

Bruksela, 18 maja 2020 r.
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NOTA

Dotyczy: MIESIĘCZNY WYKAZ AKTÓW RADY – KWIECIEŃ 2020 r.

Niniejszy dokument zawiera wykaz aktów¹ przyjętych przez Radę w kwietniu 2020 r.²³

Niniejszy dokument zawiera informacje odnoszące się do przyjęcia aktów ustawodawczych i aktów o charakterze nieustawodawczym, w tym:

- datę przyjęcia,
- odnośne posiedzenie Rady,
- numer przyjętego dokumentu,
- odniesienie do Dziennika Urzędowego,
- odniesienie do protokołu posiedzenia Rady, podczas którego przyjęto dany akt.

¹ Dla ułatwienia podano także „skrótowe tytuły” stosowane w porządkach posiedzeń Rady (zaznaczono je kursywą).

² Z wyjątkiem niektórych aktów o ograniczonym zakresie stosowania, takich jak decyzje proceduralne, mianowania, szczegółowe decyzje budżetowe itd.

³ W przypadku aktów prawnych przyjętych w drodze zwykłej procedury ustawodawczej może wystąpić różnica między datą posiedzenia Rady, na którym dany akt prawny został przyjęty, a faktyczną datą przedmiotowego aktu, jako że akty prawne przyjmowane w drodze zwykłej procedury ustawodawczej uważa się za przyjęte dopiero wtedy, gdy zostaną podpisane zarówno przez przewodniczącego Rady, jak i przez przewodniczącego Parlamentu Europejskiego oraz sekretarzy generalnych obydwu instytucji.

Niniejszy dokument jest także dostępny na stronie internetowej Rady pod adresem:

[Miesięczne wykazy aktów Rady \(aktów\) – Consilium](#)

Dokumenty wymienione w wykazie są dostępne w publicznym rejestrze dokumentów Rady pod adresem: [Dokumenty i publikacje – Consilium](#).

Jeżeli dokumenty te nie są bezpośrednio dostępne, wniosek o dostęp do nich można złożyć na stronie:

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

Niniejszy dokument służy wyłącznie celom informacyjnym. Autentyczne są jedynie protokoły posiedzeń Rady. Są one dostępne na stronie internetowej Rady pod adresem: [Protokoły posiedzeń Rady – Consilium](#)

INFORMACJE NA TEMAT AKTÓW PRZYJĘTYCH PRZEZ RADĘ W KWIETNIU 2020 r.	
Procedura pisemna zakończona w dniu 2 kwietnia 2020 r.	CM 1983/20
<i>Decyzja Rady w sprawie mianowania specjalnego przedstawiciela Unii Europejskiej ds. dialogu między Belgradem a Prisztiną oraz innych regionalnych kwestii Bałkanów Zachodnich</i> Decyzja Rady (WPZiB) 2020/489 z dnia 2 kwietnia 2020 r. w sprawie mianowania specjalnego przedstawiciela Unii Europejskiej ds. dialogu między Belgradem a Prisztiną oraz innych regionalnych kwestii Bałkanów Zachodnich Dz.U. L 105 z 3.4.2020, s. 3–6	6754/20
<i>Rozporządzenie Rady zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1352/2014 w sprawie środków ograniczających w związku z sytuacją w Jemenie</i> Rozporządzenie Rady (UE) 2020/488 z dnia 2 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1352/2014 w sprawie środków ograniczających w związku z sytuacją w Jemenie Dz.U. L 105 z 3.4.2020, s. 1–2	6831/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 3 kwietnia 2020 r.	CM 1868/20
<i>Decyzja Rady w sprawie istnienia nadmiernego deficytu w Rumunii</i> Decyzja Rady (UE) 2020/509 z dnia 3 kwietnia 2020 r. w sprawie istnienia nadmiernego deficytu w Rumunii Dz.U. L 110 z 8.4.2020, s. 58–59	6304/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 3 kwietnia 2020 r.	CM 1868/20
<i>Zalecenie Rady mające na celu likwidację nadmiernego deficytu budżetowego w Rumunii</i> Zalecenie Rady z dnia 3 kwietnia 2020 r. mające na celu likwidację nadmiernego deficytu budżetowego w Rumunii 2020/C 116/01 Dz.U. C 116 z 8.4.2020, s. 1–3	6305/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 2020/20
<i>Decyzja Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, Protokołu do Umowy o współpracy w zakresie cywilnego Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej (GNSS) między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą w celu uwzględnienia przystąpienia Republiki Bułgarii, Republiki Chorwacji i Rumunii do Unii Europejskiej</i> Decyzja Rady (UE) 2020/520 z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, Protokołu do Umowy o współpracy w zakresie cywilnego Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej (GNSS) między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą w celu uwzględnienia przystąpienia Republiki Bułgarii, Republiki Chorwacji i Rumunii do Unii Europejskiej Dz.U. L 117 z 15.4.2020, s. 1–2	13318/19

Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 2013/20
<i>Decyzja Rady w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej w odniesieniu do niektórych spraw budżetowych w związku z wdrażaniem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową</i> Decyzja Rady (UE) 2020/522 z dnia 7 kwietnia 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej w odniesieniu do niektórych spraw budżetowych w związku z wdrażaniem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową Dz.U. L 117 z 15.4.2020, s. 9–9	6432/20 6534/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 2006/20
<i>Decyzja Rady zmieniająca decyzję 2011/235/WPZiB dotyczącą środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom i podmiotom w związku z sytuacją w Iranie</i> Decyzja Rady (WPZiB) 2020/512 z dnia 7 kwietnia 2020 r. zmieniająca decyzję 2011/235/WPZiB dotyczącą środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom i podmiotom w związku z sytuacją w Iranie Dz.U. L 113 z 8.4.2020, s. 22–37	6113/20
<i>Rozporządzenie wykonawcze Rady w sprawie wykonania rozporządzenia (UE) nr 359/2011 dotyczącego środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją w Iranie</i> Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) 2020/510 z dnia 7 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (UE) nr 359/2011 dotyczącego środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją w Iranie Dz.U. L 113 z 8.4.2020, s. 1–17	6115/20
<i>Decyzja Rady zmieniająca decyzję (WPZiB) 2017/1869 w sprawie misji doradczej Unii Europejskiej na rzecz reformy sektora bezpieczeństwa w Iraku (EUAM Iraq)</i> Decyzja Rady (WPZiB) 2020/513 z dnia 7 kwietnia 2020 r. zmieniająca decyzję (WPZiB) 2017/1869 w sprawie misji doradczej Unii Europejskiej na rzecz reformy sektora bezpieczeństwa w Iraku (EUAM Iraq) Dz.U. L 113 z 8.4.2020, s. 38–40	6270/20

Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 1987/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym</i> – <i>Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady</i> Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym – przyjęte przez Radę w dniu 7 kwietnia 2020 r.	5115/20
Uzasadnienie Rady	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Oświadczenie Belgii Belgia przyjmuje do wiadomości wyniki wstępnego porozumienia osiągniętego w dniu 11 grudnia przez Parlament Europejski i Radę w sprawie socjalnego i rynkowego filaru pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Belgia z zadowoleniem przyjmuje znaczną poprawę warunków pracy kierowców samochodów ciężarowych, w szczególności dzięki wprowadzeniu zakazu odpoczynku tygodniowego w kabinie oraz zastosowaniu delegowania do przewozów kabotażowych. W przyszłości należy zapewnić równe warunki działania poprzez objęcie lekkich pojazdów użytkowych zakresem stosowania całego pakietu na rzecz mobilności, powrót samochodów ciężarowych co 8 tygodni do siedziby oraz ambitny harmonogram wdrożenia nowych inteligentnych tachografów, co pozwoli na lepsze egzekwowanie obecnych i nowych przepisów. W związku z tym Belgia uważa, że dalsze ograniczanie dostępu do rynku poprzez wprowadzenie 4-dniowego okresu karencji w odniesieniu do kabotażu jest niespójne z jednoczesnym zapewnianiem przez Unię Europejską pozytywnej konwergencji społecznej. W naszym rozumieniu okres karencji stanowi barierę handlową sprzeczną z duchem rynku wewnętrznego oraz z efektywnością łańcucha logistycznego, ponieważ przewozy kabotażowe pozwalają uniknąć pustych przebiegów. Ubolewamy również nad dodaniem propozycji delegowania długoterminowego, której nie było we wniosku Komisji ani w porozumieniach między dwoma współprawodawcami i która nie została jeszcze dokładnie oceniona. W związku z tym pomimo pozytywnych elementów socjalnych zawartych w pakiecie Belgia wstrzyma się od głosu w sprawie porozumienia.	

Oświadczenie Bulgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Bulgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wyrażają głębokie zaniepokojenie faktem, że wstępne porozumienie w sprawie pierwszego pakietu na rzecz mobilności jest sprzeczne z podstawową swobodą świadczenia usług na jednolitym rynku, zasadą swobodnego przepływu pracowników, a także z kluczowymi politykami i celami UE w dziedzinie klimatu.

W szczególności wymóg powrotów pojazdów ciężarowych do państwa członkowskiego siedziby nie rzadziej niż raz na 8 tygodni jest sprzeczny z ambitnymi celami UE w dziedzinie klimatu, określonymi przez Komisję Europejską w nowym Zielonym Ładzie w dniu 11 grudnia 2019 r. Taki obowiązek, o ile zostanie przyjęty, doprowadzi do znacznego zwiększenia liczby pustych przebiegów samochodów ciężarowych na europejskich drogach, a co za tym idzie, do znacznego wzrostu emisji CO₂ z sektora transportu. Sektor ten odpowiada już za około jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE.

Pomimo naszych wysiłków mających na celu podkreślenie tych kwestii i niezależnie od dowodów naukowych pochodzących z badań wpływu takiego obowiązku na wzrost liczby pustych przebiegów i emisji CO₂, spodziewane skutki tego przepisu nie są brane pod uwagę, a racjonalne argumenty są odrzucane. Jednocześnie, mimo że program lepszego stanowienia prawa wymaga oceny skutków wszystkich takich środków na szczeblu UE, jak dotąd nie przedstawiono takiej oceny.

Powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby jest tylko jednym z przykładów nadmiernie restrykcyjnych i dyskryminujących środków zaproponowanych w pierwszym pakiecie na rzecz mobilności. Mamy podobne zastrzeżenia do ograniczeń kabotażu w postaci zbyt długiego okresu karencji. Ten okres karencji stanowi środek protekcyjnistyczny, który wywrze raczej negatywny wpływ na jednolity rynek. Obowiązek powrotu samochodu ciężarowego, jak również ograniczenia nałożone na przewozy kabotażowe, zgodnie z szacunkami renomowanych instytutów badawczych, spowodują wyemitowanie dodatkowych milionów ton CO₂ rocznie.

Kolejną ważną kwestią budzącą zastrzeżenia jest to, że obowiązkowy powrót pojazdu postawi w gorszej pozycji te państwa członkowskie, które ze względu na swoje położenie geograficzne będą miały poważne trudności ze świadczeniem usług transportu ciężarowego na jednolitym rynku, ponieważ ich pojazdy będą musiały pokonywać znacznie większe odległości i istotne przeszkody naturalne, zwłaszcza w przypadku wysp.

Nie zajęto się właściwie także kwestią nieuczciwej konkurencji ze strony operatorów z państw trzecich. Jest to szczególnie niepokojące, ponieważ rozwiązanie, które ma zostać przyjęte, będzie mieć długoterminowe skutki nie tylko dla sektora transportu, ale również dla całej gospodarki UE.

Sektor transportu zasługuje na sprawiedliwe i solidne unijne ramy prawne, które będą stymulować jego rozwój, a jednocześnie zapewnią realistyczne i możliwe do wyegzekwowania przepisy. Zamiast wyważonych przepisów i rzeczywistego kompromisu wstępne porozumienie narzuca restrykcyjne, nieproporcjonalne i protekcyjnistyczne środki.

Pierwszy pakiet na rzecz mobilności ma kluczowe znaczenie dla europejskiego jednolitego rynku, a także dla sektora transportu drogowego. Obecnie, bardziej niż kiedykolwiek, musimy zachować sprawne funkcjonowanie jednolitego rynku i gospodarek wszystkich państw członkowskich w UE, nie tracąc spójności z innymi politykami unijnymi.

