aan dat de snelle procedure een negatief effect heeft gehad op de kwaliteit van de aangenomen wetgeving. Voorts wijzen wij erop dat er van enkele belangrijke bepalingen van het politiek akkoord geen effectbeoordeling is uitgevoerd. Dit is ook door de Commissie erkend in de verklaring die zij tijdens de vergadering van Coreper I van 20 december 2019 heeft ingediend en waarin zij bevestigde dat sommige maatregelen niet in de door haar op 31 mei 2017 ingediende voorstellen waren opgenomen en niet aan een effectbeoordeling zijn onderworpen.

Dat er geen grondige analyse is uitgevoerd, belemmert een degelijke evaluatie van de naleving van de evenredigheidsregel bij de maatregelen die in de drie wetgevingshandelingen van het mobiliteitspakket I zijn voorgesteld.

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Gezien de ongekeerde verspreiding van het coronavirus COVID-19, die reeds gevolgen heeft en helaas nog zware gevolgen zal hebben voor de wegvervoersector, roepen Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië op tot opschorting van de werkzaamheden met betrekking tot mobiliteitspakket I tot de pandemie voorbij is. Daarom stemmen wij tegen goedkeuring van het dossier via een schriftelijke procedure in deze moeilijke tijd.

De meeste ondernemingen zullen naar verwachting hun verrichtingen opschorten of stopzetten, hetgeen zal leiden tot een aanzienlijke vermindering in het aanbod aan vervoersdiensten en, bijgevolg, in de levering van goederen, ten nadele van de EU-burgers en de goede werking van de economie.

Gezien de essentiële rol die het wegvervoer zal moeten vervullen in het kader van de inspanningen tot herstel na COVID-19 en de grote verliezen die de sector tijdens de aanpak van de uitbraak zal hebben geleden, zullen het wegvervoer en de economie in de EU de onnodige, door regulering opgelegde schok die door mobiliteitspakket I zal worden veroorzaakt, niet kunnen doorstaan. In dit verband zij erop gewezen dat de overgrote meerderheid van de wegvervoerondernemingen in de Europese Unie kleine en middelgrote ondernemingen zijn, die bijzonder kwetsbaar zijn.

In de huidige omstandigheden is de goedkeuring van mobiliteitspakket I in zijn huidige vorm noch redelijk noch gerechtvaardigd. Wij wensen te benadrukken dat het economische landschap van de EU er na de coronacrisis totaal anders zal uitzien, en wij zijn van oordeel dat de wegvervoersector nieuwe oplossingen nodig zal hebben om met deze nieuwe realiteit om te gaan.

Gezien de bovengenoemde situatie zijn wij ervan overtuigd dat de oplossingen in mobiliteitspakket I moeten worden herzien, zodat rekening kan worden gehouden met de nieuwe economische realiteit. Daarom stellen wij voor de verdere werkzaamheden met betrekking tot dit dossier op te schorten tot de pandemie voorbij is.

Verklaring van Estland

Estland staat volledig achter de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale pijler en de marktpijler van mobiliteitspakket I, die de weg moesten bereiden naar duidelijke regels voor het wegvervoer. Estland is van mening dat de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg in de Europese Unie conform moet zijn met de algemene beginselen van de interne markt, open voor concurrentie, efficiënt en milieuvriendelijk. Estland is van oordeel dat aanvullende eisen niet mogen leiden tot onredelijke administratieve lasten voor ondernemingen of overheidsinstanties, noch in strijd mogen zijn met de doelstellingen van het klimaatbeleid van de Europese Unie.

Tijdens de onderhandelingen over het pakket heeft Estland een constructieve aanpak gevolgd door ernaar te streven voorstellen in aanmerking te nemen en te steunen die de arbeidsomstandigheden van bestuurders verbeteren, illegale marktpraktijken bestrijden en de negatieve gevolgen voor het milieu beperken. De onderhandelingen hebben echter geleid tot een akkoord dat Estse vervoerders in een concurrentienadeel brengt, met name door een verplichting voor wegvervoersondernemingen in te voeren om de activiteiten van hun vloot zodanig te organiseren dat hun voertuigen binnen acht weken na hun vertrek uit de lidstaat van vestiging, naar die lidstaat terugkeren ("terugkeerverplichting van het voertuig").

Deze verplichting maakte geen deel uit van het oorspronkelijke pakket. Ze was niet onderworpen aan een inhoudelijke effectbeoordeling, wat aanleiding geeft tot bezorgdheid over de naleving van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

In de tweede plaats beperkt de terugkeerverplichting van voertuigen naar de lidstaat van vestiging het geografische gebied van de activiteiten voor wegvervoersondernemingen van die lidstaat, en beantwoordt deze verplichting dus niet aan het doel van mobiliteitspakket I, namelijk zorgen voor een gelijk speelveld.

In de derde plaats is Estland van mening dat, aangezien de verplichting het aantal lege ritten en extra CO₂-emissies verhoogt, deze eis in tegenspraak is met de klimaatdoelstellingen van de EU en met de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en dus niet in overeenstemming is met de conclusies van de Europese Raad van 12 december 2019.

Bovendien is Estland van mening dat deze eis onevenredig is, aangezien het akkoord reeds voorziet in maatregelen om het verschijnsel van zogenaamde "brievenbusondernemingen" te bestrijden. De terugkeerverplichting van het voertuig zou dergelijke praktijken kunnen stimuleren; bovendien moedigt zij wegvervoersondernemingen uit perifere lidstaten aan om zich elders te vestigen, wat leidt tot een daling van het aantal banen en van de belastinginkomsten.

Tot slot maakt Estland zich zorgen over de effecten van de maatregel op de verkeersveiligheid, aangezien die het verkeersvolume zou kunnen doen toenemen.

Bijgevolg, en nogmaals wijzend op zijn steun voor de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale pijler en de marktpijler van mobiliteitspakket I, betreurt Estland dat de terugkeerverplichting van het voertuig is opgenomen in het akkoord. In de hierboven beschreven context zal Estland tegen dit akkoord stemmen.

Verklaring van Hongarije

Hongarije wil nogmaals zijn diepe bezorgdheid uitspreken over de schadelijke, marktverstorende en negatieve klimaateffecten van verschillende onderdelen van het eerste mobiliteitspakket en is erg ontevreden over het gebrek aan degelijke en uitgebreide effectbeoordelingen, dat indruist tegen de oorspronkelijke doelstellingen van het eerste mobiliteitspakket.

Hongarije heeft zich altijd bereid getoond om fraude, misbruik en oneerlijke praktijken te bestrijden en de sociale omstandigheden van bestuurders in het wegvervoer aan te pakken. Bij het aanpakken van deze problemen moeten we versnippering en protectionisme vermijden, evenals het opleggen van buitensporige administratieve lasten voor de Europese vervoersondernemingen die eerlijk te werk gaan op de interne markt voor het wegvervoer. Voor ons is de instandhouding van de goede werking van onze interne markt niet onderhandelbaar, aangezien dit zal leiden tot meer banen en groter concurrentievermogen voor Europa in een tijd van toenemende wereldwijde economische spanningen.

Met dit pakket hadden we er dan ook voor moeten zorgen dat het toekomstige EU-rechtskader de mogelijkheid biedt om concurrentievoordelen ten volle te benutten en tegelijkertijd eerlijke concurrentie en een adequaat niveau van arbeidsomstandigheden voor bestuurders te waarborgen. In de definitieve overeenkomst wordt dit evenwicht echter niet gevonden en wordt slechts één aanpak bepleit, die is gebaseerd op nationale protectionistische en niet-afdwingbare regels in de sector.

Wij zijn er met name van overtuigd dat specifieke regels voor de detachering van bestuurders in de wegvervoersector ("lex specialis") een ongerechtvaardigde beperking van de fundamentele vrijheden vormen en daardoor het gelijke speelveld in de EU verstoren. Uit het definitieve akkoord blijkt dat wij terecht twijfels hadden bij het afsplitsen van de kwestie van het wegvervoer van de wijziging van de richtlijn betreffende de detachering van werknemers [Richtlijn (EU) 2018/957]. Zo was het geïntroduceerde gesplitste model voor de detachering van bestuurders niet in het Commissievoorstel opgenomen en is het daarom niet aan een effectbeoordeling onderworpen.

Ten tweede achten wij het ook zeer problematisch dat het volledige verbod op het nemen van wekelijkse rusttijden in de cabine geen rekening houdt met het tekort aan geschikte rustplaatsen in de EU met behoorlijke accommodatie voor bestuurders. Een dergelijk verbod zou derhalve neerkomen op een niet uitvoerbare EU-bepaling, wat de wettigheid ervan ter discussie stelt.

Ten derde, verwijzend naar onze klimaatdoelstellingen, is de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet. Indien een dergelijke maatregel wordt vastgesteld, zal dit leiden tot een toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en vervolgens tot een toename van de CO₂-uitstoot van de wegvervoersector.

Het risico dat er een oneerlijk concurrentievoordeel wordt geschapen voor exploitanten uit derde landen is ook een factor die in het definitieve akkoord niet naar behoren in aanmerking wordt genomen. Daarnaast brengt de verplichte vervanging van dure tachografen een concurrentievoordeel met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, aangezien de datum van de installatie van slimme tachografen voor de voertuigen van AETR-ondernemingen onzeker is.

De modernisering van de Europese wegvervoersector, een cruciale bouwsteen van de Europese economie, is zowel vanuit sociaal als concurrentieoogpunt noodzakelijk. Dit doel kan niet worden bereikt zonder de volle aandacht te geven aan het in stand houden van de verwezenlijkingen en de werking van de interne markt, en zonder verantwoordelijk te handelen om te voldoen aan ambitieuze klimaatdoelstellingen.

Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 1986/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen</i> <i>- Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad</i> Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen - Vastgesteld door de Raad op 7 april 2020	5114/20
Motivering van de Raad	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Verklaring van België België heeft nota genomen van de resultaten van het voorlopige akkoord dat op 11 december is bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de sociale- en marktpijler van mobiliteitspakket I. België is ingenomen met de substantiële verbetering van de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenbestuurders, met name door de wekelijkse rusttijd in de cabine te verbieden, en door de detachering bij cabotageactiviteiten toe te passen. In de toekomst moet een beter gelijk speelveld worden bereikt door lichte bedrijfsvoertuigen in het toepassingsgebied van het volledige mobiliteitspakket te integreren, vrachtwagens om de acht weken naar hun basis te laten terugkeren, en het ambitieuze tijdschema in te voeren voor de uitrol van nieuwe slimme tachografen waarmee de bestaande en nieuwe regels beter kunnen worden gehandhaafd. Daarom is België van mening dat het incoherent is de toegang tot de markt verder te beperken door een wachtperiode van vier dagen op te leggen voor cabotage, terwijl de Europese Unie tegelijkertijd zorgt voor opwaartse sociale convergentie. Naar onze mening is de wachtperiode een handelsbelemmering die in strijd is met de geest van de interne markt en de efficiëntie van de logistieke keten, aangezien cabotage het mogelijk maakt lege ritten te vermijden. Wij betreuren ook dat er een voorstel inzake detachering voor de lange termijn is opgenomen dat niet in het voorstel van de Commissie noch in de akkoorden van de twee wetgevers stond en dat nog niet zorgvuldig is geëvalueerd. Ondanks de positieve sociale elementen in het pakket zal België zich dan ook van stemming over het akkoord onthouden.	

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië spreken hun diepe bezorgdheid uit over het feit dat het voorlopige akkoord over mobiliteitspakket I in tegenspraak is met de fundamentele vrijheid om diensten te verlenen op de interne markt, met het beginsel van het vrije verkeer van werknemers, en met de belangrijkste beleidsmaatregelen en doelstellingen van de EU op het gebied van het klimaat.

Met name de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging is in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet. Een dergelijke verplichting zal, indien zij wordt goedgekeurd, resulteren in een sterke toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en derhalve in een aanzienlijke toename van de CO₂-uitstoot door de vervoerssector. Deze sector is al goed voor ongeveer een kwart van de broeikasgasemissies in de EU.

Ondanks onze inspanningen om deze punten onder de aandacht te brengen en ongeacht wetenschappelijke gegevens uit studies over de gevolgen van een dergelijke verplichting voor de toename van het aantal lege ritten en CO₂-emissies, wordt het verwachte effect van deze bepaling niet in overweging genomen en worden rationele argumenten afgewezen. Hoewel de agenda voor betere regelgeving voor al deze maatregelen een effectbeoordeling op EU-niveau vereist, is een dergelijke beoordeling nog niet gepresenteerd.

Het doen terugkeren van voertuigen naar de lidstaat van vestiging is slechts één voorbeeld van te restrictieve en discriminerende maatregelen in het kader van mobiliteitspakket I. Wat de cabotagebeperkingen in de vorm van een buitensporige wachtperiode betreft, gelden dezelfde bezorgdheden. Deze wachtperiode komt neer op een protectionistische maatregel, die eerder negatieve gevolgen zal hebben voor de interne markt. De verplichting voor een vrachtwagen om terug te keren en de beperkingen die worden opgelegd aan cabotageactiviteiten zullen, volgens schattingen van gerenommeerde onderzoeksinstituten, miljoenen tonnen extra CO₂-emissies per jaar genereren.

Een ander belangrijk punt van zorg is dat de verplichte terugkeer van het voertuig lidstaten zal benadelen die vanwege hun geografische ligging aanzienlijke moeilijkheden zullen ondervinden bij het verlenen van vervoersdiensten per vrachtwagen op de interne markt, aangezien hun voertuigen veel grotere afstanden zullen moeten afleggen en significante natuurlijke barrières zullen moeten overwinnen, vooral wat eilanden betreft.

Oneerlijke concurrentie van exploitanten uit derde landen is ook een factor waarmee niet terdege rekening is gehouden. Dit is des te meer zorgwekkend omdat de oplossing hiervoor niet alleen langdurige gevolgen zal hebben voor de vervoerssector, maar ook voor de economie van de EU als geheel.

De vervoerssector verdient een billijk en solide EU-rechtskader, dat de ontwikkeling ervan verder zal stimuleren, met inachtneming van realistische en afdwingbare regels. In plaats van evenwichtige bepalingen en een echt compromis legt het voorlopige akkoord restrictieve, onevenredige en protectionistische maatregelen op.

Mobiliteitspakket I is een cruciaal dossier voor de Europese interne markt en voor de wegvervoersector. Vandaag moeten we er meer dan ooit voor zorgen dat de interne markt en de economieën van alle lidstaten in de EU soepel functioneren, in overeenstemming met ander EU-beleid.

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië maken er bezwaar tegen dat de clausule inzake subsidiariteit en evenredigheid tijdens de technische herziening van de teksten door de juristen-vertalers automatisch is opgenomen in het goedgekeurde politiek akkoord over de drie rechtshandelingen van het mobiliteitspakket I.

Wij erkennen dat de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid van primair belang zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van de EU. De toevoeging van zo'n clausule in dit late stadium van het wetgevingsproces is echter geen goede praktijk vanuit algemeen oogpunt, en in het geval van het mobiliteitspakket I is het bijzonder moeilijk te aanvaarden vanwege de politieke gevoeligheid van het hele dossier en gezien de gevolgen die de voorgestelde bepalingen op lange termijn hebben voor de werking van de Europese wegvervoersector.

Helaas toont het ook aan dat de snelle procedure een negatief effect heeft gehad op de kwaliteit van de aangenomen wetgeving. Voorts wijzen wij erop dat er van enkele belangrijke bepalingen van het politiek akkoord geen effectbeoordeling is uitgevoerd. Dit is ook door de Commissie erkend in de verklaring die zij tijdens de vergadering van Coreper I van 20 december 2019 heeft ingediend en waarin zij bevestigde dat sommige maatregelen niet in de door haar op 31 mei 2017 ingediende voorstellen waren opgenomen en niet aan een effectbeoordeling zijn onderworpen.

Dat er geen grondige analyse is uitgevoerd, belemmert een degelijke evaluatie van de naleving van de evenredigheidsregel bij de maatregelen die in de drie wetgevingshandelingen van het mobiliteitspakket I zijn voorgesteld.

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Gezien de ongekennde verspreiding van het coronavirus COVID-19, die reeds gevolgen heeft en helaas nog zware gevolgen zal hebben voor de wegvervoersector, roepen Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië op tot opschorting van de werkzaamheden met betrekking tot mobiliteitspakket I tot de pandemie voorbij is. Daarom stemmen wij tegen goedkeuring van het dossier via een schriftelijke procedure in deze moeilijke tijd.

De meeste ondernemingen zullen naar verwachting hun verrichtingen opschorten of stopzetten, hetgeen zal leiden tot een aanzienlijke vermindering in het aanbod aan vervoersdiensten en, bijgevolg, in de levering van goederen, ten nadele van de EU-burgers en de goede werking van de economie.

Gezien de essentiële rol die het wegvervoer zal moeten vervullen in het kader van de inspanningen tot herstel na COVID-19 en de grote verliezen die de sector tijdens de aanpak van de uitbraak zal hebben geleden, zullen het wegvervoer en de economie in de EU de onnodige, door regulering opgelegde schok die door mobiliteitspakket I zal worden veroorzaakt, niet kunnen doorstaan. In dit verband zij erop gewezen dat de overgrote meerderheid van de wegvervoerondernemingen in de Europese Unie kleine en middelgrote ondernemingen zijn, die bijzonder kwetsbaar zijn.

In de huidige omstandigheden is de goedkeuring van mobiliteitspakket I in zijn huidige vorm noch redelijk noch gerechtvaardigd. Wij wensen te benadrukken dat het economische landschap van de EU er na de coronacrisis totaal anders zal uitzien, en wij zijn van oordeel dat de wegvervoersector nieuwe oplossingen nodig zal hebben om met deze nieuwe realiteit om te gaan.

Gezien de bovengenoemde situatie zijn wij ervan overtuigd dat de oplossingen in mobiliteitspakket I moeten worden herzien, zodat rekening kan worden gehouden met de nieuwe economische realiteit. Daarom stellen wij voor de verdere werkzaamheden met betrekking tot dit dossier op te schorten tot de pandemie voorbij is.

Verklaring van Estland

Estland staat volledig achter de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale pijler en de marktpijler van mobiliteitspakket I, die de weg moesten bereiden naar duidelijke regels voor het wegvervoer. Estland is van mening dat de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg in de Europese Unie conform moet zijn met de algemene beginselen van de interne markt, open voor concurrentie, efficiënt en milieuvriendelijk. Estland is van oordeel dat aanvullende eisen niet mogen leiden tot onredelijke administratieve lasten voor ondernemingen of overheidsinstanties, noch in strijd mogen zijn met de doelstellingen van het klimaatbeleid van de Europese Unie.

Tijdens de onderhandelingen over het pakket heeft Estland een constructieve aanpak gevolgd door ernaar te streven voorstellen in aanmerking te nemen en te steunen die de arbeidsomstandigheden van bestuurders verbeteren, illegale marktpraktijken bestrijden en de negatieve gevolgen voor het milieu beperken. De onderhandelingen hebben echter geleid tot een akkoord dat Estse vervoerders in een concurrentienadeel brengt, met name door een verplichting voor wegvervoersondernemingen in te voeren om de activiteiten van hun vloot zodanig te organiseren dat hun voertuigen binnen acht weken na hun vertrek uit de lidstaat van vestiging, naar die lidstaat terugkeren ("terugkeerverplichting van het voertuig").