Oświadczenie Bulgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Bulgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wyrażają sprzeciw wobec faktu, że w trakcie technicznej weryfikacji tekstów przez prawników lingwistów do przyjętego porozumienia politycznego w sprawie trzech aktów prawnych składających się na pierwszy pakiet na rzecz mobilności automatycznie włączono klauzulę pomocniczości i proporcjonalności.

Zgadzamy się, że zasady pomocniczości i proporcjonalności mają podstawowe znaczenie dla wykonywania kompetencji UE.

Niemniej jednak dodanie takiej klauzuli na tak późnym etapie procesu legislacyjnego nie jest, ogólnie rzecz biorąc, dobrą praktyką, a w przypadku pierwszego pakietu na rzecz mobilności jest to szczególnie trudne do zaakceptowania ze względu na polityczną wrażliwość całego pakietu oraz biorąc pod uwagę długoterminowe skutki proponowanych przepisów dla funkcjonowania europejskiego sektora transportu drogowego.

Niestety pokazuje to również, że szybkie postępowanie wpłynęło negatywnie na jakość przyjętych przepisów. Co więcej, chcielibyśmy podkreślić, że nie przeprowadzono oceny skutków niektórych kluczowych postanowień porozumienia politycznego. Fakt ten podkreśliła również Komisja w swoim oświadczeniu przedstawionym na posiedzeniu Coreperu (część I) 20 grudnia 2019 r. W oświadczeniu tym Komisja potwierdziła, że niektóre środki nie były częścią jej wniosku z 31 maja 2017 r. i w związku z tym nie były przedmiotem oceny skutków.

Brak szczegółowej analizy utrudnia właściwą ocenę środków zaproponowanych w trzech aktach ustawodawczych składających się na pierwszy pakiet na rzecz mobilności pod kątem ich zgodności z zasadą proporcjonalności.

Oświadczenie Bulgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Mając na uwadze bezprecedensowe rozprzestrzenianie się koronawirusa wywołującego COVID-19, które już jest odczuwalne w sektorze transportu drogowego i niestety nadal będzie mieć na niego negatywny wpływ, Bułgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wzywają do zawieszenia prac nad pierwszym pakietem na rzecz mobilności do czasu zakończenia pandemii. W związku z tym w tym trudnym czasie głosujemy przeciwko przyjęciu przedmiotowego dossier w drodze procedury pisemnej.

Oczekuje się, że większość przedsiębiorstw zawiesi lub zamknie działalność, co doprowadzi do znacznego ograniczenia świadczenia usług transportowych, a tym samym dostaw towarów ze szkodą dla obywateli UE i sprawnego funkcjonowania gospodarki.

Z uwagi na niezbędną rolę transportu drogowego w działaniach na rzecz odbudowy po epidemii COVID-19 i ogromne straty poniesione przez ten sektor w jej trakcie transport drogowy i gospodarka UE nie będą w stanie poradzić sobie z niepotrzebnym szokiem regulacyjnym wywołanym przez pierwszy pakiet na rzecz mobilności. W tym kontekście należy pamiętać, że znakomita większość przedsiębiorstw transportu drogowego w Unii Europejskiej to małe i średnie przedsiębiorstwa, które są szczególnie podatne na zagrożenia.

W obecnych okolicznościach przyjęcie pierwszego pakietu na rzecz mobilności w jego obecnej formie nie jest ani rozsądne, ani uzasadnione. Chcielibyśmy podkreślić, że sytuacja gospodarcza UE po zakończeniu kryzysu koronawirusowego będzie zupełnie inna, i uważamy, że sektor transportu drogowego będzie potrzebował nowych rozwiązań, aby sprostać tej nowej rzeczywistości.

Mając na uwadze powyższą sytuację, jesteśmy przekonani, że rozwiązania przewidziane w pierwszym pakiecie na rzecz mobilności muszą zostać zmienione, tak aby uwzględniały nową rzeczywistość gospodarczą. W związku z tym proponujemy zawiesić dalsze prace nad tym dossier do czasu zakończenia pandemii.

Oświadczenie Estonii

Estonia w pełni popiera cele przedstawione w pierwotnych wnioskach dotyczących filara socjalnego i rynkowego pierwszego pakietu na rzecz mobilności, które miały utorować drogę do jasnych przepisów w zakresie transportu drogowego. Estonia jest przekonana, że rynek międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej musi być zgodny z ogólnymi zasadami jednolitego rynku, otwarty na konkurencję, efektywny i przyjazny dla środowiska. Estonia jest również przekonana, że dodatkowe wymogi nie mogą nakładać nieracjonalnych obciążeń administracyjnych na przedsiębiorstwa lub organy sektora publicznego ani być sprzeczne z celami polityki Unii Europejskiej w dziedzinie klimatu.

Podczas negocjacji w sprawie pakietu Estonia przyjęła konstruktywne podejście, dążąc do uwzględnienia i poparcia propozycji, które poprawiłyby warunki pracy kierowców, zwalczały nielegalne praktyki rynkowe i ograniczyły negatywne skutki dla środowiska. Negocjacje doprowadziły jednak do porozumienia, które stwarza estońskim przewoźnikom niekorzystne warunki konkurencji, w szczególności poprzez nałożenie na przedsiębiorstwa transportu drogowego obowiązku organizowania działalności floty w taki sposób, aby zapewnić powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby w ciągu 8 tygodni od jego opuszczenia („obowiązek powrotu pojazdu”).

Obowiązek ten nie był częścią pierwotnego pakietu. Nie poddano go merytorycznej ocenie skutków, co budzi zastrzeżenia co do jego stosunku do Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

Po drugie, obowiązek powrotu pojazdów do państwa członkowskiego siedziby ogranicza obszar geograficzny działalności przedsiębiorstw transportu drogowego z tego państwa członkowskiego, a przez to nie jest zgodny z celem pierwszego pakietu na rzecz mobilności, którym jest zapewnienie równych warunków działania.

Po trzecie, jako że obowiązek ten zwiększa liczbę pustych przebiegów i dodatkowych emisji CO₂, Estonia jest zdania, że jest on sprzeczny z celami polityki UE w zakresie klimatu i z celami porozumienia paryskiego. Nie jest to zgodne z konkluzjami Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r.

Ponadto Estonia uważa, że wymóg ten jest nieproporcjonalny, ponieważ porozumienie zawiera już środki mające na celu zwalczanie zjawiska tzw. firm przykrywek. Obowiązek powrotu pojazdu potencjalnie zachęci do stosowania takich praktyk, a ponadto zachęci przedsiębiorstwa transportu drogowego z peryferyjnych państw członkowskich do relokacji, co spowoduje spadek liczby miejsc pracy i dochodów podatkowych.

Wreszcie, ze względu na to, że środek ten może potencjalnie zwiększyć ruch, Estonia jest zaniepokojona jego wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W związku z tym, ponownie podkreślając swoje poparcie dla celów pierwotnych propozycji w ramach socjalnego i rynkowego filaru pierwszego pakietu na rzecz mobilności, Estonia wyraża ubolewanie z powodu uwzględnienia w porozumieniu obowiązku powrotu pojazdów. Ze względu na powyższe Estonia będzie głosować przeciwko temu porozumieniu.

Oświadczenie Węgier

Węgry pragną ponownie wyrazić głębokie zaniepokojenie faktem, że różne elementy pierwszego pakietu na rzecz mobilności będą miały szkodliwe skutki, zakłócać działanie rynku i negatywnie wpłyną na klimat. Węgry wyrażają też głębokie niezadowolenie z powodu braku właściwych i szeroko zakrojonych ocen skutków, co jest sprzeczne z pierwotnymi celami pierwszego pakietu na rzecz mobilności.

Węgry zawsze wykazywały gotowość do zwalczania oszustw, nadużyć i nieuczciwych praktyk, a także do zajęcia się warunkami socjalnymi kierowców w sektorze transportu drogowego. Zajmując się tymi kwestiami, powinniśmy unikać wszelkiej fragmentacji, protekcyjizmu i nakładania nadmiernych obciążeń administracyjnych na europejskie przedsiębiorstwa transportowe, które uczciwie funkcjonują na wewnętrznym rynku transportu drogowego. Dla nas utrzymanie skutecznego funkcjonowania unijnego rynku wewnętrznego nie podlega negocjacjom, ponieważ doprowadzi do zwiększenia liczby miejsc pracy i podniesienia konkurencyjności w Europie w dobie rosnących napięć gospodarczych na świecie.

Dlatego też w ramach tego pakietu powinniśmy byli zapewnić, by przyszłe ramy prawne UE umożliwiały pełne wykorzystanie przewagi konkurencyjnej, przy jednoczesnym zachowaniu uczciwej konkurencji i odpowiedniego poziomu warunków pracy kierowców. Ostateczne porozumienie nie wprowadza jednak tej równowagi i sprzyja tylko jednemu podejściu opartemu na krajowym protekcyjizmie i wprowadzającemu w tym sektorze niewykonalne przepisy.

Jesteśmy zwłaszcza przekonani, że przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (*lex specialis*) stanowią nieuzasadnione ograniczenie podstawowych wolności i w związku z tym zakłócają równe warunki działania w obrębie UE.

Pragniemy zauważyć, że ostateczne porozumienie uzasadnia nasze wątpliwości co do oddzielenia kwestii transportu drogowego od zmiany dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników [dyrektywy (UE) 2018/957]. W szczególności wprowadzony osobny model dotyczący delegowania kierowców nie był częścią wniosku Komisji i w związku z tym nie został poddany ocenie skutków.

Po drugie, uważamy również za wysoce problematyczny fakt, że wprowadzając pełen zakaz wykorzystywania tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie, nie uwzględniono, iż w UE brakuje odpowiednich miejsc odpoczynku z odpowiednimi miejscami noclegowymi dla kierowców. W związku z tym taki zakaz stałby się niewykonalnym przepisem unijnym, co podważałoby jego zgodność z prawem.

Po trzecie, jeżeli chodzi o nasze cele w dziedzinie klimatu, wymóg powrotów pojazdów do państwa członkowskiego siedziby nie rzadziej niż raz na 8 tygodni jest sprzeczny z ambitnymi celami UE w dziedzinie klimatu, określonymi przez Komisję Europejską w nowym Zielonym Ładzie w dniu 11 grudnia 2019 r. Taki środek, o ile zostanie przyjęty, doprowadzi do zwiększenia liczby pustych przebiegów samochodów ciężarowych na europejskich drogach, a co za tym idzie, do wzrostu emisji CO₂ z sektora transportu drogowego.

Jednym z czynników, których nie uwzględniono należyte w ostatecznym porozumieniu, jest ryzyko stworzenia nieuczciwej przewagi konkurencyjnej dla przewoźników z państw trzecich. Ponadto obowiązkowa wymiana kosztownych tachografów daje przewagę konkurencyjną przewoźnikom z państw trzecich, jako że nie ma pewności co do daty instalacji inteligentnych tachografów w pojazdach należących do przewoźników z państw-sygnatariuszy AETR.

Modernizacja europejskiego sektora transportu drogowego – jako jednego z kluczowych elementów europejskiej gospodarki – jest koniecznością, zarówno pod względem socjalnym, jak i z uwagi na konkurencyjność. Celu tego nie można osiągnąć bez pełnego zachowania dokonań i funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz bez podejmowania odpowiedzialnych działań z myślą o osiągnięciu ambitnych celów w dziedzinie klimatu.

Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 1986/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego Rady zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów</i> – <i>Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady</i> Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów – przyjęte przez Radę w dniu 7 kwietnia 2020 r.	5114/20
Uzasadnienie Rady	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Oświadczenie Belgii Belgia przyjmuje do wiadomości wyniki wstępnego porozumienia osiągniętego w dniu 11 grudnia przez Parlament Europejski i Radę w sprawie socjalnego i rynkowego filaru pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Belgia z zadowoleniem przyjmuje znaczną poprawę warunków pracy kierowców samochodów ciężarowych, w szczególności dzięki wprowadzeniu zakazu odpoczynku tygodniowego w kabinie oraz zastosowaniu delegowania do przewozów kabotażowych. W przyszłości należy zapewnić równe warunki działania poprzez objęcie lekkich pojazdów użytkowych zakresem stosowania całego pakietu na rzecz mobilności, powrót samochodów ciężarowych co 8 tygodni do siedziby oraz ambitny harmonogram wdrożenia nowych inteligentnych tachografów, co pozwoli na lepsze egzekwowanie obecnych i nowych przepisów. W związku z tym Belgia uważa, że dalsze ograniczanie dostępu do rynku poprzez wprowadzenie 4-dniowego okresu karencji w odniesieniu do kabotażu jest niespójne z jednoczesnym zapewnianiem przez Unię Europejską pozytywnej konwergencji społecznej. W naszym rozumieniu okres karencji stanowi barierę handlową sprzeczną z duchem rynku wewnętrznego oraz z efektywnością łańcucha logistycznego, ponieważ przewozy kabotażowe pozwalają uniknąć pustych przebiegów. Ubolewamy również nad dodaniem propozycji delegowania długoterminowego, której nie było we wniosku Komisji ani w porozumieniach między dwoma współprawodawcami i która nie została jeszcze dokładnie oceniona. W związku z tym pomimo pozytywnych elementów socjalnych zawartych w pakiecie Belgia wstrzyma się od głosu w sprawie porozumienia.	

Oświadczenie Bulgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Bulgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wyrażają głębokie zaniepokojenie faktem, że wstępne porozumienie w sprawie pierwszego pakietu na rzecz mobilności jest sprzeczne z podstawową swobodą świadczenia usług na jednolitym rynku, zasadą swobodnego przepływu pracowników, a także z kluczowymi politykami i celami UE w dziedzinie klimatu.

W szczególności wymóg powrotów pojazdów ciężarowych do państwa członkowskiego siedziby nie rzadziej niż raz na 8 tygodni jest sprzeczny z ambitnymi celami UE w dziedzinie klimatu, określonymi przez Komisję Europejską w nowym Zielonym Ładzie w dniu 11 grudnia 2019 r. Taki obowiązek, o ile zostanie przyjęty, doprowadzi do znacznego zwiększenia liczby pustych przebiegów samochodów ciężarowych na europejskich drogach, a co za tym idzie, do znacznego wzrostu emisji CO₂ z sektora transportu. Sektor ten odpowiada już za około jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE.

Pomimo naszych wysiłków mających na celu podkreślenie tych kwestii i niezależnie od dowodów naukowych pochodzących z badań wpływu takiego obowiązku na wzrost liczby pustych przebiegów i emisji CO₂, spodziewane skutki tego przepisu nie są brane pod uwagę, a racjonalne argumenty są odrzucane. Jednocześnie, mimo że program lepszego stanowienia prawa wymaga oceny skutków wszystkich takich środków na szczeblu UE, jak dotąd nie przedstawiono takiej oceny.

Powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby jest tylko jednym z przykładów nadmiernie restrykcyjnych i dyskryminujących środków zaproponowanych w pierwszym pakiecie na rzecz mobilności. Mamy podobne zastrzeżenia do ograniczeń kabotażu w postaci zbyt długiego okresu karencji. Ten okres karencji stanowi środek protekcyjny, który wywrze raczej negatywny wpływ na jednolity rynek. Obowiązek powrotu samochodu ciężarowego, jak również ograniczenia nałożone na przewozy kabotażowe, zgodnie z szacunkami renomowanych instytutów badawczych, spowodują wyemitowanie dodatkowych milionów ton CO₂ rocznie.

Kolejną ważną kwestią budzącą zastrzeżenia jest to, że obowiązkowy powrót pojazdu postawi w gorszej pozycji te państwa członkowskie, które ze względu na swoje położenie geograficzne będą miały poważne trudności ze świadczeniem usług transportu ciężarowego na jednolitym rynku, ponieważ ich pojazdy będą musiały pokonywać znacznie większe odległości i istotne przeszkody naturalne, zwłaszcza w przypadku wysp.

Nie zajęto się właściwie także kwestią nieuczciwej konkurencji ze strony operatorów z państw trzecich. Jest to szczególnie niepokojące, ponieważ rozwiązanie, które ma zostać przyjęte, będzie mieć długoterminowe skutki nie tylko dla sektora transportu, ale również dla całej gospodarki UE.

Sektor transportu zasługuje na sprawiedliwe i solidne unijne ramy prawne, które będą stymulować jego rozwój, a jednocześnie zapewnią realistyczne i możliwe do wyegzekwowania przepisy. Zamiast wyważonych przepisów i rzeczywistego kompromisu wstępne porozumienie narzuca restrykcyjne, nieproporcjonalne i protekcyjne środki.

Pierwszy pakiet na rzecz mobilności ma kluczowe znaczenie dla europejskiego jednolitego rynku, a także dla sektora transportu drogowego. Obecnie, bardziej niż kiedykolwiek, musimy zachować sprawne funkcjonowanie jednolitego rynku i gospodarek wszystkich państw członkowskich w UE, nie tracąc spójności z innymi politykami unijnymi.

Oświadczenie Bulgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Bulgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wyrażają sprzeciw wobec faktu, że w trakcie technicznej weryfikacji tekstów przez prawników lingwistów do przyjętego porozumienia politycznego w sprawie trzech aktów prawnych składających się na pierwszy pakiet na rzecz mobilności automatycznie włączono klauzulę pomocniczości i proporcjonalności.

Zgadzamy się, że zasady pomocniczości i proporcjonalności mają podstawowe znaczenie dla wykonywania kompetencji UE.

Niemniej jednak dodanie takiej klauzuli na tak późnym etapie procesu legislacyjnego nie jest, ogólnie rzecz biorąc, dobrą praktyką, a w przypadku pierwszego pakietu na rzecz mobilności jest to szczególnie trudne do zaakceptowania ze względu na polityczną wrażliwość całego pakietu oraz biorąc pod uwagę długoterminowe skutki proponowanych przepisów dla funkcjonowania europejskiego sektora transportu drogowego.

Niestety pokazuje to również, że szybkie postępowanie wpłynęło negatywnie na jakość przyjętych przepisów. Co więcej, chcielibyśmy podkreślić, że nie przeprowadzono oceny skutków niektórych kluczowych postanowień porozumienia politycznego. Fakt ten podkreśliła również Komisja w swoim oświadczeniu przedstawionym na posiedzeniu Coreperu (część I) 20 grudnia 2019 r. W oświadczeniu tym Komisja potwierdziła, że niektóre środki nie były częścią jej wniosku z 31 maja 2017 r. i w związku z tym nie były przedmiotem oceny skutków.

Brak szczegółowej analizy utrudnia właściwą ocenę środków zaproponowanych w trzech aktach ustawodawczych składających się na pierwszy pakiet na rzecz mobilności pod kątem ich zgodności z zasadą proporcjonalności.

Oświadczenie Bułgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Mając na uwadze bezprecedensowe rozprzestrzenianie się koronawirusa wywołującego COVID-19, które już jest odczuwalne w sektorze transportu drogowego i niestety nadal będzie mieć na niego negatywny wpływ, Bułgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wzywają do zawieszenia prac nad pierwszym pakietem na rzecz mobilności do czasu zakończenia pandemii. W związku z tym w tym trudnym czasie głosujemy przeciwko przyjęciu przedmiotowego dossier w drodze procedury pisemnej.

Oczekuje się, że większość przedsiębiorstw zawiesi lub zamknie działalność, co doprowadzi do znacznego ograniczenia świadczenia usług transportowych, a tym samym dostaw towarów ze szkodą dla obywateli UE i sprawnego funkcjonowania gospodarki.

Z uwagi na niezbędną rolę transportu drogowego w działaniach na rzecz odbudowy po epidemii COVID-19 i ogromne straty poniesione przez ten sektor w jej trakcie transport drogowy i gospodarka UE nie będą w stanie poradzić sobie z niepotrzebnym szokiem regulacyjnym wywołanym przez pierwszy pakiet na rzecz mobilności. W tym kontekście należy pamiętać, że znakomita większość przedsiębiorstw transportu drogowego w Unii Europejskiej to małe i średnie przedsiębiorstwa, które są szczególnie podatne na zagrożenia.

W obecnych okolicznościach przyjęcie pierwszego pakietu na rzecz mobilności w jego obecnej formie nie jest ani rozsądne, ani uzasadnione. Chcielibyśmy podkreślić, że sytuacja gospodarcza UE po zakończeniu kryzysu koronawirusowego będzie zupełnie inna, i uważamy, że sektor transportu drogowego będzie potrzebował nowych rozwiązań, aby sprostać tej nowej rzeczywistości.

Mając na uwadze powyższą sytuację, jesteśmy przekonani, że rozwiązania przewidziane w pierwszym pakiecie na rzecz mobilności muszą zostać zmienione, tak aby uwzględniały nową rzeczywistość gospodarczą. W związku z tym proponujemy zawiesić dalsze prace nad tym dossier do czasu zakończenia pandemii.

Oświadczenie Estonii

Estonia w pełni popiera cele przedstawione w pierwotnych wnioskach dotyczących filara socjalnego i rynkowego pierwszego pakietu na rzecz mobilności, które miały utorować drogę do jasnych przepisów w zakresie transportu drogowego. Estonia jest przekonana, że rynek międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej musi być zgodny z ogólnymi zasadami jednolitego rynku, otwarty na konkurencję, efektywny i przyjazny dla środowiska. Estonia jest również przekonana, że dodatkowe wymogi nie mogą nakładać nieracjonalnych obciążeń administracyjnych na przedsiębiorstwa lub organy sektora publicznego ani być sprzeczne z celami polityki Unii Europejskiej w dziedzinie klimatu.

Podczas negocjacji w sprawie pakietu Estonia przyjęła konstruktywne podejście, dążąc do uwzględnienia i poparcia propozycji, które poprawiłyby warunki pracy kierowców, zwalczały nielegalne praktyki rynkowe i ograniczyły negatywne skutki dla środowiska. Negocjacje doprowadziły jednak do porozumienia, które stwarza estońskim przewoźnikom niekorzystne warunki konkurencji, w szczególności poprzez nałożenie na przedsiębiorstwa transportu drogowego obowiązku organizowania działalności floty w taki sposób, aby zapewnić powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby w ciągu 8 tygodni od jego opuszczenia („obowiązek powrotu pojazdu”).

Obowiązek ten nie był częścią pierwotnego pakietu. Nie poddano go merytorycznej ocenie skutków, co budzi zastrzeżenia co do jego stosunku do Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

Po drugie, obowiązek powrotu pojazdów do państwa członkowskiego siedziby ogranicza obszar geograficzny działalności przedsiębiorstw transportu drogowego z tego państwa członkowskiego, a przez to nie jest zgodny z celem pierwszego pakietu na rzecz mobilności, którym jest zapewnienie równych warunków działania.

Po trzecie, jako że obowiązek ten zwiększa liczbę pustych przebiegów i dodatkowych emisji CO₂, Estonia jest zdania, że jest on sprzeczny z celami polityki UE w zakresie klimatu i z celami porozumienia paryskiego. Nie jest to zgodne z konkluzjami Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r.

Ponadto Estonia uważa, że wymóg ten jest nieproporcjonalny, ponieważ porozumienie zawiera już środki mające na celu zwalczanie zjawiska tzw. firm przykrywek. Obowiązek powrotu pojazdu potencjalnie zachęci do stosowania takich praktyk, a ponadto zachęci przedsiębiorstwa transportu drogowego z peryferyjnych państw członkowskich do relokacji, co spowoduje spadek liczby miejsc pracy i dochodów podatkowych.

Wreszcie, ze względu na to, że środek ten może potencjalnie zwiększyć ruch, Estonia jest zaniepokojona jego wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W związku z tym, ponownie podkreślając swoje poparcie dla celów pierwotnych propozycji w ramach socjalnego i rynkowego filaru pierwszego pakietu na rzecz mobilności, Estonia wyraża ubolewanie z powodu uwzględnienia w porozumieniu obowiązku powrotu pojazdów. Ze względu na powyższe Estonia będzie głosować przeciwko temu porozumieniu.

Oświadczenie Węgier

Węgry pragną ponownie wyrazić głębokie zaniepokojenie faktem, że różne elementy pierwszego pakietu na rzecz mobilności będą miały szkodliwe skutki, zakłócać działanie rynku i negatywnie wpłyną na klimat. Węgry wyrażają też głębokie niezadowolenie z powodu braku właściwych i szeroko zakrojonych ocen skutków, co jest sprzeczne z pierwotnymi celami pierwszego pakietu na rzecz mobilności.