Deze verplichting maakte geen deel uit van het oorspronkelijke pakket. Ze was niet onderworpen aan een inhoudelijke effectbeoordeling, wat aanleiding geeft tot bezorgdheid over de naleving van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

In de tweede plaats beperkt de terugkeerverplichting van voertuigen naar de lidstaat van vestiging het geografische gebied van de activiteiten voor wegvervoersondernemingen van die lidstaat, en beantwoordt deze verplichting dus niet aan het doel van mobiliteitspakket I, namelijk zorgen voor een gelijk speelveld.

In de derde plaats is Estland van mening dat, aangezien de verplichting het aantal lege ritten en extra CO₂-emissies verhoogt, deze eis in tegenspraak is met de klimaatdoelstellingen van de EU en met de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en dus niet in overeenstemming is met de conclusies van de Europese Raad van 12 december 2019.

Bovendien is Estland van mening dat deze eis onevenredig is, aangezien het akkoord reeds voorziet in maatregelen om het verschijnsel van zogenaamde "brievenbusondernemingen" te bestrijden. De terugkeerverplichting van het voertuig zou dergelijke praktijken kunnen stimuleren; bovendien moedigt zij wegvervoersondernemingen uit perifere lidstaten aan om zich elders te vestigen, wat leidt tot een daling van het aantal banen en van de belastinginkomsten.

Tot slot maakt Estland zich zorgen over de effecten van de maatregel op de verkeersveiligheid, aangezien die het verkeersvolume zou kunnen doen toenemen.

Bijgevolg, en nogmaals wijzend op zijn steun voor de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale pijler en de marktpijler van mobiliteitspakket I, betreurt Estland dat de terugkeerverplichting van het voertuig is opgenomen in het akkoord. In de hierboven beschreven context zal Estland tegen dit akkoord stemmen.

Verklaring van Hongarije

Hongarije wil nogmaals zijn diepe bezorgdheid uitspreken over de schadelijke, marktversturende en negatieve klimaateffecten van verschillende onderdelen van het eerste mobiliteitspakket en is erg ontevreden over het gebrek aan degelijke en uitgebreide effectbeoordelingen, dat indruist tegen de oorspronkelijke doelstellingen van het eerste mobiliteitspakket.

Hongarije heeft zich altijd bereid getoond om fraude, misbruik en oneerlijke praktijken te bestrijden en de sociale omstandigheden van bestuurders in het wegvervoer aan te pakken. Bij het aanpakken van deze problemen moeten we versnippering en protectionisme vermijden, evenals het opleggen van buitensporige administratieve lasten voor de Europese vervoersondernemingen die eerlijk te werk gaan op de interne markt voor het wegvervoer. Voor ons is de instandhouding van de goede werking van onze interne markt niet onderhandelbaar, aangezien dit zal leiden tot meer banen en groter concurrentievermogen voor Europa in een tijd van toenemende wereldwijde economische spanningen.

Met dit pakket hadden we er dan ook voor moeten zorgen dat het toekomstige EU-rechtskader de mogelijkheid biedt om concurrentievoordelen ten volle te benutten en tegelijkertijd eerlijke concurrentie en een adequaat niveau van arbeidsomstandigheden voor bestuurders te waarborgen. In de definitieve overeenkomst wordt dit evenwicht echter niet gevonden en wordt slechts één aanpak bepleit, die is gebaseerd op nationale protectionistische en niet-afdwingbare regels in de sector.

Wij zijn er met name van overtuigd dat specifieke regels voor de detachering van bestuurders in de wegvervoersector ("lex specialis") een ongerechtvaardigde beperking van de fundamentele vrijheden vormen en daardoor het gelijke speelveld in de EU verstoren. Uit het definitieve akkoord blijkt dat wij terecht twijfels hadden bij het afsplitsen van de kwestie van het wegvervoer van de wijziging van de richtlijn betreffende de detachering van werknemers [Richtlijn (EU) 2018/957]. Zo was het geïntroduceerde gesplitste model voor de detachering van bestuurders niet in het Commissievoorstel opgenomen en is het daarom niet aan een effectbeoordeling onderworpen.

Ten tweede achten wij het ook zeer problematisch dat het volledige verbod op het nemen van wekelijkse rusttijden in de cabine geen rekening houdt met het tekort aan geschikte rustplaatsen in de EU met behoorlijke accommodatie voor bestuurders. Een dergelijk verbod zou derhalve neerkomen op een niet uitvoerbare EU-bepaling, wat de wettigheid ervan ter discussie stelt.

Ten derde, verwijzend naar onze klimaatdoelstellingen, is de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet. Indien een dergelijke maatregel wordt vastgesteld, zal dit leiden tot een toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en vervolgens tot een toename van de CO₂-uitstoot van de wegvervoersector.

Het risico dat er een oneerlijk concurrentievoordeel wordt geschapen voor exploitanten uit derde landen is ook een factor die in het definitieve akkoord niet naar behoren in aanmerking wordt genomen. Daarnaast brengt de verplichte vervanging van dure tachografen een concurrentievoordeel met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, aangezien de datum van de installatie van slimme tachografen voor de voertuigen van AETR-ondernemingen onzeker is.

De modernisering van de Europese wegvervoersector, een cruciale bouwsteen van de Europese economie, is zowel vanuit sociaal als concurrentieoogpunt noodzakelijk. Dit doel kan niet worden bereikt zonder de volle aandacht te geven aan het in stand houden van de verwezenlijkingen en de werking van de interne markt, en zonder verantwoordelijk te handelen om te voldoen aan ambitieuze klimaatdoelstellingen.

Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 1985/20
<i>Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012</i> - Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 - Vastgesteld door de Raad op 7 april 2020	5112/20
Motivering van de Raad	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië spreken hun diepe bezorgdheid uit over het feit dat het voorlopige akkoord over mobiliteitspakket I in tegenspraak is met de fundamentele vrijheid om diensten te verlenen op de interne markt, met het beginsel van het vrije verkeer van werknemers, en met de belangrijkste beleidsmaatregelen en doelstellingen van de EU op het gebied van het klimaat. Met name de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging is in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet. Een dergelijke verplichting zal, indien zij wordt goedgekeurd, resulteren in een sterke toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en derhalve in een aanzienlijke toename van de CO₂-uitstoot door de vervoerssector. Deze sector is al goed voor ongeveer een kwart van de broeikasgasemissies in de EU. Ondanks onze inspanningen om deze punten onder de aandacht te brengen en ongeacht wetenschappelijke gegevens uit studies over de gevolgen van een dergelijke verplichting voor de toename van het aantal lege ritten en CO₂-emissies, wordt het verwachte effect van deze bepaling niet in overweging genomen en worden rationele argumenten afgewezen. Hoewel de agenda voor betere regelgeving voor al deze maatregelen een effectbeoordeling op EU-niveau vereist, is een dergelijke beoordeling nog niet gepresenteerd. Het doen terugkeren van voertuigen naar de lidstaat van vestiging is slechts één voorbeeld van te restrictieve en discriminerende maatregelen in het kader van mobiliteitspakket I. Wat de cabotagebeperkingen in de vorm van een buitensporige wachtperiode betreft, gelden dezelfde bezorgdheden. Deze wachtperiode komt neer op een protectionistische maatregel, die eerder negatieve gevolgen zal hebben voor de interne markt. De verplichting voor een vrachtwagen om terug te keren en de beperkingen die worden opgelegd aan cabotageactiviteiten zullen, volgens schattingen van gerenommeerde onderzoeksinstituten, miljoenen tonnen extra CO₂-emissies per jaar genereren.	

Een ander belangrijk punt van zorg is dat de verplichte terugkeer van het voertuig lidstaten zal benadelen die vanwege hun geografische ligging aanzienlijke moeilijkheden zullen ondervinden bij het verlenen van vervoersdiensten per vrachtwagen op de interne markt, aangezien hun voertuigen veel grotere afstanden zullen moeten afleggen en significante natuurlijke barrières zullen moeten overwinnen, vooral wat eilanden betreft. Oneerlijke concurrentie van exploitanten uit derde landen is ook een factor waarmee niet terdege rekening is gehouden. Dit is des te meer zorgwekkend omdat de oplossing hiervoor niet alleen langdurige gevolgen zal hebben voor de vervoerssector, maar ook voor de economie van de EU als geheel. De vervoerssector verdient een billijk en solide EU-rechtskader, dat de ontwikkeling ervan verder zal stimuleren, met inachtneming van realistische en afdwingbare regels. In plaats van evenwichtige bepalingen en een echt compromis legt het voorlopige akkoord restrictieve, onevenredige en protectionistische maatregelen op. Mobiliteitspakket I is een cruciaal dossier voor de Europese interne markt en voor de wegvervoersector. Vandaag moeten we er meer dan ooit voor zorgen dat de interne markt en de economieën van alle lidstaten in de EU soepel functioneren, in overeenstemming met ander EU-beleid.	
Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië maken er bezwaar tegen dat de clausule inzake subsidiariteit en evenredigheid tijdens de technische herziening van de teksten door de juristen-vertalers automatisch is opgenomen in het goedgekeurde politiek akkoord over de drie rechtshandelingen van het mobiliteitspakket I. Wij erkennen dat de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid van primair belang zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van de EU. De toevoeging van zo'n clausule in dit late stadium van het wetgevingsproces is echter geen goede praktijk vanuit algemeen oogpunt, en in het geval van het mobiliteitspakket I is het bijzonder moeilijk te aanvaarden vanwege de politieke gevoeligheid van het hele dossier en gezien de gevolgen die de voorgestelde bepalingen op lange termijn hebben voor de werking van de Europese wegvervoersector. Helaas toont het ook aan dat de snelle procedure een negatief effect heeft gehad op de kwaliteit van de aangenomen wetgeving. Voorts wijzen wij erop dat er van enkele belangrijke bepalingen van het politiek akkoord geen effectbeoordeling is uitgevoerd. Dit is ook door de Commissie erkend in de verklaring die zij tijdens de vergadering van Coreper I van 20 december 2019 heeft ingediend en waarin zij bevestigde dat sommige maatregelen niet in de door haar op 31 mei 2017 ingediende voorstellen waren opgenomen en niet aan een effectbeoordeling zijn onderworpen. Dat er geen grondige analyse is uitgevoerd, belemmert een degelijke evaluatie van de naleving van de evenredigheidsregel bij de maatregelen die in de drie wetgevingshandelingen van het mobiliteitspakket I zijn voorgesteld.	

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Gezien de ongekennde verspreiding van het coronavirus COVID-19, die reeds gevolgen heeft en helaas nog zware gevolgen zal hebben voor de wegvervoersector, roepen Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië op tot opschorting van de werkzaamheden met betrekking tot mobiliteitspakket I tot de pandemie voorbij is. Daarom stemmen wij tegen goedkeuring van het dossier via een schriftelijke procedure in deze moeilijke tijd.

De meeste ondernemingen zullen naar verwachting hun verrichtingen opschorten of stopzetten, hetgeen zal leiden tot een aanzienlijke vermindering in het aanbod aan vervoersdiensten en, bijgevolg, in de levering van goederen, ten nadele van de EU-burgers en de goede werking van de economie.

Gezien de essentiële rol die het wegvervoer zal moeten vervullen in het kader van de inspanningen tot herstel na COVID-19 en de grote verliezen die de sector tijdens de aanpak van de uitbraak zal hebben geleden, zullen het wegvervoer en de economie in de EU de onnodige, door regulering opgelegde schok die door mobiliteitspakket I zal worden veroorzaakt, niet kunnen doorstaan. In dit verband zij erop gewezen dat de overgrote meerderheid van de wegvervoerondernemingen in de Europese Unie kleine en middelgrote ondernemingen zijn, die bijzonder kwetsbaar zijn.

In de huidige omstandigheden is de goedkeuring van mobiliteitspakket I in zijn huidige vorm noch redelijk noch gerechtvaardigd. Wij wensen te benadrukken dat het economische landschap van de EU er na de coronacrisis totaal anders zal uitzien, en wij zijn van oordeel dat de wegvervoersector nieuwe oplossingen nodig zal hebben om met deze nieuwe realiteit om te gaan.

Gezien de bovengenoemde situatie zijn wij ervan overtuigd dat de oplossingen in mobiliteitspakket I moeten worden herzien, zodat rekening kan worden gehouden met de nieuwe economische realiteit. Daarom stellen wij voor de verdere werkzaamheden met betrekking tot dit dossier op te schorten tot de pandemie voorbij is.

Verklaring van Estland

Estland staat volledig achter de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale pijler en de marktpijler van mobiliteitspakket I, die de weg moesten bereiden naar duidelijke regels voor het wegvervoer. Estland is van mening dat de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg in de Europese Unie conform moet zijn met de algemene beginselen van de interne markt, open voor concurrentie, efficiënt en milieuvriendelijk. Estland is van oordeel dat aanvullende eisen niet mogen leiden tot onredelijke administratieve lasten voor ondernemingen of overheidsinstanties, noch in strijd mogen zijn met de doelstellingen van het klimaatbeleid van de Europese Unie.

Tijdens de onderhandelingen over het pakket heeft Estland een constructieve aanpak gevolgd door ernaar te streven voorstellen in aanmerking te nemen en te steunen die de arbeidsomstandigheden van bestuurders verbeteren, illegale marktpraktijken bestrijden en de negatieve gevolgen voor het milieu beperken. De onderhandelingen hebben echter geleid tot een akkoord dat Estse vervoerders in een concurrentienadeel brengt, met name door een verplichting voor wegvervoersondernemingen in te voeren om de activiteiten van hun vloot zodanig te organiseren dat hun voertuigen binnen acht weken na hun vertrek uit de lidstaat van vestiging, naar die lidstaat terugkeren ("terugkeerverplichting van het voertuig").

Deze verplichting maakte geen deel uit van het oorspronkelijke pakket. Ze was niet onderworpen aan een inhoudelijke effectbeoordeling, wat aanleiding geeft tot bezorgdheid over de naleving van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

In de tweede plaats beperkt de terugkeerverplichting van voertuigen naar de lidstaat van vestiging het geografische gebied van de activiteiten voor wegvervoersondernemingen van die lidstaat, en beantwoordt deze verplichting dus niet aan het doel van mobiliteitspakket I, namelijk zorgen voor een gelijk speelveld.

In de derde plaats is Estland van mening dat, aangezien de verplichting het aantal lege ritten en extra CO₂-emissies verhoogt, deze eis in tegenspraak is met de klimaatdoelstellingen van de EU en met de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en dus niet in overeenstemming is met de conclusies van de Europese Raad van 12 december 2019.

Bovendien is Estland van mening dat deze eis onevenredig is, aangezien het akkoord reeds voorziet in maatregelen om het verschijnsel van zogenaamde "brievenbusondernemingen" te bestrijden. De terugkeerverplichting van het voertuig zou dergelijke praktijken kunnen stimuleren; bovendien moedigt zij wegvervoersondernemingen uit perifere lidstaten aan om zich elders te vestigen, wat leidt tot een daling van het aantal banen en van de belastinginkomsten.

Tot slot maakt Estland zich zorgen over de effecten van de maatregel op de verkeersveiligheid, aangezien die het verkeersvolume zou kunnen doen toenemen.

Bijgevolg, en nogmaals wijzend op zijn steun voor de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale pijler en de marktpijler van mobiliteitspakket I, betreurt Estland dat de terugkeerverplichting van het voertuig is opgenomen in het akkoord. In de hierboven beschreven context zal Estland tegen dit akkoord stemmen.

Verklaring van Hongarije

Hongarije wil nogmaals zijn diepe bezorgdheid uitspreken over de schadelijke, marktverstorende en negatieve klimaateffecten van verschillende onderdelen van het eerste mobiliteitspakket en is erg ontevreden over het gebrek aan degelijke en uitgebreide effectbeoordelingen, dat indruist tegen de oorspronkelijke doelstellingen van het eerste mobiliteitspakket.

Hongarije heeft zich altijd bereid getoond om fraude, misbruik en oneerlijke praktijken te bestrijden en de sociale omstandigheden van bestuurders in het wegvervoer aan te pakken. Bij het aanpakken van deze problemen moeten we versnippering en protectionisme vermijden, evenals het opleggen van buitensporige administratieve lasten voor de Europese vervoersondernemingen die eerlijk te werk gaan op de interne markt voor het wegvervoer. Voor ons is de instandhouding van de goede werking van onze interne markt niet onderhandelbaar, aangezien dit zal leiden tot meer banen en groter concurrentievermogen voor Europa in een tijd van toenemende wereldwijde economische spanningen.

Met dit pakket hadden we er dan ook voor moeten zorgen dat het toekomstige EU-rechtskader de mogelijkheid biedt om concurrentievoordelen ten volle te benutten en tegelijkertijd eerlijke concurrentie en een adequaat niveau van arbeidsomstandigheden voor bestuurders te waarborgen. In de definitieve overeenkomst wordt dit evenwicht echter niet gevonden en wordt slechts één aanpak bepleit, die is gebaseerd op nationale protectionistische en niet-afdwingbare regels in de sector.

Wij zijn er met name van overtuigd dat specifieke regels voor de detachering van bestuurders in de wegvervoersector ("lex specialis") een ongerechtvaardigde beperking van de fundamentele vrijheden vormen en daardoor het gelijke speelveld in de EU verstoren. Uit het definitieve akkoord blijkt dat wij terecht twijfels hadden bij het afsplitsen van de kwestie van het wegvervoer van de wijziging van de richtlijn betreffende de detachering van werknemers [Richtlijn (EU) 2018/957]. Zo was het geïntroduceerde gesplitste model voor de detachering van bestuurders niet in het Commissievoorstel opgenomen en is het daarom niet aan een effectbeoordeling onderworpen.

Ten tweede achten wij het ook zeer problematisch dat het volledige verbod op het nemen van wekelijkse rusttijden in de cabine geen rekening houdt met het tekort aan geschikte rustplaatsen in de EU met behoorlijke accommodatie voor bestuurders. Een dergelijk verbod zou derhalve neerkomen op een niet uitvoerbare EU-bepaling, wat de wettigheid ervan ter discussie stelt.

Ten derde, verwijzend naar onze klimaatdoelstellingen, is de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet. Indien een dergelijke maatregel wordt vastgesteld, zal dit leiden tot een toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en vervolgens tot een toename van de CO₂-uitstoot van de wegvervoersector.

Het risico dat er een oneerlijk concurrentievoordeel wordt geschapen voor exploitanten uit derde landen is ook een factor die in het definitieve akkoord niet naar behoren in aanmerking wordt genomen. Daarnaast brengt de verplichte vervanging van dure tachografen een concurrentievoordeel met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, aangezien de datum van de installatie van slimme tachografen voor de voertuigen van AETR-ondernemingen onzeker is.

De modernisering van de Europese wegvervoersector, een cruciale bouwsteen van de Europese economie, is zowel vanuit sociaal als concurrentieoogpunt noodzakelijk. Dit doel kan niet worden bereikt zonder de volle aandacht te geven aan het in stand houden van de verwezenlijkingen en de werking van de interne markt, en zonder verantwoordelijk te handelen om te voldoen aan ambitieuze klimaatdoelstellingen.

Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 1981/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake elektronische informatie over goederenvervoer</i> - <i>Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad</i> Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eerste lezing)	5142/20
Motivering van de Raad	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Schriftelijke procedure voltooid op 7 april 2020	CM 1977/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumeisen voor hergebruik van water</i> - <i>Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad</i> Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumeisen voor hergebruik van water (eerste lezing)	15301/19 REV 1
Motivering van de Raad	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Verklaring van Griekenland Griekenland steunt de ontwerpverordening van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumeisen voor hergebruik van water. De totstandbrenging van een geïntegreerd, stabiel en gemeenschappelijk aanvaard regelgevingskader op EU-niveau zal aanzienlijk ten goede komen van de aanpak van droogte en waterschaarste, die in de toekomst waarschijnlijk nog ernstiger zullen worden als gevolg van de klimaatverandering. Griekenland meent echter dat de verdunning van teruggewonnen water niet als een waterzuiveringsoptie moet worden beschouwd. Met andere woorden, exploitanten van levensmiddelenbedrijven of landbouwers mogen niet teruggewonnen water van eender welke kwaliteitsklasse verdunnen en vervolgens als water van een hogere (d.w.z. schonere) kwaliteitsklasse gebruiken. Griekenland behoort tot de lidstaten waar al een regelgevingskader hiervoor bestaat dat zelfs nog strengere bepalingen kent. Het spreekt voor zich dat het beschermen van de gezondheid voor ons van fundamenteel belang is, en daarom behouden wij ons het recht voor om, overeenkomstig het voorzorgsbeginsel, op nationaal niveau aanvullende bepalingen vast te stellen en verdere maatregelen te nemen.	

Verklaring van de Slowaakse Republiek

De Slowaakse Republiek is zich ervan bewust dat sommige lidstaten als gevolg van de klimaatverandering te kampen hebben met waterschaarste en droogte. Volgens de verslagen van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering laat de klimaatverandering zich ook voelen in de verspreiding en vermenigvuldiging van verschillende ziekten, schadelijke stoffen en ziekteverwekkers die via water en voedsel worden overgedragen, zoals salmonella, en die zo de volksgezondheid nadelig beïnvloeden. Ontoereikende kwaliteitscriteria voor hergebruikt water mogen er dan ook niet toe leiden dat bij hergebruik van water voor landbouwirrigatie de gezondheid van de eindverbruiker in gevaar komt, en bij hergebruik van water moet gekeken worden naar wat toekomstige ontwikkelingen hiervoor betekenen.

Tijdens de onderhandelingen over deze ontwerpverordening hebben wij steeds gepleit voor een ambitieus voorstel om een efficiënte en gelijke werking van de interne markt (goederenverkeer) te waarborgen door aan alle lidstaten uniforme vereisten voor hergebruikt water op te leggen, en om het milieu en de gezondheid van mens en dier te beschermen. Wij betreuren het dat dit niet in de definitieve tekst is opgenomen.

Het stelt ons eveneens teleur dat het voorstel over verplichte etikettering niet is opgenomen. Voor ons komt dit neer op het misleiden van eindverbruikers en het inperken van hun recht op informatie. Dit druist in tegen het beginsel van transparante informatie voor de eindverbruiker en is met name een slechte zaak voor kwetsbare groepen zoals ouderen, kinderen en mensen met een zwak immuunsysteem.

Ook onze voorstellen om de kwaliteitsparameters van de verordening aan te scherpen met kwaliteitsparameters inzake bijvoorbeeld salmonella zijn niet aanvaard. Wij hebben met nadruk gewezen op het hoge niveau van gezondheidsbescherming en van voedselkwaliteit, en op het belang van strenge criteria in de bijlage. Wij zijn van oordeel dat de bescherming van de gezondheid van de eindverbruiker in de huidige tekst niet voldoende aan bod komt.

Ook hebben wij bedenkingen bij de formulering van artikel 2, lid 2, die een lidstaat niet toestaat om op neutrale wijze een afwijking aan te vragen op basis van een of meer van de in de verordening vastgestelde criteria. De huidige tekst geeft de Europese Commissie te veel ruimte om op basis van alle in de verordening genoemde criteria een besluit te nemen over een afwijking.

Gezien onze bedenkingen bij gezondheid en voedsel kunnen wij niet instemmen met deze verordening en daarom onthouden wij ons van stemming.

Schriftelijke procedure voltooid op 14 april 2020	CM 2019/20
EU-verklaring voor de voorjaarsbijeenkomst van het Internationaal Monetair en Financieel Comité (IMFC) op 16 april 2020	6560/20
Schriftelijke procedure voltooid op 14 april 2020	CM 2029/20
<i>Standpunt van de Raad betreffende OGB nr. 1/2020: Bijstand aan Griekenland als reactie op de toegenomen migratiedruk - Onmiddellijke maatregelen in het kader van de uitbraak van COVID-19 - Steun voor wederopbouw na de aardbeving in Albanië - Overige aanpassingen</i> Besluit van de Raad van 14 april 2020 tot vaststelling van het standpunt van de Raad ten aanzien van het ontwerp van gewijzigde begroting nr. 1 van de Europese Unie voor het begrotingsjaar 2020 2020/C 123 I/01 PB C 123I van 16.4.2020, blz. 1.	7149/20
<i>Besluit van het Europees Parlement en de Raad betreffende de terbeschikkingstelling van middelen uit het flexibiliteitsinstrument ter financiering van onmiddellijke budgettaire maatregelen in het kader van de uitbraak van COVID-19 en de versterking van het Europees Openbaar Ministerie, met betrekking tot OGB nr. 1/2020</i> Besluit (EU) 2020/545 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2020 betreffende de terbeschikkingstelling van middelen uit het flexibiliteitsinstrument ter financiering van onmiddellijke budgettaire maatregelen in het kader van de uitbraak van COVID-19 en de versterking van het Europees Openbaar Ministerie PB L 125 van 21.4.2020, blz. 1.	7151/20
<i>Verordening van de Raad tot activering van noodhulp uit hoofde van Verordening (EU) 2016/369, en tot wijziging van de bepalingen ervan rekening houdend met de uitbraak van COVID-19</i> Verordening (EU) 2020/521 van de Raad van 14 april 2020 tot activering van noodhulp uit hoofde van Verordening (EU) 2016/369, en tot wijziging van de bepalingen ervan rekening houdend met de uitbraak van COVID-19 PB L 117 van 15.4.2020, blz. 3.	7169/20
<i>Standpunt van de Raad betreffende het ontwerp van gewijzigde begroting nr. 2 bij de algemene begroting van de Unie voor 2020 (OGB nr. 2/2020)</i> Besluit van de Raad van 14 april 2020 tot vaststelling van het standpunt van de Raad betreffende het ontwerp van gewijzigde begroting nr. 2 van de Europese Unie voor het begrotingsjaar 2020 2020/C 123 I/02 PB C 123I van 16.4.2020, blz. 3.	7201/20
<i>Besluit van het Europees Parlement en de Raad betreffende de terbeschikkingstelling van middelen uit het flexibiliteitsinstrument ter financiering van onmiddellijke budgettaire maatregelen in het kader van de uitbraak van COVID-19</i> Besluit (EU) 2020/546 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2020 betreffende de terbeschikkingstelling van middelen uit het flexibiliteitsinstrument ter financiering van onmiddellijke budgettaire maatregelen in het kader van de uitbraak van COVID-19 PB L 125 van 21.4.2020, blz. 3.	7203/20

<i>Besluit van het Europees Parlement en de Raad inzake de mobilisering van de marge voor onvoorziene uitgaven in 2020 om noodhulp te verstrekken aan de lidstaten en het Uniemechanisme voor civiele bescherming/rescEU verder te versterken als antwoord op de COVID-19-uitbraak</i> Besluit (EU) 2020/547 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2020 over de mobilisering van de marge voor onvoorziene uitgaven in 2020 ter verstrekking van noodhulp aan de lidstaten en verdere versterking van het Uniemechanisme voor civiele bescherming/rescEU als antwoord op de Covid- 19-uitbraak PB L 125 van 21.4.2020, blz. 5.	7204/20
Verordening van de Raad houdende wijziging van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 wat betreft de reikwijdte van de overkoepelende marge voor vastleggingskredieten <i>Verordening (EU, Euratom) 2020/538 van de Raad van 17 april 2020 houdende wijziging van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 wat betreft de reikwijdte van de overkoepelende marge voor vastleggingskredieten</i> PB L 119I van 17.4.2020, blz. 1.	7170/20

Schriftelijke procedure voltooid op 15 april 2020	CM 2023/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader ter bevordering van duurzame beleggingen en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/2088</i> - <i>Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad</i> Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader ter bevordering van duurzame beleggingen en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/2088 (2018/0178 COD) Resultaat van de bij CM 2005/20 ingeleide schriftelijke procedure - Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad	5639/20 REV 2
Motivering van de Raad	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Verklaring van Duitsland, gesteund door Hongarije Wij staan achter de doelstelling om een geloofwaardige taxonomie tot stand te brengen die beleggers een leidraad biedt om te bepalen welke activiteiten ecologisch duurzaam zijn. Wij hebben evenwel grote bezwaren tegen het gebruik van gedelegeerde handelingen om sectoren die buiten de reguleringsbevoegdheid van de EU vallen, in de taxonomie op te nemen. Wat de bosbouwsector betreft, benadrukken wij dat bosbouwbeleid een bevoegdheid van de lidstaten is. Het gebruik van gedelegeerde handelingen voor het vaststellen van duurzaamheidscriteria voor de bosbouwsector mag niet de indruk doen ontstaan dat op dit beleidsterrein bevoegdheden van de lidstaten naar de EU worden verschoven. Wat "duurzaam bosbeheer" betreft, is Duitsland voorts van mening dat de definitie in de resolutie met algemene richtsnoeren voor het duurzame beheer van de bossen in Europa van Forest Europe, die door de lidstaten en de Europese Unie in 1993 unaniem is goedgekeurd, als de basis moet worden beschouwd.	
Verklaring van Luxemburg De taxonomie moet een essentieel instrument zijn om beleggers te helpen te bepalen welke activiteiten ecologisch duurzaam zijn. Luxemburg wijst erop dat kernenergie niet veilig is, en evenmin een duurzame energiebron. In een geloofwaardige taxonomie kunnen de opwekking van kernenergie en projecten in verband met de kernsplijtstofcyclus, van welke aard ook, dan ook niet als duurzame activiteiten worden aangemerkt. In dat verband moet het versterken van het beginsel "geen ernstige afbreuk doen" in de definitieve versie van de verordening de taxonomie de nodige geloofwaardigheid geven in de ogen van een breed scala van Europese beleggers en van de EU-bevolking. Wij vertrouwen erop dat de Europese instellingen ervoor zorgen dat dit beginsel strikt en ondubbelzinnig wordt toegepast. Een andere toepassing van dit beginsel, met name wat kernenergie betreft, zou in deze technologieën "lock-in-effecten" op lange termijn tot stand dreigen te brengen, en aldus een onmogelijk te bepalen bedrag aan extra kosten teweeg dreigen te brengen, en zou derhalve indruisen tegen de algemene doelstelling van de agenda voor duurzame financiering.	