Węgry zawsze wykazywały gotowość do zwalczania oszustw, nadużyć i nieuczciwych praktyk, a także do zajęcia się warunkami socjalnymi kierowców w sektorze transportu drogowego. Zajmując się tymi kwestiami, powinniśmy unikać wszelkiej fragmentacji, protekcjonizmu i nakładania nadmiernych obciążeń administracyjnych na europejskie przedsiębiorstwa transportowe, które uczciwie funkcjonują na wewnętrznym rynku transportu drogowego. Dla nas utrzymanie skutecznego funkcjonowania unijnego rynku wewnętrznego nie podlega negocjacji, ponieważ doprowadzi do zwiększenia liczby miejsc pracy i podniesienia konkurencyjności w Europie w dobie rosnących napięć gospodarczych na świecie.

Dlatego też w ramach tego pakietu powinniśmy byli zapewnić, by przyszłe ramy prawne UE umożliwiały pełne wykorzystanie przewagi konkurencyjnej, przy jednoczesnym zachowaniu uczciwej konkurencji i odpowiedniego poziomu warunków pracy kierowców. Ostateczne porozumienie nie wprowadza jednak tej równowagi i sprzyja tylko jednemu podejściu opartemu na krajowym protekcjonizmie i wprowadzającemu w tym sektorze niewykonalne przepisy.

Jesteśmy zwłaszcza przekonani, że przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (*lex specialis*) stanowią nieuzasadnione ograniczenie podstawowych wolności i w związku z tym zakłócają równe warunki działania w obrębie UE.

Pragniemy zauważyć, że ostateczne porozumienie uzasadnia nasze wątpliwości co do oddzielenia kwestii transportu drogowego od zmiany dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników [dyrektywy (UE) 2018/957]. W szczególności wprowadzony osobny model dotyczący delegowania kierowców nie był częścią wniosku Komisji i w związku z tym nie został poddany ocenie skutków.

Po drugie, uważamy również za wysoce problematyczny fakt, że wprowadzając pełen zakaz wykorzystywania tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie, nie uwzględniono, iż w UE brakuje odpowiednich miejsc odpoczynku z odpowiednimi miejscami noclegowymi dla kierowców. W związku z tym taki zakaz stałby się niewykonalnym przepisem unijnym, co podważałoby jego zgodność z prawem.

Po trzecie, jeżeli chodzi o nasze cele w dziedzinie klimatu, wymóg powrotów pojazdów do państwa członkowskiego siedziby nie rzadziej niż raz na 8 tygodni jest sprzeczny z ambitnymi celami UE w dziedzinie klimatu, określonymi przez Komisję Europejską w nowym Zielonym Ładzie w dniu 11 grudnia 2019 r. Taki środek, o ile zostanie przyjęty, doprowadzi do zwiększenia liczby pustych przebiegów samochodów ciężarowych na europejskich drogach, a co za tym idzie, do wzrostu emisji CO₂ z sektora transportu drogowego.

Jednym z czynników, których nie uwzględniono należyście w ostatecznym porozumieniu, jest ryzyko stworzenia nieuczciwej przewagi konkurencyjnej dla przewoźników z państw trzecich. Ponadto obowiązkowa wymiana kosztownych tachografów daje przewagę konkurencyjną przewoźnikom z państw trzecich, jako że nie ma pewności co do daty instalacji inteligentnych tachografów w pojazdach należących do przewoźników z państw–sygnatariuszy AETR.

Modernizacja europejskiego sektora transportu drogowego – jako jednego z kluczowych elementów europejskiej gospodarki – jest koniecznością, zarówno pod względem socjalnym, jak i z uwagi na konkurencyjność. Celu tego nie można osiągnąć bez pełnego zachowania dokonań i funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz bez podejmowania odpowiedzialnych działań z myślą o osiągnięciu ambitnych celów w dziedzinie klimatu.

Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 1985/20
<i>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012</i> <i>– Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady</i> Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 – przyjęte przez Radę w dniu 7 kwietnia 2020 r.	5112/20
Uzasadnienie Rady	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Oświadczenie Bulgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier Bulgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wyrażają głębokie zaniepokojenie faktem, że wstępne porozumienie w sprawie pierwszego pakietu na rzecz mobilności jest sprzeczne z podstawową swobodą świadczenia usług na jednolitym rynku, zasadą swobodnego przepływu pracowników, a także z kluczowymi politykami i celami UE w dziedzinie klimatu. W szczególności wymóg powrotów pojazdów ciężarowych do państwa członkowskiego siedziby nie rzadziej niż raz na 8 tygodni jest sprzeczny z ambitnymi celami UE w dziedzinie klimatu, określonymi przez Komisję Europejską w nowym Zielonym Ładzie w dniu 11 grudnia 2019 r. Taki obowiązek, o ile zostanie przyjęty, doprowadzi do znacznego zwiększenia liczby pustych przebiegów samochodów ciężarowych na europejskich drogach, a co za tym idzie, do znacznego wzrostu emisji CO₂ z sektora transportu. Sektor ten odpowiada już za około jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE. Pomimo naszych wysiłków mających na celu podkreślenie tych kwestii i niezależnie od dowodów naukowych pochodzących z badań wpływu takiego obowiązku na wzrost liczby pustych przebiegów i emisji CO₂, spodziewane skutki tego przepisu nie są brane pod uwagę, a racjonalne argumenty są odrzucane. Jednocześnie, mimo że program lepszego stanowienia prawa wymaga oceny skutków wszystkich takich środków na szczeblu UE, jak dotąd nie przedstawiono takiej oceny. Powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby jest tylko jednym z przykładów nadmiernie restrykcyjnych i dyskryminujących środków zaproponowanych w pierwszym pakiecie na rzecz mobilności. Mamy podobne zastrzeżenia do ograniczeń kabotażu w postaci zbyt długiego okresu karencji. Ten okres karencji stanowi środek protekcyjny, który wywrze raczej negatywny wpływ na jednolity rynek. Obowiązek powrotu samochodu ciężarowego, jak również ograniczenia nałożone na przewozy kabotażowe, zgodnie z szacunkami renomowanych instytucji badawczych, spowodują wyemitowanie dodatkowych milionów ton CO₂ rocznie.	

Kolejną ważną kwestią budzącą zastrzeżenia jest to, że obowiązkowy powrót pojazdu postawi w gorszej pozycji te państwa członkowskie, które ze względu na swoje położenie geograficzne będą miały poważne trudności ze świadczeniem usług transportu ciężarowego na jednolitym rynku, ponieważ ich pojazdy będą musiały pokonywać znacznie większe odległości i istotne przeszkody naturalne, zwłaszcza w przypadku wysp. Nie zajęto się właściwie także kwestią nieuczciwej konkurencji ze strony operatorów z państw trzecich. Jest to szczególnie niepokojące, ponieważ rozwiązanie, które ma zostać przyjęte, będzie mieć długoterminowe skutki nie tylko dla sektora transportu, ale również dla całej gospodarki UE. Sektor transportu zasługuje na sprawiedliwe i solidne unijne ramy prawne, które będą stymulować jego rozwój, a jednocześnie zapewnią realistyczne i możliwe do wyegzekwowania przepisy. Zamiast wyważonych przepisów i rzeczywistego kompromisu wstępne porozumienie narzuca restrykcyjne, nieproporcjonalne i protekcyjnistyczne środki. Pierwszy pakiet na rzecz mobilności ma kluczowe znaczenie dla europejskiego jednolitego rynku, a także dla sektora transportu drogowego. Obecnie, bardziej niż kiedykolwiek, musimy zachować sprawne funkcjonowanie jednolitego rynku i gospodarek wszystkich państw członkowskich w UE, nie tracąc spójności z innymi politykami unijnymi.	
Oświadczenie Bułgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier Bułgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wyrażają sprzeciw wobec faktu, że w trakcie technicznej weryfikacji tekstów przez prawników lingwistów do przyjętego porozumienia politycznego w sprawie trzech aktów prawnych składających się na pierwszy pakiet na rzecz mobilności automatycznie włączono klauzulę pomocniczości i proporcjonalności. Zgadzamy się, że zasady pomocniczości i proporcjonalności mają podstawowe znaczenie dla wykonywania kompetencji UE. Niemniej jednak dodanie takiej klauzuli na tak późnym etapie procesu legislacyjnego nie jest, ogólnie rzecz biorąc, dobrą praktyką, a w przypadku pierwszego pakietu na rzecz mobilności jest to szczególnie trudne do zaakceptowania ze względu na polityczną wrażliwość całego pakietu oraz biorąc pod uwagę długoterminowe skutki proponowanych przepisów dla funkcjonowania europejskiego sektora transportu drogowego. Niestety pokazuje to również, że szybkie postępowanie wpłynęło negatywnie na jakość przyjętych przepisów. Co więcej, chcielibyśmy podkreślić, że nie przeprowadzono oceny skutków niektórych kluczowych postanowień porozumienia politycznego. Fakt ten podkreśliła również Komisja w swoim oświadczeniu przedstawionym na posiedzeniu Coreperu (część I) 20 grudnia 2019 r. W oświadczeniu tym Komisja potwierdziła, że niektóre środki nie były częścią jej wniosku z 31 maja 2017 r. i w związku z tym nie były przedmiotem oceny skutków. Brak szczegółowej analizy utrudnia właściwą ocenę środków zaproponowanych w trzech aktach ustawodawczych składających się na pierwszy pakiet na rzecz mobilności pod kątem ich zgodności z zasadą proporcjonalności.	

Oświadczenie Bułgarii, Cypru, Litwy, Łotwy, Malty, Polski, Rumunii i Węgier

Mając na uwadze bezprecedensowe rozprzestrzenianie się koronawirusa wywołującego COVID-19, które już jest odczuwalne w sektorze transportu drogowego i niestety nadal będzie mieć na niego negatywny wpływ, Bułgaria, Cypr, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry wzywają do zawieszenia prac nad pierwszym pakietem na rzecz mobilności do czasu zakończenia pandemii. W związku z tym w tym trudnym czasie głosujemy przeciwko przyjęciu przedmiotowego dossier w drodze procedury pisemnej.

Oczekuje się, że większość przedsiębiorstw zawiesi lub zamknie działalność, co doprowadzi do znacznego ograniczenia świadczenia usług transportowych, a tym samym dostaw towarów ze szkodą dla obywateli UE i sprawnego funkcjonowania gospodarki.

Z uwagi na niezbędną rolę transportu drogowego w działaniach na rzecz odbudowy po epidemii COVID-19 i ogromne straty poniesione przez ten sektor w jej trakcie transport drogowy i gospodarka UE nie będą w stanie poradzić sobie z niepotrzebnym szokiem regulacyjnym wywołanym przez pierwszy pakiet na rzecz mobilności. W tym kontekście należy pamiętać, że znakomita większość przedsiębiorstw transportu drogowego w Unii Europejskiej to małe i średnie przedsiębiorstwa, które są szczególnie podatne na zagrożenia.

W obecnych okolicznościach przyjęcie pierwszego pakietu na rzecz mobilności w jego obecnej formie nie jest ani rozsądne, ani uzasadnione. Chcielibyśmy podkreślić, że sytuacja gospodarcza UE po zakończeniu kryzysu koronawirusowego będzie zupełnie inna, i uważamy, że sektor transportu drogowego będzie potrzebował nowych rozwiązań, aby sprostać tej nowej rzeczywistości.

Mając na uwadze powyższą sytuację, jesteśmy przekonani, że rozwiązania przewidziane w pierwszym pakiecie na rzecz mobilności muszą zostać zmienione, tak aby uwzględniały nową rzeczywistość gospodarczą. W związku z tym proponujemy zawiesić dalsze prace nad tym dossier do czasu zakończenia pandemii.

Oświadczenie Estonii

Estonia w pełni popiera cele przedstawione w pierwotnych wnioskach dotyczących filara socjalnego i rynkowego pierwszego pakietu na rzecz mobilności, które miały utorować drogę do jasnych przepisów w zakresie transportu drogowego. Estonia jest przekonana, że rynek międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej musi być zgodny z ogólnymi zasadami jednolitego rynku, otwarty na konkurencję, efektywny i przyjazny dla środowiska. Estonia jest również przekonana, że dodatkowe wymogi nie mogą nakładać nieracjonalnych obciążeń administracyjnych na przedsiębiorstwa lub organy sektora publicznego ani być sprzeczne z celami polityki Unii Europejskiej w dziedzinie klimatu.