Verklaring van Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Slovenië

Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Slovenië waarderen het uithoudingsvermogen van het voorzitterschap en de inspanningen die het zich heeft getroost voor het taxonomievoorstel. Met het oog op de verdere werkzaamheden omtrent de energieregerelateerde bepalingen benadrukken Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Slovenië dat technologie-neutraliteit als een van de onderliggende beginselen van het voorstel moet worden gerespecteerd.

Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Slovenië onderkennen dat de klimaatverandering snel moet worden aangepakt. Tegelijk moeten de veiligheid, stabiliteit en betaalbaarheid van de energievoorziening op lange termijn worden gewaarborgd. Om klimaatneutraliteit te bereiken zijn zowel koolstofarme als overgangsenergiebronnen en -infrastructuur nodig, en het verheugt ons dat dit nu duidelijk in het taxonomiekader verankerd is. In de wereldwijde deskundigengemeenschap is er een breed besef dat kernenergie nodig is om de klimaatverandering tegen te gaan. Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Slovenië beschouwen kernenergie als een duurzame en veilige energiebron op lange termijn. Dat de huidige nucleaire capaciteit wordt gehandhaafd en in de toekomst wordt ontwikkeld – met inachtneming van strenge veiligheids- en beveiligingsnormen – is een elementaire voorwaarde voor het bereiken van klimaatneutraliteit, niet alleen in Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Slovenië, maar ook op EU-niveau. Dit wordt ook beaamd door de IPCC en internationale energieorganisaties, en komt tevens tot uiting in de documenten van de Commissie. Wij vertrouwen erop dat de Commissie zorgt voor een volledig transparant proces voor de opstelling van de desbetreffende gedelegeerde handelingen – een geloofwaardig, empirisch onderbouwd proces dat stoelt op deskundigheid, wetenschappelijke bijdragen en een passende rol voor de lidstaten, zodat op non-discriminerende basis een volledig onderbouwde en objectieve beoordeling kan worden gemaakt van de duurzaamheid van alle beschikbare energietechnologieën.

Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Slovenië steunen het doel van een klimaatneutrale EU in 2050. Om dat doel te bereiken, moeten de lidstaten beschikken over alle instrumenten die noodzakelijk zijn om deze doelstelling op kosteneffectieve wijze te verwezenlijken en ervoor te zorgen dat onze klimaatinspanningen geloofwaardig zijn.

Verklaring van Oostenrijk Wij staan achter de doelstelling om een geloofwaardige taxonomie tot stand te brengen die beleggers een leidraad biedt om te bepalen welke activiteiten ecologisch duurzaam zijn. Wij vinden nog steeds dat de taxonomie zo snel mogelijk moet worden vastgesteld. Tijdens de trialogen is al veel vooruitgang geboekt. Maar een taxonomie waarin kernenergie als duurzaam wordt aangemerkt, of zelfs maar als een "overgangsactiviteit" of "faciliterende activiteit", zou intrinsiek tekortschieten en aanleiding geven tot scherpe kritiek. Dit zou financiëlemarktdelnemers en beleggers namelijk verkeerde signalen en prikkels geven. De uitkomst van de onderhandelingen kan ons bezwaar niet wegnemen dat het voorgestelde kader de deur zou openzetten om financiële middelen te verschuiven van ecologisch duurzame activiteiten naar technologieën die noch als veilig, noch als duurzaam kunnen gelden, zoals kernenergie.	
Verklaring van Polen Polen staat volledig achter de doelstellingen van de verordening, met name de ondersteuning van met kennis van zaken genomen besluiten voor investeringen in ecologisch duurzame activiteiten. Wij zijn van mening dat de huidige tekst te veel ruimte laat voor interpretatie van belangrijke kwesties. De beslissing over deze kwesties wordt overgelaten aan wetsbesluiten van niveau twee, die tevens met een te geringe betrokkenheid van de lidstaten zullen worden vastgesteld. Wij betreuen het feit dat de verordening geen garantie bevat dat aardgas als een overgangsactiviteit wordt beschouwd. Polen wijst erop dat aardgas een essentiële overbruggingsbrandstof is, die kolen vervangt en tegelijkertijd de dynamische ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen garandeert. Bovendien betekent de praktische uitvoering van het beginsel "Niemand achterlaten" in het Polen van vandaag investeringen in aardgas. Zonder deze investeringen zal de energietransformatie van Polen aanzienlijk vertragen, wat schadelijk kan zijn voor het klimaatbeleid van de EU. De tekst van de verordening geeft niet direct uitdrukking aan de rol van kernenergie. Kernenergie is essentieel bij het bereiken van klimaatneutraliteit, zoals blijkt uit verslagen en analyses van erkende internationale organisaties en met name uit documenten van de Europese Commissie en de meest recente resolutie van het Europees Parlement over de COP 25 (overweging 59). Bovendien moet het besluit over de opname van nucleaire energie in de taxonomie, aangezien het onderwerp bij de onderhandelingen over de tekst van de verordening controversieel was, niet worden overgelaten aan wetsbesluiten van een lager niveau. Gezien het compromis dat op het gebied van kernenergie en aardgas is bereikt, verwacht Polen dat het beginsel van technologische neutraliteit wordt geëerbiedigd bij de werkzaamheden aan gedelegeerde handelingen en dat de EU-taxonometechnologieën die noodzakelijk zijn voor het bereiken van klimaatneutraliteit niet uitsluit. In het TEG-rapport over taxonomie wordt aanbevolen, een deskundigengroep op te richten om de milieueffecten van het beheer van bestraalde splijtstof en radioactief afval te onderzoeken. Wij verwachten dat gedelegeerde handelingen, met name op het gebied van mitigatie-activiteiten, niet worden vastgesteld zonder zo'n objectieve analyse van onafhankelijke deskundigen noch zonder de gegevens van vooraanstaande internationale fora en organisatie (IPCC, OESO). Polen is het eens met het idee om een juridisch kader te scheppen dat de financiering van duurzame groei aanmoedigt. Dergelijke maatregelen moeten ons inziens echter in overeenstemming zijn met andere maatregelen op EU-niveau, en evenredigheid waarborgen. Wij menen dat het invoeren van aanvullende informatieverschaffingsverplichtingen wat betreft duurzaamheid in de taxonomie-verordening, die gelijk zijn aan de verplichtingen in de informatieverschaffingsverordening, zonder een grondige analyse bij het voorbereiden van het	

wetgevingsvoorstel door de Europese Commissie, kan leiden tot het aantrekken van kapitaal van buiten de kapitaalmarkt. Dit kan strijdig zijn met de maatregelen die zijn voorzien in de kapitaalmarktenunie. De gekozen benadering om de informatieverschaffingsverplichting wat duurzaamheid betreft tegelijkertijd in twee rechtshandelingen (de taxonomie- en de informatieverschaffingsverordening) te reguleren, leidt tot een gebrek aan transparantie van de bepalingen en tot twijfel hoe deze te interpreteren van de zijde van de entiteiten tot wie die bepalingen zijn gericht. In het licht van het bovenstaande verzoeken wij de Europese Commissie om bij de vaststelling van de gedelegeerde handelingen terdege rekening te houden met de regels van evenredigheid en coherentie om eveneens te kunnen voldoen aan de doelstellingen van de kapitaalmarktenunie. Ook verzoeken wij de Europese Commissie om bij toekomstige wetgevingsvoorstellen rekening te houden met het verband dat tussen deze verordening en de informatieverschaffingsverordening bestaat. Gezien het bovenstaande verzet Polen zich niet tegen de vaststelling van de Verordening inzake duurzame financiering - taxonomie, maar kan het deze niet steunen.	
Verklaring van Zweden Zweden herinnert aan zijn bezorgdheid wat de behandeling van duurzaam bosbeheer en bosbeleid in de taxonomieverordening betreft. Gedurende de onderhandelingen hebben wij voortdurend gevraagd om een duidelijke en ondubbelzinnige verwijzing naar de definitie die door Forest Europe van "duurzaam bosbeheer" is gegeven. Wij betreuren het dat deze definitie niet in de definitieve compromistekst is aangehouden. Deze internationaal overeengekomen definitie, die breed herkend en erkend wordt, heeft bijna 30 jaar lang bijgedragen aan het bevorderen van een pan-Europees gemeenschappelijke begrip van duurzaam bosbeheer. Het definitieve compromis van de twee wetgevers komt met een ander concept van duurzaam bosbeheer, waardoor het gemeenschappelijk begrip van de 47 ondertekenaars van Forest Europe - waaronder de EU en haar lidstaten - uiteen kan lopen. Voor de ontwikkeling en toepassing van de taxonomieverordening is het van groot belang de overeengekomen definitie aan te houden. Hiervan afwijken kan leiden tot een incoherent gebruik en incoherente toepassing van duurzaam bosbeheer. Wij willen tevens herinneren aan iets dat de Raad van de Europese Unie dit jaar twee keer heeft gesteld¹, namelijk dat, hoewel de EU over verschillende bosgerelateerde beleidsmaatregelen beschikt, in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie geen gewag wordt gemaakt van een gemeenschappelijk EU-bosbeleid, dat de verantwoordelijkheid voor bossen berust bij de lidstaten, en dat alle bosgerelateerde besluiten en beleidsmaatregelen in de EU in overeenstemming moeten zijn met het subsidiariteitsbeginsel en de bevoegdheid van de lidstaten op dit gebied. Aangezien de definitieve tekst wat duurzaam bosbeheer en bosbeleid betreft niet aanvaardbaar wordt geacht, kan Zweden de vaststelling van de verordening niet steunen. Wij dringen er bij de Commissie en toekomstige deskundigengroepen op aan om bij de ontwikkeling van technische screeningcriteria en afgeleid recht met het bovenstaande rekening te houden. ¹ Conclusies van de Raad en de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, over de mededeling Bescherming en herstel van bossen wereldwijd: de actie van de EU opvoeren (aangenomen op 16 december 2019), en Conclusies van de Raad over de voortgang van de uitvoering van de EU-bosstrategie en over een nieuw strategisch kader voor bossen (aangenomen op 15 april 2019).	