Podczas negocjacji w sprawie pakietu Estonia przyjęła konstruktywne podejście, dążąc do uwzględnienia i poparcia propozycji, które poprawiłyby warunki pracy kierowców, zwalczały nielegalne praktyki rynkowe i ograniczyły negatywne skutki dla środowiska. Negocjacje doprowadziły jednak do porozumienia, które stwarza estońskim przewoźnikom niekorzystne warunki konkurencji, w szczególności poprzez nałożenie na przedsiębiorstwa transportu drogowego obowiązku organizowania działalności floty w taki sposób, aby zapewnić powrót pojazdów do państwa członkowskiego siedziby w ciągu 8 tygodni od jego opuszczenia („obowiązek powrotu pojazdu”).

Obowiązek ten nie był częścią pierwotnego pakietu. Nie poddano go merytorycznej ocenie skutków, co budzi zastrzeżenia co do jego stosunku do Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

Po drugie, obowiązek powrotu pojazdów do państwa członkowskiego siedziby ogranicza obszar geograficzny działalności przedsiębiorstw transportu drogowego z tego państwa członkowskiego, a przez to nie jest zgodny z celem pierwszego pakietu na rzecz mobilności, którym jest zapewnienie równych warunków działania.

Po trzecie, jako że obowiązek ten zwiększa liczbę pustych przebiegów i dodatkowych emisji CO₂, Estonia jest zdania, że jest on sprzeczny z celami polityki UE w zakresie klimatu i z celami porozumienia paryskiego. Nie jest to zgodne z konkluzjami Rady Europejskiej z dnia 12 grudnia 2019 r.

Ponadto Estonia uważa, że wymóg ten jest nieproporcjonalny, ponieważ porozumienie zawiera już środki mające na celu zwalczanie zjawiska tzw. firm przykrywek. Obowiązek powrotu pojazdu potencjalnie zachęci do stosowania takich praktyk, a ponadto zachęci przedsiębiorstwa transportu drogowego z peryferyjnych państw członkowskich do relokacji, co spowoduje spadek liczby miejsc pracy i dochodów podatkowych.

Wreszcie, ze względu na to, że środek ten może potencjalnie zwiększyć ruch, Estonia jest zaniepokojona jego wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W związku z tym, ponownie podkreślając swoje poparcie dla celów pierwotnych propozycji w ramach socjalnego i rynkowego filaru pierwszego pakietu na rzecz mobilności, Estonia wyraża ubolewanie z powodu uwzględnienia w porozumieniu obowiązku powrotu pojazdów. Ze względu na powyższe Estonia będzie głosować przeciwko temu porozumieniu.

Oświadczenie Węgier

Węgry pragną ponownie wyrazić głębokie zaniepokojenie faktem, że różne elementy pierwszego pakietu na rzecz mobilności będą miały szkodliwe skutki, zakłócać działanie rynku i negatywnie wpłyną na klimat. Węgry wyrażają też głębokie niezadowolenie z powodu braku właściwych i szeroko zakrojonych ocen skutków, co jest sprzeczne z pierwotnymi celami pierwszego pakietu na rzecz mobilności.

Węgry zawsze wykazywały gotowość do zwalczania oszustw, nadużyć i nieuczciwych praktyk, a także do zajęcia się warunkami socjalnymi kierowców w sektorze transportu drogowego. Zajmując się tymi kwestiami, powinniśmy unikać wszelkiej fragmentacji, protekcyjizmu i nakładania nadmiernych obciążeń administracyjnych na europejskie przedsiębiorstwa transportowe, które uczciwie funkcjonują na wewnętrznym rynku transportu drogowego. Dla nas utrzymanie skutecznego funkcjonowania unijnego rynku wewnętrznego nie podlega negocjacjom, ponieważ doprowadzi do zwiększenia liczby miejsc pracy i podniesienia konkurencyjności w Europie w dobie rosnących napięć gospodarczych na świecie.

Dlatego też w ramach tego pakietu powinniśmy byli zapewnić, by przyszłe ramy prawne UE umożliwiały pełne wykorzystanie przewagi konkurencyjnej, przy jednoczesnym zachowaniu uczciwej konkurencji i odpowiedniego poziomu warunków pracy kierowców. Ostateczne porozumienie nie wprowadza jednak tej równowagi i sprzyja tylko jednemu podejściu opartemu na krajowym protekcyjnym i wprowadzającemu w tym sektorze niewykonalne przepisy.

Jesteśmy zwłaszcza przekonani, że przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (*lex specialis*) stanowią nieuzasadnione ograniczenie podstawowych wolności i w związku z tym zakłócają równe warunki działania w obrębie UE. Pragniemy zauważyć, że ostateczne porozumienie uzasadnia nasze wątpliwości co do oddzielenia kwestii transportu drogowego od zmiany dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników [dyrektywy (UE) 2018/957]. W szczególności wprowadzony osobny model dotyczący delegowania kierowców nie był częścią wniosku Komisji i w związku z tym nie został poddany ocenie skutków.

Po drugie, uważamy również za wysoce problematyczny fakt, że wprowadzając pełen zakaz wykorzystywania tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie, nie uwzględniono, iż w UE brakuje odpowiednich miejsc odpoczynku z odpowiednimi miejscami noclegowymi dla kierowców. W związku z tym taki zakaz stałby się niewykonalnym przepisem unijnym, co podważałoby jego zgodność z prawem.

Po trzecie, jeżeli chodzi o nasze cele w dziedzinie klimatu, wymóg powrotów pojazdów do państwa członkowskiego siedziby nie rzadziej niż raz na 8 tygodni jest sprzeczny z ambitnymi celami UE w dziedzinie klimatu, określonymi przez Komisję Europejską w nowym Zielonym Ładzie w dniu 11 grudnia 2019 r. Taki środek, o ile zostanie przyjęty, doprowadzi do zwiększenia liczby pustych przebiegów samochodów ciężarowych na europejskich drogach, a co za tym idzie, do wzrostu emisji CO₂ z sektora transportu drogowego.

Jednym z czynników, których nie uwzględniono należycie w ostatecznym porozumieniu, jest ryzyko stworzenia nieuczciwej przewagi konkurencyjnej dla przewoźników z państw trzecich. Ponadto obowiązkowa wymiana kosztownych tachografów daje przewagę konkurencyjną przewoźnikom z państw trzecich, jako że nie ma pewności co do daty instalacji inteligentnych tachografów w pojazdach należących do przewoźników z państw-sygnatariuszy AETR.

Modernizacja europejskiego sektora transportu drogowego – jako jednego z kluczowych elementów europejskiej gospodarki – jest koniecznością, zarówno pod względem socjalnym, jak i z uwagi na konkurencyjność. Celu tego nie można osiągnąć bez pełnego zachowania dokonań i funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz bez podejmowania odpowiedzialnych działań z myślą o osiągnięciu ambitnych celów w dziedzinie klimatu.

Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 1981/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego – Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady</i> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (pierwsze czytanie)	5142/20
Uzasadnienie Rady	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Procedura pisemna zakończona w dniu 7 kwietnia 2020 r.	CM 1977/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych wymogów dotyczących ponownego wykorzystania wody – Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady</i> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych wymogów dotyczących ponownego wykorzystania wody (pierwsze czytanie)	15301/19 REV 1
Uzasadnienie Rady	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Oświadczenie Grecji Grecja popiera wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych wymogów dotyczących ponownego wykorzystania wody. Ustanowienie zintegrowanych, stabilnych i powszechnie akceptowanych ram regulacyjnych na szczeblu UE przyczyni się w znacznym stopniu do poradzenia sobie z suszami i niedoborem wody, które przypuszczalnie będą bardziej dotkliwe w przyszłości z powodu zmiany klimatu. Niemniej Grecja podtrzymuje swoją opinię, że samo rozcieńczenie odzyskanej wody nie może być traktowane jako opcja oczyszczania wody, tj. podmioty prowadzące przedsiębiorstwa spożywcze lub rolnicy nie powinni mieć zezwolenia na rozcieńczanie odzyskanej wody dowolnej klasy jakości, a następnie wykorzystywanie jej jako wyższej (czystszej) klasy jakości. Grecja należy do państw członkowskich stosujących już przedmiotowe ramy regulacyjne, które przewidują jeszcze surowsze przepisy. Nie ma wątpliwości, że ochrona zdrowia ma dla nas podstawowe znaczenie i w związku z tym zastrzegamy sobie prawo do przyjęcia dodatkowych przepisów i wdrożenia dalszych środków na szczeblu krajowym, zgodnie z zasadą ostrożności.	

Oświadczenie Republiki Słowackiej

Republika Słowacka jest świadoma faktu, że niektóre państwa członkowskie muszą mierzyć się z problemem niedoboru wody i susz będących skutkiem zmiany klimatu. Niemniej, zgodnie ze sprawozdaniami Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu, zmiana klimatu wpływa na rozprzestrzenianie i zwielokrotnianie się różnych chorób, szkodliwych substancji i patogenów przekazywanych w wodzie i żywności, np. salmonelli, co oddziałuje na zdrowie ludności. W związku z powyższym wykorzystanie takiej odzyskanej wody do nawadniania w rolnictwie nie może zagrażać zdrowiu konsumenta końcowego wskutek braku wystarczających kryteriów jakości wody w odniesieniu do odzyskanej wody i musi uwzględniać przyszły rozwój sytuacji.

Podczas negocjacji na temat odzyskanej wody konsekwentnie wzywaliśmy do stworzenia ambitnego wniosku w odniesieniu do celu dotyczącego zapewnienia sprawnego i sprawiedliwego funkcjonowania rynku wewnętrznego (przepływ towarów) poprzez nałożenie na wszystkie państwa członkowskie jednolitych wymogów dotyczących odzyskanej wody i w odniesieniu do celu dotyczącego ochrony środowiska, zdrowia ludzi i zwierząt. Wyrażamy ubolewanie, że nie zostało to odzwierciedlone w ostatecznym brzmieniu tekstu.

Jesteśmy również rozczarowani, że do tekstu nie została włączona propozycja dotycząca obowiązkowego etykietowania, co w naszej opinii oznacza wprowadzanie w błąd konsumenta końcowego i ograniczanie jego prawa do informacji. Jest to niezgodne z zasadą przejrzystości informacji dla konsumenta końcowego, a w szczególności uderza w różne szczególnie narażone grupy, np. starszych ludzi, dzieci, osoby ze słabym systemem odpornościowym.

Również nasze propozycje dotyczące zastrzeżenia zawartych w rozporządzeniu parametrów jakościowych, a mianowicie uwzględnienia kilku parametrów jakościowych np. dotyczących salmonelli, nie zostały zaakceptowane. Podkreślaliśmy wysoki poziom ochrony zdrowia, jakości jedzenia i surowych kryteriów przedstawionych w załączniku. Uważamy, że w obecnym brzmieniu ochrona zdrowia konsumenta końcowego nie jest wystarczająco uwzględniona.

Mamy również zastrzeżenia do brzmienia art. 2 ust. 2, który nie zezwala państwu członkowskiemu na złożenie wniosku o odstępstwo w sposób neutralny na podstawie co najmniej jednego z kryteriów określonych w rozporządzeniu. Obecne brzmienie daje Komisji Europejskiej zbyt dużą dowolność w decydowaniu o odstępstwie na podstawie wszystkich kryteriów określonych w rozporządzeniu.

Z uwagi na nasze obawy dotyczące zdrowia i żywności nie jesteśmy w stanie zgodzić się na przedmiotowe rozporządzenie i w związku z tym wstrzymujemy się od głosu.