Verklaring van Tsjechië en Slowakije Wij, de delegaties van Tsjechië en Slowakije, waarderen de inspanningen van het voorzitterschap om tot een akkoord te komen met het Europees Parlement over het taxonomiedossier. Gezien het werk dat ons te wachten staat, vinden we het belangrijk om twee opmerkingen te maken met betrekking tot duurzaam bosbeheer en bosbeleid. Gedurende de onderhandelingen over de taxonomie hebben wij voortdurend gevraagd om een duidelijke en ondubbelzinnige verwijzing naar de definitie die door Forest Europe van "duurzaam bosbeheer" is gegeven. Wij betreuren het dat deze definitie niet in de definitieve compromistekst is aangehouden. Deze internationaal overeengekomen definitie, die breed herkend en erkend wordt, heeft bijna 30 jaar lang bijgedragen aan het bevorderen van een pan-Europees gemeenschappelijke begrip van duurzaam bosbeheer. Het definitieve compromis van de twee wetgevers komt met een ander concept van duurzaam bosbeheer, waardoor het gemeenschappelijk begrip van de 47 ondertekenaars van Forest Europe - waaronder de EU en haar lidstaten - uiteen kan lopen. Voor de ontwikkeling en toepassing van de taxonomie-verordening is het van groot belang de overeengekomen definitie aan te houden. Hiervan afwijken kan leiden tot een incoherent gebruik en incoherente toepassing van duurzaam bosbeheer. Wij willen tevens herinneren aan iets dat de Raad van de Europese Unie dit jaar twee keer heeft gesteld*, namelijk dat, hoewel de EU over verschillende bosgerelateerde beleidsmaatregelen beschikt, in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie geen gewag wordt gemaakt van een gemeenschappelijk EU-bosbeleid, dat de verantwoordelijkheid voor bossen berust bij de lidstaten, en dat alle bosgerelateerde besluiten en beleidsmaatregelen in de EU in overeenstemming moeten zijn met het subsidiariteitsbeginsel en de bevoegdheid van de lidstaten op dit gebied. Wij dringen er bij de Commissie en toekomstige deskundigengroepen op aan om bij de ontwikkeling van technische screeningcriteria en afgeleid recht met het bovenstaande rekening te houden. * Conclusies van de Raad en de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, over de mededeling: Bescherming en herstel van bossen wereldwijd: de actie van de EU opvoeren (aangenomen op 16 december 2019); Conclusies van de Raad over de voortgang van de uitvoering van de EU-bosstrategie en over een nieuw strategisch kader voor bossen (aangenomen op 15 april 2019).	
Verklaring van Hongarije Wij willen uiting geven aan onze bezorgdheid over de aanzienlijke uitbreiding van de materiële en personele werkingssfeer van de verordening. Het uitbreiden van de werkingssfeer tot zaken zonder milieu-, sociale of governance-doelstelling vergroot slechts de administratieve last van marktdeelnemers, zonder dat ze enige nuttige informatie aan beleggers bieden. Het is bovendien niet nodig om de werkingssfeer uit te breiden naar ondernemingen die onder de werkingssfeer vallen van artikel 19 bis en artikel 29 bis van Richtlijn 2013/34/EU. De niet-financiële rapportagevereisten zijn onderworpen aan een geschiktheidscontrole door de Europese Commissie en ook in een herziening van de vereisten is voorzien; nieuwe vereisten op dit gebied hadden bijgevolg na een grondige beoordeling met de desbetreffende deskundigen ingevoerd moeten zijn.	

Schriftelijke procedure voltooid op 15 april 2020	CM 2000/20
Tijdelijke regeling met verschillende partijen inzake beroep en arbitrage uit hoofde van artikel 25 van het DSU - Goedkeuring	7112/20
Schriftelijke procedure voltooid op 15 april 2020	CM 2057/20
Raad van bestuur van het Europees Agentschap voor de veiligheid en de gezondheid op het werk - Benoeming van mevrouw Gintarė BUŽINSKAITĖ, plaatsvervangend lid voor Litouwen, ter vervanging van mevrouw Vilija KONDROTIENĖ, die is afgetreden	6514/20
Schriftelijke procedure voltooid op 15 april 2020	CM 2056/20
Raad van bestuur van het Europees Agentschap voor de veiligheid en de gezondheid op het werk - Benoeming van mevrouw Aggeliki MOIROU, plaatsvervangend lid voor Griekenland, ter vervanging van de heer Georgios GOURZOULIDIS, die is afgetreden	6153/20
Schriftelijke procedure voltooid op 15 april 2020	CM 2055/20
Raad van bestuur van het Europees Instituut voor gendergelijkheid - Benoeming van mevrouw Katja GERSTMANN, plaatsvervanger voor Oostenrijk, ter vervanging van mevrouw Eva-Maria BURGER, die is afgetreden	6154/20
Schriftelijke procedure voltooid op 15 april 2020	CM 2054/20
Raadgevend Comité voor de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels - Benoeming van mevrouw Anna SVÄRD, lid voor Zweden, ter vervanging van mevrouw Johanna MÖLLERBER, aftredend lid	6600/20
Schriftelijke procedure voltooid op 16 april 2020	CM 2048/20
<i>Besluit van de Raad tot verlenging van het mandaat van het missiehoofd van de adviesmissie van de Europese Unie ter ondersteuning van de hervorming van de veiligheidssector in Irak (EUAM Iraq)</i> Besluit (GBVB) 2020/530 van de Raad van 16 april 2020 tot verlenging van het mandaat van het missiehoofd van de adviesmissie van de Europese Unie ter ondersteuning van de hervorming van de veiligheidssector in Irak (EUAM Iraq) PB L 120 van 17.4.2020, blz. 1.	6917/20

Schriftelijke procedure voltooid op 16 april 2020	CM 2048/20
<i>Beperkende maatregelen Syrië - voorafgaande kennisgevingen</i> Kennisgeving aan bepaalde personen en entiteiten op wie de beperkende maatregelen van Besluit 2013/255/GBVB van de Raad en van Verordening (EU) nr. 36/2012 van de Raad betreffende beperkende maatregelen in het licht van de situatie in Syrië van toepassing zijn 2020/C 124/02 PB C 124 van 17.4.2020, blz. 2.	6940/20
Schriftelijke procedure voltooid op 17 april 2020	CM 2062/20
<i>Verordening van de Raad houdende wijziging van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 wat betreft de reikwijdte van de overkoepelende marge voor vastleggingskredieten</i> Verordening (EU, Euratom) 2020/538 van de Raad van 17 april 2020 houdende wijziging van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 wat betreft de reikwijdte van de overkoepelende marge voor vastleggingskredieten PB L 119I van 17.4.2020, blz. 1.	7170/20
Schriftelijke procedure voltooid op 17 april 2020	CM 2061/20
Goedkeuring van kredietoverschrijving nr. DEC 03/2020 binnen Afdeling III - Commissie - van de algemene begroting voor 2020	7116/20
Schriftelijke procedure voltooid op 21 april 2020	CM 2076/20
<i>Besluit van de Raad tot verlenging van de tijdelijke afwijking van het reglement van orde van de Raad, ingevoerd bij Besluit (EU) 2020/430 in het licht van de door de COVID-19-pandemie in de Unie veroorzaakte reisproblemen</i> Besluit (EU) 2020/556 van de Raad van 21 april 2020 tot verlenging van de tijdelijke afwijking van het reglement van orde van de Raad, ingevoerd bij Besluit (EU) 2020/430 in het licht van de door de COVID-19-pandemie in de Unie veroorzaakte reisproblemen PB L 128I van 23.4.2020, blz. 1.	7337/20