Procedura pisemna zakończona w dniu 14 kwietnia 2020 r.	CM 2019/20
Oświadczenie UE na wiosenne posiedzenie Międzynarodowego Komitetu Walutowego i Finansowego w dniu 16 kwietnia 2020 r.	6560/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 14 kwietnia 2020 r.	CM 2029/20
<i>Stanowiska Rady w sprawie PBK nr 1/2020: Pomoc dla Grecji w reakcji na zwiększoną presję migracyjną – Pilne środki w kontekście pandemii COVID-19 – Wsparcie na rzecz odbudowy po trzęsieniu ziemi w Albanii – Inne korekty</i> Decyzja Rady z dnia 14 kwietnia 2020 r. dotycząca przyjęcia stanowiska Rady w sprawie projektu budżetu korygującego nr 1 Unii Europejskiej na rok budżetowy 2020 Dz.U. C 123I z 16.4.2020, s. 1–2.	7149/20
<i>Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uruchomienia instrumentu elastyczności na sfinansowanie natychmiastowych działań budżetowych w kontekście pandemii COVID-19 oraz na zwiększenie środków Prokuratury Europejskiej, związana z PBK nr 1/2020</i> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/545 z dnia 17 kwietnia 2020 r. w sprawie uruchomienia instrumentu elastyczności na sfinansowanie natychmiastowych działań budżetowych w kontekście pandemii COVID-19 oraz na zwiększenie środków Prokuratury Europejskiej Dz.U. L 125 z 21.4.2020, s. 1–2	7151/20
<i>Rozporządzenie Rady w sprawie uruchomienia wsparcia w sytuacjach nadzwyczajnych na mocy rozporządzenia (UE) 2016/369 oraz zmiany jego przepisów w związku z rozprzestrzenianiem się COVID-19</i> Rozporządzenie Rady (UE) 2020/521 z dnia 14 kwietnia 2020 r. w sprawie uruchomienia wsparcia w sytuacjach nadzwyczajnych na mocy rozporządzenia (UE) 2016/369 oraz zmiany jego przepisów w związku z rozprzestrzenianiem się COVID-19 Dz.U. L 117 z 15.4.2020, s. 3–8	7169/20
<i>Stanowisko Rady w sprawie projektu budżetu korygującego nr 1 do budżetu ogólnego Unii na 2020 r. (PBK nr 1/2020)</i> Decyzja Rady z dnia 14 kwietnia 2020 r. dotycząca przyjęcia stanowiska Rady w sprawie projektu budżetu korygującego nr 2 Unii Europejskiej na rok budżetowy 2020 2020/C 123 I/02 Dz.U. C 123I z 16.4.2020, s. 3–3.	7201/20
<i>Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uruchomienia instrumentu elastyczności na sfinansowanie natychmiastowych działań budżetowych w kontekście pandemii COVID-19</i> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/546 z dnia 17 kwietnia 2020 r. w sprawie uruchomienia instrumentu elastyczności na sfinansowanie natychmiastowych działań budżetowych w kontekście pandemii COVID-19 Dz.U. L 125 z 21.4.2020, s. 3–4	7203/20
<i>Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uruchomienia marginesu na nieprzewidziane wydatki w 2020 r. w celu zapewnienia państwom członkowskim pomocy w sytuacjach nadzwyczajnych oraz dalszego wzmocnienia Unijnego Mechanizmu</i>	7204/20

<i>Ochrony Ludności/rescEU w reakcji na pandemię COVID-19</i> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/547 z dnia 17 kwietnia 2020 r. w sprawie uruchomienia marginesu na nieprzewidziane wydatki w 2020 r. w celu zapewnienia państwom członkowskim pomocy w sytuacjach nadzwyczajnych oraz dalszego wzmocnienia Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności/rescEU w reakcji na pandemię COVID-19 Dz.U. L 125 z 21.4.2020, s. 5–6	
Rozporządzenie Rady zmieniające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 1311/2013 określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020 w odniesieniu do zakresu łącznego marginesu na zobowiązania <i>Rozporządzenie Rady (UE, Euratom) 2020/538 z dnia 17 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 1311/2013 określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020 w odniesieniu do zakresu łącznego marginesu na zobowiązania</i> Dz.U. L 119I z 17.4.2020, s. 1–3	7170/20

Procedura pisemna zakończona w dniu 15 kwietnia 2020 r.	CM 2023/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088</i> – <i>Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady</i> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (2018/0178 COD) Wynik procedury pisemnej rozpoczętej na podstawie dok. CM 2005/20 – Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady	5639/20 REV2
Uzasadnienie Rady	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Oświadczenie Niemiec poparte przez Węgry Zgadzamy się z celem polegającym na ustanowieniu wiarygodnej systematyki pomagającej inwestorom w ustalaniu, które rodzaje działalności są zrównoważone środowiskowo. Niemniej jednak, jeśli chodzi o włączenie do tej systematyki sektorów, co do których UE nie ma kompetencji w zakresie ustanawiania regulacji, mamy poważne zastrzeżenia co do stosowania aktów delegowanych. W odniesieniu do sektora leśnictwa podkreślamy, że kształtowanie polityk leśnych należy do kompetencji państw członkowskich. Stosowanie aktów delegowanych w celu określenia kryteriów zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do sektora leśnictwa nie powinno przesądzać o jakimkolwiek przeniesieniu kompetencji z państw członkowskich na UE w tej dziedzinie polityki. Ponadto, jeśli chodzi o pojęcie „zrównoważonej gospodarki leśnej”, Niemcy są zdania, że podstawę powinna stanowić definicja jednomyślnie przyjęta przez państwa członkowskie i Unię Europejską w 1993 r. i przedstawiona w rezolucji Forest Europe pt. „Ogólne wytyczne dotyczące zrównoważonej gospodarki leśnej w Europie”.	
Oświadczenie Luksemburga Systematyka powinna być jednym z podstawowych instrumentów pomagającym inwestorom w ustalaniu, które rodzaje działalności są zrównoważone środowiskowo. Luksemburg przypomina, że energia jądrowa nie jest bezpiecznym ani zrównoważanym źródłem energii. W związku z tym wiarygodna systematyka nie pozwala na zakwalifikowanie wytwarzania energii jądrowej ani żadnych projektów dotyczących jądrowego cyklu paliwowego jako działalności zrównoważonej. W tym względzie wprowadzone w ostatecznej wersji rozporządzenia wzmocnienie zasady „nie czyn poważnych szkód” pozwoli zachować wiarygodność odnośnej systematyki z punktu widzenia różnego rodzaju inwestorów europejskich i ludności UE. Liczymy na to, że instytucje europejskie będą czuwać nad tym, by zasada ta była stosowana w sposób rygorystyczny i jednoznaczny. Wszelkie odmienne stosowanie tej zasady, w szczególności w odniesieniu do energii jądrowej, stwarzałoby ryzyko powstania długofalowego efektu „lock-in” w odniesieniu do takich technologii, co doprowadziłoby do wygenerowania niemożliwej do ustalenia kwoty dodatkowych kosztów, a zatem byłoby sprzeczne z ogólnym celem strategii na rzecz zrównoważonego finansowania.	

Oświadczenie Republiki Czeskiej, Węgier, Słowacji i Słowenii

Republika Czeska, Węgry, Słowacja i Słowenia doceniają wytrwałość, jaką wykazała się prezydencja podczas prac nad wnioskiem w sprawie systematyki, i wysiłek, jaki w nie włożyła. Z myślą o dalszych pracach nad przepisami dotyczącymi energii Republika Czeska, Węgry, Słowacja i Słowenia podkreślają potrzebę poszanowania neutralności technologicznej jako jednej z zasad leżących u podstaw wniosku.

Republika Czeska, Węgry, Słowacja i Słowenia przyznają, że konieczne jest szybkie przeciwdziałanie zmianie klimatu, przy jednoczesnym zapewnianiu bezpieczeństwa, stabilności i przystępności cenowej dostaw energii w perspektywie długoterminowej. Osiągnięcie neutralności klimatycznej wymaga zapewnienia niskoemisyjnych i przejściowych źródeł energii i infrastruktury energetycznej, dlatego z zadowoleniem przyjmujemy wyraźne uwzględnienie tego faktu w ramach systematyki. To, że energia jądrowa jest niezbędnym czynnikiem przeciwdziałania zmianie klimatu, jest faktem powszechnie uznanym przez społeczność ekspertów na całym świecie. Republika Czeska, Węgry, Słowacja i Słowenia uważają energię jądrową za zrównoważone i bezpieczne źródło energii w perspektywie długoterminowej. Utrzymanie obecnych zdolności w zakresie energii jądrowej i ich rozwój w przyszłości, przy zapewnieniu wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony, jest podstawowym warunkiem wstępnym osiągnięcia neutralności klimatycznej nie tylko w Republice Czeskiej, na Węgrzech, na Słowacji i w Słowenii, lecz także na szczeblu UE. Zostało to również potwierdzone przez Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) oraz międzynarodowe organizacje energetyczne i odzwierciedlone w dokumentach Komisji. Oczekujemy od Komisji, że zapewni ona w pełni przejrzysty proces opracowywania odpowiednich aktów delegowanych i że będzie to proces wiarygodny i oparty na dowodach, wiedzy fachowej oraz danych naukowych, z odpowiednim udziałem państw członkowskich, i pozwoli dokonać w pełni merytorycznej i obiektywnej oceny wszystkich dostępnych technologii energetycznych pod kątem zrównoważonego rozwoju, przy uniknięciu wszelkiej dyskryminacji. Republika Czeska, Węgry, Słowacja i Słowenia popierają cel zakładający osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Aby osiągnąć ten ambitny cel w sposób racjonalny pod względem kosztów i zapewnić wiarygodność naszych starań na rzecz klimatu, państwa członkowskie muszą dysponować wszystkimi niezbędnymi do tego celu narzędziami.

Oświadczenie Austrii Zgadzamy się z celem polegającym na ustanowieniu wiarygodnej systematyki pomagającej inwestorom w ustalaniu, które rodzaje działalności są zrównoważone środowiskowo. Nadal jesteśmy zdania, że systematykę tę należy przyjąć jak najszybciej. Poczyniono już znaczne postępy w ramach rozmów trójstronnych. Jednakże jakakolwiek systematyka pozwalająca zakwalifikować energię jądrową jako działalność zrównoważoną lub nawet jako „działalność przejściową” lub „działalność wspomagającą”, byłaby ze swej natury wadliwa i mogłaby spotkać się z surową krytyką, gdyż kierowałaby do uczestników rynku finansowego i inwestorów błędne sygnały i zachęty. Wynik negocjacji nie jest w stanie rozwiać naszych obaw co do tego, że proponowane ramy mogą nieść ze sobą ryzyko przekierowania zasobów finansowych ze zrównoważonej środowiskowo działalności w stronę technologii, których nie można uznać ani za bezpieczne, ani za zrównoważone, takich jak energia jądrowa.	
Oświadczenie Polski Polska w pełni popiera cele rozporządzenia, w szczególności wsparcie w zakresie świadomych decyzji biznesowych dotyczących inwestycji w zrównoważone środowiskowo rodzaje działalności. Jesteśmy zdania, że obecny tekst pozostawia zbyt wiele miejsca na interpretację kluczowych zagadnień. Decyzja w ich sprawie ma zostać podjęta w drodze aktów drugiego poziomu, które również będą przyjmowane przy zbyt ograniczonym udziale państw członkowskich. Negatywnie odnosimy się do faktu, że w rozporządzeniu nie przewidziano przepisów gwarantujących uznanie gazu ziemnego za działalność przejściową. Polska podkreśla, że gaz ziemny jest jednym z podstawowych paliw pomostowych wykorzystywanych do tego, by zastąpić węgiel, a jednocześnie, by zapewnić dynamiczny rozwój odnawialnych źródeł energii. Co więcej, w dzisiejszej Polsce praktyczne zastosowanie zasady niepozostawiania nikogo samemu sobie oznacza inwestycje w gaz ziemny. Bez tych inwestycji transformacja energetyczna w Polsce znacznie spowolni, tak że potencjalnie może być szkodliwa dla polityki klimatycznej UE. Tekst rozporządzenia nie odzwierciedla w bezpośredni sposób roli energii jądrowej. Energia ta ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia neutralności klimatycznej, co zostało potwierdzone zarówno w sprawozdaniach i analizach uznanych organizacji międzynarodowych, a przede wszystkim w dokumentach Komisji Europejskiej czy najnowszej rezolucji Parlamentu Europejskiego w sprawie COP 25 (pkt 59). Oprócz tego, ze względu na kontrowersje, jakie budzi kwestia energii jądrowej w ramach negocjacji w sprawie tekstu rozporządzenia, decyzja o włączeniu jej do systematyki nie powinna być podejmowana w drodze aktów niższego szczebla. Polska oczekuje, że w świetle kompromisu przyjętego w dziedzinie energii jądrowej i gazu, zasada neutralności technologicznej będzie respektowana w pracach nad aktami delegowanymi, a z unijnej systematyki nie zostaną wykluczone technologie niezbędne do osiągnięcia neutralności klimatycznej. W swoim sprawozdaniu na temat systematyki grupa ekspertów technicznych zaleciła utworzenia grupy ekspertów w celu zbadania wpływu gospodarowania wypalonym paliwem jądrowym i odpadami promieniotwórczymi na środowisko. Oczekujemy, że akty delegowane, zwłaszcza te dotyczące działań na rzecz łagodzenia zmiany klimatu, nie zostaną przyjęte, jeżeli taka obiektywna analiza nie zostanie przeprowadzona przez niezależnych ekspertów i jeżeli nie będzie ona uwzględniać danych przekazanych przez wiodące fora i organizacje międzynarodowe (IPCC, OECD). Polska zgadza się z ideą stworzenia ram prawnych, które zachęcałyby do finansowania zrównoważonego wzrostu. Naszym zdaniem jednak działania takie powinny być spójne z innymi działaniami podejmowanymi na poziomie Unii Europejskiej i powinny zapewniać proporcjonalność. Jesteśmy przekonani, że wprowadzenie w rozporządzeniu o systematyce dodatkowych obowiązków ujawniania informacji związanych ze zrównoważonym rozwojem, równoległe do obowiązków przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie ujawniania informacji, bez przeprowadzenia dogłębnej analizy podczas przygotowywania wniosku ustawodawczego przez Komisję Europejską, może doprowadzić do pozyskiwania kapitału poza rynkiem kapitałowym. Sytuacja taka mogłaby zatem być sprzeczna z działaniami przewidzianymi w ramach unii rynków kapitałowych. Co więcej, przyjęte podejście dotyczące regulowania obowiązku ujawniania informacji związanych ze	