Schriftelijke procedure voltooid op 22 april 2020	CM 2041/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1301/2013 en (EU) nr. 1303/2013 wat betreft specifieke maatregelen met het oog op uitzonderlijke flexibiliteit</i> <i>bij het gebruik van de Europese structuur- en investeringsfondsen naar aanleiding van de uitbraak van COVID-19</i> Verordening (EU) 2020/558 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2020 tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1301/2013 en (EU) nr. 1303/2013 wat betreft specifieke maatregelen met het oog op uitzonderlijke flexibiliteit bij het gebruik van de Europese structuur- en investeringsfondsen naar aanleiding van de uitbraak van COVID- 19 PB L 130 van 24.4.2020, blz. 1.	7/20 REV 1
Verklaring van Griekenland Wij moeten benadrukken dat het van het grootste belang is om de herverdeling van de beschikbare middelen (tussen fondsen en tussen regiocategorieën) voor de jaren vóór 2020 (d.w.z. 2017-2019) te verlengen, aangezien deze extra flexibiliteit voor de jaarlijkse vastleggingen voor 2017-2019 Griekenland in staat zal stellen om doeltreffender te reageren op deze crisis van ongekeerde omvang. Bovendien is het dat belangrijk dat er, ongeacht de grootte van de onderneming, steun mag worden verleend voor met name het gebruik van financieringsinstrumenten.	
Verklaring van Spanje Spanje waardeert de flexibiliteit die het CRII+ biedt en verzoekt de Commissie de verordeningen inzake de Europese structuur- en investeringsfondsen verder aan te passen om de nationale en regionale autoriteiten rechtszekerheid te bieden. Bij de volgende wijziging moet rekening worden gehouden met elementen als flexibiliteit bij het gebruik van de jaarlijkse vastleggingen voor 2017, 2018 en 2019 en wat betreft de termijn waarbinnen controles en audits moeten worden uitgevoerd, en een definitie van "overmacht" die meer rechtszekerheid biedt.	
Verklaring van Letland Wij nemen er nota van dat, overeenkomstig het nieuwe artikel 25 bis, lid 2, het aandeel van 1/3 van het Cohesiefonds voor lidstaten die in of na 2004 zijn toegetreden, niet in acht hoeft te worden genomen, en dat het EFRO, het ESF en het Cohesiefonds de toewijzingen onderling kunnen overdragen. Punt 6 van Bijlage VII van de verordening gemeenschappelijke bepalingen is in dit verband niet relevant. Flexibiliteit bij de overdrachten tussen fondsen is belangrijk om de onmiddellijke gezondheids crisis tegen te gaan en te zorgen voor een juiste investeringsmix die een snel economisch herstel ondersteunt.	

Schriftelijke procedure voltooid op 22 april 2020	CM 2042/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 223/2014 wat de invoering van specifieke maatregelen voor de aanpak van de COVID- 19-uitbraak betreft</i> Verordening (EU) 2020/559 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2020 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 223/2014 wat de invoering van specifieke maatregelen voor de aanpak van de COVID- 19-uitbraak betreft PB L 130 van 24.4.2020, blz. 7.	8/20 REV 1
Schriftelijke procedure voltooid op 22 april 2020	CM 2063/20
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2017/745 betreffende medische hulpmiddelen wat de datum van toepassing van een aantal bepalingen ervan betreft</i> Verordening (EU) 2020/561 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2020 tot wijziging van Verordening (EU) 2017/745 betreffende medische hulpmiddelen wat de datum van toepassing van een aantal bepalingen ervan betreft (voor de EER relevante tekst) PB L 130 van 24.4.2020, 18.	10/20 REV 1
Schriftelijke procedure voltooid op 22 april 2020	CM 2064/20 REV 1
<i>Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 508/2014 en (EU) nr. 1379/2013 wat betreft specifieke maatregelen om de gevolgen van de COVID-19-uitbraak in de visserij- en aquacultuursector te beperken</i> Verordening (EU) 2020/560 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2020 tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 508/2014 en (EU) nr. 1379/2013 wat betreft specifieke maatregelen om de gevolgen van de COVID-19-uitbraak in de visserij- en aquacultuursector te beperken PB L 130 van 24.4.2020, blz. 11.	9/20 REV 1

Verklaring van Zweden Sverige är principiellt emot lagringsstöd och att öronmärkta medel från datainsamling och kontroll tillgängliggörs för andra åtgärder, men Sverige kan acceptera det som undantag givet de exceptionella omständigheterna. Sverige anser att principen bör vara att dessa åtgärder inte förlängs efter december 2020.	
Verklaring van de Commissie De Commissie is ingenomen met de snelle goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad van haar voorstel om het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij te wijzigen teneinde de gevolgen van de COVID-19-uitbraak te ondervangen en onze vissers en aquacultuurproducenten bij te staan. De Commissie benadrukt dat visserijcontrole en de verzameling van wetenschappelijke gegevens essentieel zijn voor het duurzame beheer van visbestanden op basis van het beste beschikbare wetenschappelijke advies en een betrouwbare handhaving. De verlaging van de daartoe bestemde financiële middelen mag niet leiden tot een verslechtering van de resultaten van deze wezenlijke componenten van het gemeenschappelijk visserijbeleid. De Commissie wenst te beklemtonen dat haar voorstel en de daarin aangebrachte wijzigingen inspelen op de uitzonderlijke crisissituatie die door de uitbraak van COVID-19 is ontstaan, en op de buitengewone, dringende behoefte aan steun om de gevolgen van die uitbraak op te vangen. Daarmee kan niet worden vooruitgelopen op de toekomstige verordening inzake het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij.	

Schriftelijke procedure voltooid op 22 april 2020	CM 2082/20
<i>Besluit van de Raad tot wijziging van Besluit 2013/184/GBVB betreffende beperkende maatregelen tegen Myanmar/Birma en uitvoeringsverordening van de Raad tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 401/2013 betreffende beperkende maatregelen tegen Myanmar/Birma</i> Besluit (GBVB) 2020/563 van de Raad van 23 april 2020 tot wijziging van Besluit 2013/184/GBVB betreffende beperkende maatregelen tegen Myanmar/Birma PB L 130 van 24.4.2020, blz. 25.	6888/20
<i>Uitvoeringsverordening van de Raad tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 401/2013 betreffende beperkende maatregelen tegen Myanmar/Birma</i> Uitvoeringsverordening (EU) 2020/562 van de Raad van 23 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 401/2013 betreffende beperkende maatregelen tegen Myanmar/Birma PB L 130 van 24.4.2020, blz. 23.	6890/20
<i>Besluit en Uitvoeringsverordening van de Raad betreffende beperkende maatregelen tegen Myanmar/Birma - ontwerpkenisgevingen</i> Kennisgeving aan de personen die zijn onderworpen aan de beperkende maatregelen van Besluit 2013/184/GBVB van de Raad, als gewijzigd bij Besluit (GBVB) 2020/563 van de Raad, en van Verordening (EU) nr. 401/2013 van de Raad, als uitgevoerd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/562 van de Raad betreffende beperkende maatregelen tegen Myanmar/Birma 2020/C 133/02 PB C 133 van 24.4.2020, blz. 2.	6986/20
<i>Besluit van de Raad tot wijziging van Besluit (GBVB) 2018/298 betreffende de ondersteuning door de Unie van de activiteiten van de Voorbereidende Commissie van de Verdragsorganisatie voor een alomvattend verbod op kernproeven (CTBTO)</i> Besluit (GBVB) 2020/564 van de Raad van 23 april 2020 tot wijziging van Besluit (GBVB) 2018/298 betreffende de ondersteuning door de Unie van de activiteiten van de Voorbereidende Commissie van de Verdragsorganisatie voor een alomvattend verbod op kernproeven (CTBTO) ter versterking van haar toezichts- en verificatiecapaciteit en in het kader van de uitvoering van de strategie van de Unie tegen de verspreiding van massavernietigingswapens PB L 130 van 24.4.2020, blz. 27.	7270/20
Schriftelijke procedure voltooid op 24 april 2020	CM 2040/20
<i>Besluit van de Raad inzake de ondertekening, namens de Unie, en de voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Japan inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart</i> Besluit van de Raad inzake de ondertekening, namens de Unie, en de voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Japan inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart	15259/19
Overeenkomst tussen de Europese Unie en Japan inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart	15260/19

Schriftelijke procedure voltooid op 24 april 2020	CM 2038/20
<i>Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Korea inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten</i>	15079/19
Besluit van de Raad inzake de ondertekening, namens de Unie, van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Korea inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten	15082/19
Schriftelijke procedure voltooid op 27 april 2020	CM 2110/20
<i>Besluit van de Raad tot vaststelling van het namens de Europese Unie in te nemen standpunt in het Gemengd Comité douanesamenwerking dat is opgericht bij de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Nieuw-Zeeland betreffende samenwerking en wederzijdse administratieve bijstand in douanezaken wat betreft de vaststelling van het reglement van orde van het Gemengd Comité douanesamenwerking</i>	6882/20
Besluit van de Raad tot vaststelling van het namens de Europese Unie in te nemen standpunt in het Gemengd Comité douanesamenwerking dat is opgericht bij de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Nieuw-Zeeland betreffende samenwerking en wederzijdse administratieve bijstand in douanezaken wat betreft de vaststelling van het reglement van orde van het Gemengd Comité douanesamenwerking	
<i>Besluit van het Gemengd Comité douanesamenwerking Europese Unie-Nieuw-Zeeland tot vaststelling van zijn reglement van orde</i>	6932/20
Besluit van het Gemengd Comité douanesamenwerking Europese Unie-Nieuw-Zeeland tot vaststelling van zijn reglement van orde	
Schriftelijke procedure voltooid op 28 april 2020	CM 2115/20
<i>Besluit van de Raad tot benoeming van de leden van het Wetenschappelijk en Technisch Comité</i>	6602/20
Besluit van de Raad van 28 april 2020 tot benoeming van de leden van het Wetenschappelijk en Technisch Comité 2020/C 145/01 PB C 145 van 30.4.2020, blz. 1.	
Schriftelijke procedure voltooid op 30 april 2020	CM 2128/20
Besluit van de Raad betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het gemengd comité voor de uitvoering van de overeenkomst dat is opgericht krachtens artikel 18 van de vrijwilligpartnerschapsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Socialistische Republiek Vietnam inzake wetshandhaving, governance en handel in de bosbouw met betrekking tot de vaststelling van het reglement van orde van het gemengd comité voor de uitvoering van de overeenkomst	15095/19 7027/20
Schriftelijke procedure voltooid op 30 april 2020	CM 2126/20
Besluit van de Raad houdende benoeming van de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie voor de periode van 1 juli 2020 tot en met 30 juni 2025	7570/20