zrównoważonym rozwojem równocześnie w dwóch aktach prawnych (rozporządzeniu o systematyce i rozporządzeniu o ujawnianiu informacji) prowadzi do braku przejrzystości przepisów i wątpliwości interpretacyjnych po stronie podmiotów, do których przepisy te są kierowane. Mając powyższe na uwadze, apelujemy do Komisji Europejskiej, by przy przyjmowaniu aktów delegowanych należycie uwzględniała zasady proporcjonalności i spójności, tak by zapewnić również realizację celów unii rynków kapitałowych. Apelujemy też do Komisji Europejskiej, by przy przedstawianiu wniosków ustawodawczych w przyszłości, brała pod uwagę istniejący związek między niniejszym rozporządzeniem a rozporządzeniem o ujawnianiu informacji. W związku z powyższym Polska nie sprzeciwia się przyjęciu rozporządzenia o zrównoważonym finansowaniu: systematyka, ale nie może go poprzeć.	
Oświadczenie Szwecji Szwecja chciałaby przypomnieć o swoich obawach związanych z potraktowaniem kwestii zrównoważonej gospodarki leśnej i polityki leśnej w rozporządzeniu o systematyce. W trakcie negocjacji nieustannie apelowaliśmy o jasne i jednoznaczne odniesienie do definicji „zrównoważonej gospodarki leśnej” przyjętej w ramach Forest Europe. Ubolewamy nad tym, że odniesienie to nie zostało utrzymane w ostatecznym tekście kompromisowym. Uzgodniona na szczecelu międzynarodowym, powszechnie znana i uznana definicja „zrównoważonej gospodarki leśnej” przyjęta w ramach Forest Europe przyczyniła się do propagowania ogólnoeuropejskiego wspólnego rozumienia tego terminu przez blisko 30 lat. W ostatecznym kompromisie wypracowanym przez współprawodawców wprowadzono inne pojęcie zrównoważonej gospodarki leśnej, które może osłabić wspólne rozumienie tego terminu wśród 47 sygnatariuszy rezolucji Forest Europe, w tym UE i jej państw członkowskich. Utrzymanie tej uzgodnionej definicji ma kluczowe znaczenie, jeśli chodzi o rozwijanie i stosowanie rozporządzenia o systematyce. Odejście od tego wspólnego rozumienia mogłoby doprowadzić do niespójnego stosowania i wykorzystywania terminu „zrównoważona gospodarka leśna”. Chcielibyśmy także przypomnieć, że Rada Unii Europejskiej dwukrotnie stwierdziła w tym roku¹, że choć UE realizuje wiele polityk związanych z lasami, Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie zawiera odniesienia do wspólnej unijnej polityki leśnej, że to państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność za lasy oraz że wszystkie związane z lasami decyzje i polityki unijne muszą uwzględniać zasadę pomocniczości oraz kompetencje państw członkowskich w tej dziedzinie. W związku z tym, że ostateczny tekst rozporządzenia o systematyce nie został uznany za możliwy do zaakceptowania, jeśli chodzi o potraktowanie w nim kwestii zrównoważonej gospodarki leśnej i polityki leśnej, Szwecja nie jest w stanie poprzeć przyjęcia tego rozporządzenia. Apelujemy do Komisji i przyszłych grup ekspertów o uwzględnienie powyższych uwag przy opracowywaniu technicznych kryteriów kwalifikacji i przepisów wtórnych. ¹ Konkluzje Rady i rządów państw członkowskich zasiadających w Radzie w sprawie komunikatu dotyczącego zintensyfikowania działań UE na rzecz ochrony i odtwarzania światowych lasów (przyjęte 16 grudnia 2019 r.) Konkluzje Rady w sprawie postępów w realizacji strategii leśnej UE oraz w sprawie nowych ram strategicznych dotyczących lasów (przyjęte 15 kwietnia 2019 r.).	

Oświadczenie Republiki Czeskiej i Słowacji Delegacja Republiki Czeskiej i delegacja Słowacji wyrażają uznanie dla wysiłków prezydencji na rzecz wypracowania porozumienia z Parlamentem Europejskim w sprawie dossier poświęconego systematyce. Mając na uwadze dalsze prace, naszym zdaniem należy przedstawić dwie uwagi dotyczące kwestii zrównoważonej gospodarki leśnej i polityki leśnej. W trakcie negocjacji w sprawie systematyki nieustannie apelowaliśmy o jasne i jednoznaczne odniesienie do definicji „zrównoważonej gospodarki leśnej” przyjętej w ramach Forest Europe. Ubolewamy nad tym, że odniesienie to nie zostało utrzymane w ostatecznym tekście kompromisowym. Uzgodniona na szczeblu międzynarodowym, powszechnie znana i uznana definicja „zrównoważonej gospodarki leśnej” przyjęta w ramach Forest Europe przyczyniła się do propagowania ogólnoeuropejskiego wspólnego rozumienia tego terminu przez blisko 30 lat. W ostatecznym kompromisie wypracowanym przez współprawodawców wprowadzono inne pojęcie zrównoważonej gospodarki leśnej, które może osłabić wspólne rozumienie tego terminu wśród 47 sygnatariuszy rezolucji Forest Europe, w tym UE i jej państw członkowskich. Utrzymanie tej uzgodnionej definicji ma kluczowe znaczenie, jeśli chodzi o rozwijanie i stosowanie rozporządzenia o systematyce. Odejście od tego wspólnego rozumienia mogłoby doprowadzić do niespójnego stosowania i wykorzystywania terminu „zrównoważona gospodarka leśna”. Chcielibyśmy także przypomnieć, że Rada Unii Europejskiej dwukrotnie stwierdziła w tym roku*, że choć UE realizuje wiele polityk związanych z lasami, Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie zawiera odniesienia do wspólnej unijnej polityki leśnej, że to państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność za lasy oraz że wszystkie związane z lasami decyzje i polityki unijne muszą uwzględniać zasadę pomocniczości oraz kompetencje państw członkowskich w tej dziedzinie. Apelujemy do Komisji i przyszłych grup ekspertów o uwzględnienie powyższych uwag przy opracowywaniu technicznych kryteriów kwalifikacji i przepisów wtórnych. * Konkluzje Rady i rządów państw członkowskich zasiadających w Radzie w sprawie komunikatu dotyczącego zintensyfikowania działań UE na rzecz ochrony i odtwarzania światowych lasów (przyjęte 16 grudnia 2019 r.); konkluzje Rady w sprawie postępów w realizacji strategii leśnej UE oraz w sprawie nowych ram strategicznych dotyczących lasów (przyjęte 15 kwietnia 2019 r.).	
Oświadczenie Węgier Chcielibyśmy wyrazić zaniepokojenie w związku ze znacznym rozszerzeniem zakresu przedmiotowego i podmiotowego niniejszego rozporządzenia. Rozszerzenie zakresu na produkty, które nie służą realizacji żadnego celu środowiskowego, społecznego ani w zakresie zarządzania, zwiększyłoby jedynie obciążenie administracyjne uczestników rynku, nie zapewniając przy tym innych przydatnych informacji inwestorom. Co więcej, rozszerzenie zakresu na spółki objęte zakresem art. 19a i 29a dyrektywy 2013/34/UE również nie jest właściwe. Wymogi ujawniania informacji niefinansowych podlegają ocenie adekwatności przeprowadzonej przez Komisję Europejską, przewiduje się również ich przegląd, a zatem wszelkie nowe wymogi w tej dziedzinie powinny być zostać wprowadzone po szczegółowej ocenie przez odnośnych ekspertów.	

Procedura pisemna zakończona w dniu 15 kwietnia 2020 r.	CM 2000/20
Wielostronne ustalenie dotyczące tymczasowego arbitrażu odwoławczego na podstawie art. 25 uzgodnienia w sprawie rozstrzygania sporów – Zatwierdzenie	7112/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 15 kwietnia 2020 r.	CM 2057/20
Rada Zarządzająca Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Miejscu Pracy – Mianowanie Gintarė BUŽINSKAITĖ, zastępcy członka z Litwy, na miejsce Viliji KONDROTIENĖ, która złożyła rezygnację	6514/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 15 kwietnia 2020 r.	CM 2056/20
Rada Zarządzająca Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Miejscu Pracy – Mianowanie Aggeliki MOIROU, zastępcy członka z Grecji, na miejsce Georgiosa GOURZOULIDISA, który złożył rezygnację	6513/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 15 kwietnia 2020 r.	CM 2055/20
Zarząd Europejskiego Instytutu ds. Równości Kobiet i Mężczyzn – Mianowanie Katji GERSTMANN, zastępcy członka z Austrii, w miejsce Evy-Marii BURGER, która złożyła rezygnację	6154/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 15 kwietnia 2020 r.	CM 2054/20
Komitety Doradczy ds. Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego – Mianowanie Anny SVÄRD, członkini ze Szwecji, na miejsce Johanny MÖLLERBER, która złożyła rezygnację	6600/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 16 kwietnia 2020 r.	CM 2048/20
<i>Decyzja Rady w sprawie przedłużenia mandatu szefa misji doradczej Unii Europejskiej na rzecz reformy sektora bezpieczeństwa w Iraku (EUAM Iraq)</i> Decyzja Rady (WPZiB) 2020/530 z dnia 16 kwietnia 2020 r. w sprawie przedłużenia mandatu szefa misji doradczej Unii Europejskiej na rzecz reformy sektora bezpieczeństwa w Iraku (EUAM Iraq) Dz.U. L 120 z 17.4.2020, s. 1–2	6917/20

Procedura pisemna zakończona w dniu 16 kwietnia 2020 r.	CM 2048/20
<i>Środki ograniczające wobec Syrii – wstępne powiadomienia</i> Ogłoszenie skierowane do pewnych osób i podmiotów, do których mają zastosowanie środki ograniczające przewidziane w decyzji Rady 2013/255/WPZiB oraz rozporządzeniu Rady (UE) nr 36/2012 w sprawie środków ograniczających w związku z sytuacją w Syrii 2020/C 124/02 Dz.U. C 124 z 17.4.2020, s. 2–2	6940/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 17 kwietnia 2020 r.	CM 2062/20
<i>Rozporządzenie Rady zmieniające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 1311/2013 określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020 w odniesieniu do zakresu łącznego marginesu na zobowiązania</i> Rozporządzenie Rady (UE, Euratom) 2020/538 z dnia 17 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 1311/2013 określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020 w odniesieniu do zakresu łącznego marginesu na zobowiązania Dz.U. L 119I z 17.4.2020, s. 1–3	7170/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 17 kwietnia 2020 r.	CM 2061/20
Zatwierdzenie przesunięcia środków nr DEC 03/2020 w ramach sekcji III – Komisja – budżetu ogólnego na rok 2020	7116/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 21 kwietnia 2020 r.	CM 2076/20
<i>Decyzja Rady przedłużająca obowiązywanie tymczasowego odstępstwa od regulaminu wewnętrznego Rady, wprowadzonego decyzją (UE) 2020/430 w związku z utrudnieniami w podróżowaniu spowodowanymi przez pandemię Covid-19 w Unii</i> Decyzja Rady (UE) 2020/556 z dnia 21 kwietnia 2020 r. przedłużająca obowiązywanie tymczasowego odstępstwa od regulaminu wewnętrznego Rady, wprowadzonego decyzją (UE) 2020/430 w związku z utrudnieniami w podróżowaniu spowodowanymi przez pandemię COVID-19 w Unii Dz.U. L 128I z 23.4.2020, s. 1–1	7337/20

Procedura pisemna zakończona w dniu 22 kwietnia 2020 r.	CM 2041/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1301/2013 i (UE) nr 1303/2013 w odniesieniu do szczególnych środków zapewniających wyjątkową elastyczność na potrzeby wykorzystania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w odpowiedzi na epidemię COVID-19</i> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/558 z dnia 23 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1301/2013 i (UE) nr 1303/2013 w odniesieniu do szczególnych środków zapewniających wyjątkową elastyczność na potrzeby wykorzystania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w odpowiedzi na epidemię COVID-19 <u>Dz.U. L 130 z 24.4.2020, s. 1–6</u>	7/20 REV1
Oświadczenie Grecji Musimy podkreślić, że sprawą najwyższej wagi jest zwiększenie możliwości realokacji dostępnych zasobów (pomiędzy funduszami i pomiędzy kategoriami regionów) na lata poprzedzające rok 2020 (czyli 2017–2019), jako że ta dodatkowa elastyczność w odniesieniu do rocznych zobowiązań w latach 2017–2019 pozwoli Grecji skuteczniej reagować na obecny kryzys o bezprecedensowej skali. Duże znaczenie ma również zezwolenie na udzielanie wsparcia niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, w szczególności w odniesieniu do wykorzystania instrumentów finansowych.	
Oświadczenie Hiszpanii Hiszpania docenia elastyczność przewidzianą w inicjatywie inwestycyjnej „plus” w odpowiedzi na koronawirusa i zwraca się do Komisji o dalsze dostosowywanie regulacji dotyczących europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych tak, by zapewnić władzom krajowym i regionalnym pewność prawa. Przy okazji kolejnej zmiany należy wziąć pod uwagę takie elementy, jak elastyczność w wykorzystywaniu rocznych zobowiązań z lat 2017, 2018 i 2019, terminy przeprowadzania kontroli i audytów oraz większą pewność prawa, jeśli chodzi o definicję siły wyższej.	
Oświadczenie Łotwy Zwracamy uwagę na to, że zgodnie z nowym art. 25a akapit drugi nie będzie trzeba przestrzegać zasady, zgodnie z którą 1/3 Funduszu Spójności jest przeznaczona dla państw członkowskich, które przystąpiły do UE w 2004 r. lub później, a środki mogą być przesuwane pomiędzy EFRR, EFS i Funduszem Spójności. Przepisy pkt 6 załącznika VII do rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów nie mają znaczenia w tym względzie. Elastyczność w zakresie przesunięć pomiędzy funduszami ma duże znaczenie, by przezwyciężyć bieżący kryzys zdrowotny i by zapewnić skuteczny pakiet inwestycji w celu wsparcia szybkiego ożywienia gospodarczego.	

Procedura pisemna zakończona w dniu 22 kwietnia 2020 r.	CM 2042/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie (UE) nr 223/2014 w odniesieniu do wprowadzenia szczególnych środków reagowania na epidemię COVID-19</i> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/559 z dnia 23 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 223/2014 w odniesieniu do wprowadzenia szczególnych środków reagowania na epidemię COVID-19 Dz.U. L 130 z 24.4.2020, s. 7–10	8/20 REV1
Procedura pisemna zakończona w dniu 22 kwietnia 2020 r.	CM 2063/20
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/745 w sprawie wyrobów medycznych w odniesieniu do dat rozpoczęcia stosowania niektórych jego przepisów</i> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/561 z dnia 23 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/745 w sprawie wyrobów medycznych w odniesieniu do dat rozpoczęcia stosowania niektórych jego przepisów (Tekst mający znaczenie dla EOG) Dz.U. L 130 z 24.4.2020, s. 18–22	10/20 REV1
Procedura pisemna zakończona w dniu 22 kwietnia 2020 r.	CM 2064/20 REV1
<i>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenia (UE) nr 508/2014 i (UE) nr 1379/2013 w odniesieniu do środków szczególnych mających na celu złagodzenie skutków epidemii COVID-19 dla sektora rybołówstwa i akwakultury</i> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/560 z dnia 23 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 508/2014 i (UE) nr 1379/2013 w odniesieniu do środków szczególnych mających na celu złagodzenie skutków epidemii COVID-19 dla sektora rybołówstwa i akwakultury Dz.U. L 130 z 24.4.2020, s. 11–17	9/20 REV1

Oświadczenie Szwecji Co do zasady Szwecja jest przeciwna dopłatom do składowania oraz temu, by zasoby budżetowe przeznaczone na gromadzenie danych i kontrolę były wykorzystywane do innych celów. Może jednak zaakceptować proponowane środki w tym konkretnym przypadku ze względu na nadzwyczajne okoliczności. Szwecja uważa, że co do zasady nie należy przedłużać ich obowiązywania po grudniu 2020 r.	
Oświadczenie Komisji Komisja z zadowoleniem przyjmuje szybkie przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę wniosku Komisji w sprawie zmiany Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, służącej złagodzeniu skutków epidemii Covid-19 i pomocy rybakom i producentom z sektora akwakultury. Komisja pragnie podkreślić, że kontrola rybołówstwa i gromadzenie danych naukowych mają ogromne znaczenie dla zrównoważonego zarządzania zasobami rybnymi w oparciu o najlepsze dostępne doradztwo naukowe i skuteczne egzekwowanie przepisów. Zmniejszenie zasobów finansowych na te potrzeby nie powinno prowadzić do pogorszenia wyników w tych ważnych obszarach wspólnej polityki rybołówstwa. Komisja pragnie podkreślić, że jej wniosek, jak również wprowadzone do niego zmiany, stanowią odpowiedź na wyjątkową sytuację kryzysową spowodowaną pandemią Covid-19 oraz wyjątkową i natychmiastową potrzebę wsparcia, które pozwoli zaradzić jej skutkom. Nie mogą one przesądzać o przyszłym rozporządzeniu w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego.	

Procedura pisemna zakończona w dniu 22 kwietnia 2020 r.	CM 2082/20
Decyzja Rady zmieniająca decyzję 2013/184/WPZiB i rozporządzenie wykonawcze Rady wykonujące rozporządzenie (UE) nr 401/2013 w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko Mjanmie/Birmie Decyzja Rady (WPZiB) 2020/563 z dnia 23 kwietnia 2020 r. zmieniająca decyzję 2013/184/WPZiB w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko Mjanmie/Birmie Dz.U. L 130 z 24.4.2020, s. 25–26	6888/20
Rozporządzenie wykonawcze Rady wykonujące rozporządzenie (UE) nr 401/2013 dotyczące środków ograniczających skierowanych przeciwko Mjanmie/Birmie Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) 2020/562 z dnia 23 kwietnia 2020 r. wykonujące rozporządzenie (UE) nr 401/2013 dotyczące środków ograniczających skierowanych przeciwko Mjanmie/Birmie Dz.U. L 130 z 24.4.2020, s. 23–24	6890/20
Decyzja Rady i rozporządzenie wykonawcze Rady dotyczące środków ograniczających skierowanych przeciwko Mjanmie/Birmie – projekt ogłoszeń Ogłoszenie skierowane do osób objętych środkami ograniczającymi przewidzianymi w decyzji Rady 2013/184/WPZiB, zmienionej decyzją Rady (WPZiB) 2020/563, i w rozporządzeniu (UE) nr 401/2013, wykonywanym rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) 2020/562 dotyczących środków ograniczających skierowanych przeciwko Mjanmie/Birmie 2020/C 133/02 Dz.U. C 133 z 24.4.2020, s. 2–3	6986/20
Decyzja Rady zmieniająca decyzję (WPZiB) 2018/298 w sprawie wspierania przez Unię działań Komisji Przygotowawczej Organizacji do spraw Traktatu o Całkowitym Zakazie Prób Jądrowych (CTBTO) Decyzja Rady (WPZiB) 2020/564 z dnia 23 kwietnia 2020 r. zmieniająca decyzję (WPZiB) 2018/298 w sprawie wspierania przez Unię działań Komisji Przygotowawczej Organizacji do spraw Traktatu o Całkowitym Zakazie Prób Jądrowych (CTBTO) w celu zwiększenia jej zdolności w zakresie monitorowania i kontroli oraz w ramach realizacji strategii UE przeciw rozprzestrzenianiu broni masowego rażenia Dz.U. L 130 z 24.4.2020, s. 27–27	7270/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 24 kwietnia 2020 r.	CM 2040/20
Decyzja Rady dotycząca podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a Japonią Decyzja Rady dotycząca podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a Japonią	15259/19
Umowa w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a Japonią	15260/19

Procedura pisemna zakończona w dniu 24 kwietnia 2020 r.	CM 2038/20
<i>Umowa między Unią Europejską a Republiką Korei w sprawie niektórych aspektów przewozów lotniczych</i>	15079/19
Decyzja Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii, Umowy między Unią Europejską a Republiką Korei w sprawie niektórych aspektów przewozów lotniczych	15082/19
Procedura pisemna zakończona w dniu 27 kwietnia 2020 r.	CM 2110/20
<i>Decyzja Rady w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej ustanowionego na mocy umowy między Unią Europejską a Nową Zelandią o współpracy i wzajemnej pomocy administracyjnej w sprawach celnych w odniesieniu do przyjęcia regulaminu wewnętrznego Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej</i>	6882/20
Decyzja Rady w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej ustanowionego na mocy umowy między Unią Europejską a Nową Zelandią o współpracy i wzajemnej pomocy administracyjnej w sprawach celnych w odniesieniu do przyjęcia regulaminu wewnętrznego Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej	
<i>Decyzja Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej między Unią Europejską a Nową Zelandią w sprawie przyjęcia jego regulaminu wewnętrznego</i>	6932/20
Decyzja Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej między Unią Europejską a Nową Zelandią w sprawie przyjęcia jego regulaminu wewnętrznego	
Procedura pisemna zakończona w dniu 28 kwietnia 2020 r.	CM 2115/20
<i>Decyzja Rady w sprawie mianowania członków Komitetu Naukowo-Technicznego</i>	6602/20
Decyzja Rady z dnia 28 kwietnia 2020 r. w sprawie mianowania członków Komitetu Naukowo-Technicznego 2020/C 145/01 Dz.U. C 145 z 30.4.2020, s. 1–1	
Procedura pisemna zakończona w dniu 30 kwietnia 2020 r.	CM 2128/20
Decyzja Rady w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum wspólnego komitetu odpowiedzialnego za wdrażanie umowy ustanowionego na mocy art. 18 Umowy o dobrowolnym partnerstwie dotyczącej egzekwowania prawa, zarządzania i handlu w dziedzinie leśnictwa między Unią Europejską a Socjalistyczną Republiką Wietnamu, w odniesieniu do przyjęcia regulaminu wspólnego komitetu odpowiedzialnego za wdrażanie umowy	15095/19 7027/20
Procedura pisemna zakończona w dniu 30 kwietnia 2020 r.	CM 2126/20
Decyzja Rady w sprawie mianowania Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej na okres od dnia 1 lipca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2025 r.	7570/20