



Bruxelas, 18 de maio de 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NOTA

Assunto: LISTA MENSAL DOS ATOS DO CONSELHO - ABRIL DE 2020

O presente documento contém uma lista dos atos¹ adotados pelo Conselho em abril de 2020^{2,3}.

Contém informações sobre a adoção dos atos legislativos e não legislativos, nomeadamente:

- a data de adoção,
- a reunião correspondente do Conselho,
- o número do documento adotado,
- a referência do Jornal Oficial,
- referência à ata da sessão do Conselho em que o ato foi adotado.

¹ A fim de facilitar as remissões, são também indicados os "títulos abreviados", como mencionados nas ordens do dia do Conselho (ver em *itálico*).

² Com exceção de determinados atos de alcance limitado, tais como decisões processuais, nomeações, decisões orçamentais pontuais, etc.

³ No caso dos atos legislativos adotados pelo processo legislativo ordinário, pode existir uma diferença entre a data da reunião do Conselho em que o ato legislativo foi adotado e a data efetiva do ato em questão, na medida em que os atos legislativos abrangidos por esse processo só são considerados adotados depois de assinados pelo presidente do Conselho e pelo presidente do Parlamento Europeu, bem como pelos secretários-gerais das duas instituições.

O presente documento está igualmente disponível no sítio web do Conselho, no endereço:

[Listas mensais dos atos do Conselho \(atos\) – Consilium](#)

Os documentos referidos na lista podem ser obtidos no registo público de documentos do Conselho, no endereço: [Documentos e publicações - Consilium](#).

Caso não estejam diretamente disponíveis, pode ser apresentado um pedido de acesso aos documentos em:

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

Note-se que estes documentos se destinam exclusivamente a informação – só as atas do Conselho fazem fé. Estas estão disponíveis no sítio web do Conselho, no endereço: [Atas do Conselho - Consilium](#)

INFORMAÇÃO SOBRE OS ATOS ADOTADOS PELO CONSELHO EM ABRIL DE 2020	
Procedimento escrito concluído em 2 de abril de 2020	CM 1983/20
<i>Decisão do Conselho que nomeia o representante especial da União Europeia para o Diálogo Belgrado-Pristina e para outros assuntos regionais dos Balcãs Ocidentais</i> Decisão (PESC) 2020/489 do Conselho, de 2 de abril de 2020, que nomeia o representante especial da União Europeia para o Diálogo Belgrado-Pristina e para outros assuntos regionais dos Balcãs Ocidentais JO L 105 de 3.4.2020, p. 3-6	6754/20
<i>Regulamento do Conselho que altera o Regulamento (UE) n.º 1352/2014 que impõe medidas restritivas tendo em conta a situação no Iémen</i> Regulamento (UE) 2020/488 do Conselho, de 2 de abril de 2020, que altera o Regulamento (UE) n.º 1352/2014 que impõe medidas restritivas tendo em conta a situação no Iémen JO L 105 de 3.4.2020, p. 1-2	6831/20
Procedimento escrito concluído em 3 de abril de 2020	CM 1868/20
<i>Decisão do Conselho sobre a existência de um défice excessivo na Roménia</i> Decisão (UE) 2020/509 do Conselho, de 3 de abril de 2020, sobre a existência de um défice excessivo na Roménia JO L 110 de 8.4.2020, p. 58-59	6304/20
Procedimento escrito concluído em 3 de abril de 2020	CM 1868/20
<i>Recomendação do Conselho com vista a pôr termo à situação de défice orçamental excessivo na Roménia</i> Recomendação do Conselho, de 3 de abril de 2020, com vista a pôr termo à situação de défice orçamental excessivo na Roménia 2020/C 116/01 JO C 116 de 8.4.2020, p. 1-3	6305/20
Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 2020/20
<i>Decisão do Conselho relativa à assinatura, em nome da União Europeia e dos seus Estados-Membros, do Protocolo ao Acordo de Cooperação relativo a um sistema mundial civil de navegação por satélite (GNSS) entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros e a Ucrânia, a fim de ter em conta a adesão da República da Bulgária, da República da Croácia e da Roménia à União Europeia</i> Decisão (UE) 2020/520 do Conselho, de 18 de novembro de 2019, relativa à assinatura, em nome da União Europeia e dos seus Estados-Membros, do Protocolo ao Acordo de Cooperação relativo a um sistema mundial civil de navegação por satélite (GNSS) entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros e a Ucrânia, a fim de ter em conta a adesão da República da Bulgária, da República da Croácia e da Roménia à União Europeia JO L 117 de 15.04.2020, p. 1-2	13318/19

Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 2013/20
<i>Decisão do Conselho relativa à posição a tomar em nome da União Europeia no Comité Diretor Regional da Comunidade dos Transportes no que respeita a determinadas questões orçamentais no âmbito da aplicação do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes</i> Decisão (UE) 2020/522 do Conselho, de 7 de abril de 2020, relativa à posição a tomar em nome da União Europeia no Comité Diretor Regional da Comunidade dos Transportes no que respeita a determinadas questões orçamentais no âmbito da aplicação do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes JO L 117 de 15.4.2020, p. 9-9	6432/20 6534/20
Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 2006/20
<i>Decisão do Conselho que altera a Decisão 2011/235/PESC, que impõe medidas restritivas contra certas pessoas e entidades tendo em conta a situação no Irão</i> Decisão (UE) 2020/512 do Conselho, de 7 de abril de 2020, que altera a Decisão 2011/235/PESC do Conselho, que impõe medidas restritivas contra certas pessoas e entidades tendo em conta a situação no Irão JO L 113 de 8.4.2020, p. 22-37	6113/20
<i>Regulamento de execução do Conselho que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 359/2011 que impõe medidas restritivas contra determinadas pessoas, entidades e organismos tendo em conta a situação no Irão</i> Regulamento de Execução (UE) 2020/510 do Conselho, de 7 de abril de 2020, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 359/2011 que impõe medidas restritivas contra determinadas pessoas, entidades e organismos tendo em conta a situação no Irão JO L 113 de 8.4.2020, p. 1-17	6115/20
<i>Decisão do Conselho que altera a Decisão (PESC) 2017/1869 relativa à missão de aconselhamento da União Europeia de apoio à reforma do setor da segurança no Iraque (EUAM Iraque)</i> Decisão (PESC) 2020/513 do Conselho, de 7 de abril de 2020, que altera a Decisão (PESC) 2017/1869 relativa à missão de aconselhamento da União Europeia de apoio à reforma do setor da segurança no Iraque (EUAM Iraque) JO L 113 de 8.4.2020, p. 38-40	6270/20

Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 1987/20
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários</i> <i>- Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho</i> Posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção de um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários - Adotada pelo Conselho em 7 de abril de 2020	5115/20
Nota justificativa do Conselho	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Declaração da Bélgica A Bélgica tomou nota dos resultados do acordo provisório alcançado a 11 de dezembro entre o Parlamento Europeu e o Conselho sobre os pilares social e de mercado do Pacote Mobilidade I. A Bélgica congratula-se com a melhoria substancial das condições de trabalho dos condutores de camiões, em particular através da proibição do repouso semanal na cabina e da aplicação do destacamento para operações de cabotagem. De futuro, deverão ser instauradas condições de concorrência mais equitativas através da inclusão dos veículos comerciais ligeiros no âmbito de aplicação de todo o Pacote Mobilidade I, do regresso dos camiões à base a cada oito semanas e do calendário ambicioso para a implantação de novos tacógrafos inteligentes que permitam aplicar melhor as regras atuais e as novas. Por conseguinte, a Bélgica considera que é incoerente restringir mais o acesso ao mercado impondo um período de espera de quatro dias para a cabotagem quando, simultaneamente, a União Europeia irá assegurar uma convergência social ascendente. No nosso entender, o período de espera constitui um obstáculo ao comércio contrário ao espírito do mercado interno e à eficiência da cadeia logística, uma vez que as operações de cabotagem permitem evitar deslocações em vazio. Lamentamos também a inclusão de uma proposta sobre o destacamento de longa duração, que não constava da proposta da Comissão nem dos acordos dos dois legisladores, e que ainda não foi cuidadosamente avaliada. Apesar dos elementos sociais positivos contidos no pacote, a Bélgica abster-se-á na votação sobre o acordo.	

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia manifestam a sua profunda preocupação com o facto de o acordo provisório sobre o Pacote Mobilidade I ser contrário à liberdade fundamental de prestação de serviços no mercado único, ao princípio da livre circulação de trabalhadores, bem como às principais políticas e objetivos da UE em matéria de clima. Em especial, o requisito do regresso dos veículos pesados ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos de oito em oito semanas é contrário aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima estabelecidos pela Comissão Europeia no novo Pacto Ecológico em 11 de dezembro de 2019. Tal obrigação, se for adotada, acarretará um aumento significativo do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, consequentemente, um aumento substancial das emissões de CO2 provenientes do setor dos transportes. Este setor representa já cerca de um quarto das emissões de GEE na UE.

Apesar dos nossos esforços para chamar a atenção sobre estes pontos e independentemente das provas científicas resultantes de estudos sobre o impacto de uma tal obrigação no aumento das deslocações em vazio e das emissões de CO2, não há qualquer sensibilidade quanto ao impacto esperado desta disposição e são rejeitados os argumentos racionais. Ao mesmo tempo, embora o Programa Legislar Melhor exija que sejam realizadas avaliações de impacto a nível da UE para todas essas medidas, até à data ainda não foi apresentada qualquer avaliação desse tipo.

O regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento é apenas um exemplo das medidas excessivamente restritivas e discriminatórias propostas no Pacote Mobilidade I. Temos preocupações semelhantes quanto às limitações em matéria de cabotagem sob a forma de um período de espera excessivo. Este período de espera equivale a uma medida protecionista, que terá um efeito bastante negativo no mercado único. De acordo com as estimativas de institutos de investigação de renome, a obrigação de regresso dos camiões, bem como as restrições impostas às operações de cabotagem gerarão milhões de toneladas adicionais de emissões de CO2 por ano.

Outro grande motivo de preocupação é o facto de o regresso obrigatório do veículo colocar em posição desvantajosa os Estados-Membros que, em virtude da sua situação geográfica, terão grandes dificuldades em prestar serviços de transporte por camião no mercado único, uma vez que os seus veículos terão de cobrir distâncias muito maiores e ultrapassar barreiras naturais consideráveis, em particular no caso das ilhas.

A concorrência desleal de operadores de países terceiros é também um fator que não foi devidamente tido em conta, o que é tanto mais preocupante quanto a solução a adotar terá efeitos a longo prazo não só no setor dos transportes, mas também em toda a economia da UE.

O setor dos transportes merece um sólido e justo quadro jurídico da UE, que estimule mais o seu desenvolvimento, instaurando ao mesmo tempo regras realistas e exequíveis. Em vez de prever disposições equilibradas e um verdadeiro compromisso, o acordo provisório impõe medidas restritivas, desproporcionadas e protecionistas.

O Pacote Mobilidade I é um dossiê crucial para o mercado único europeu e para o setor do transporte rodoviário. Hoje, mais do que nunca, temos de preservar o bom funcionamento do mercado único e as economias de todos os Estados-Membros da UE, garantindo ao mesmo tempo a coerência com as outras políticas da UE.

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia manifestaram a sua objecção à inclusão automática da cláusula de subsidiariedade e de proporcionalidade no acordo político adotado relativamente aos três atos jurídicos do Pacote Mobilidade I durante a revisão técnica dos textos pelos juristas-linguistas.

Reconhecemos que os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade são fundamentais para o exercício das competências da UE. No entanto, o aditamento de tal cláusula nesta fase tardia do processo legislativo não é boa prática em geral e, no caso do Pacote Mobilidade I, é particularmente difícil de aceitar devido ao carácter político sensível de todo o dossiê e tendo em conta as consequências a longo prazo das disposições propostas para o funcionamento do setor do transporte rodoviário europeu.

Lamentavelmente, esta situação também demonstra que a celeridade dos procedimentos afetou negativamente a qualidade da legislação adotada. Além disso, gostaríamos de sublinhar que não foi avaliado o impacto de algumas disposições fundamentais do acordo político. Este facto foi igualmente reconhecido pela Comissão na declaração que apresentou na reunião do Coreper I de 20 de dezembro de 2019, em que confirmou que algumas medidas não faziam parte das propostas da Comissão apresentadas em 31 de maio de 2017 e não tinham sido objeto de qualquer avaliação de impacto.

A inexistência de uma análise exaustiva impede a avaliação adequada das medidas propostas nos três atos legislativos do Pacote Mobilidade I no que respeita à sua conformidade com a regra da proporcionalidade.

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia, tendo em conta a propagação sem precedentes do coronavírus COVID-19, cujo impacto já se faz sentir e, lamentavelmente, continuará a afetar profundamente o setor dos transportes rodoviários, apelam à suspensão dos trabalhos sobre o Pacote Mobilidade I até que a pandemia termine. Por conseguinte, votamos contra a adoção do dossiê por procedimento escrito neste momento difícil.

Prevê-se que a maioria das empresas suspenda ou encerre as operações, o que conduzirá a uma redução significativa da oferta de serviços de transporte e, consequentemente, da entrega de bens, em detrimento dos cidadãos da UE e do bom funcionamento da economia.

Atendendo ao papel indispensável do transporte rodoviário no esforço de recuperação pós-COVID-19 e às perdas consideráveis sofridas pelo setor durante a gestão da epidemia, o transporte rodoviário e a economia da UE não estarão em condições de suportar o choque inútil, imposto pela regulamentação, que o Pacote Mobilidade I irá causar. Neste contexto, importa ter presente que a grande maioria das empresas de transporte rodoviário na União Europeia são pequenas e médias empresas, especialmente vulneráveis.

Nas circunstâncias atuais, a adoção do Pacote Mobilidade I na sua forma atual não é razoável nem se justifica. Gostaríamos de salientar que, quando terminar a crise do coronavírus, o panorama económico da UE será completamente diferente e acreditamos que o setor dos transportes rodoviários necessitará de novas soluções para fazer face a esta nova realidade.

Tendo em conta a situação acima referida, estamos convictos de que as soluções previstas no Pacote Mobilidade I necessitam de ser reformuladas a fim de poderem dar resposta à nova realidade económica. Por conseguinte, propomos a suspensão dos trabalhos sobre este dossiê até que a pandemia termine.

Declaração da Estónia

A Estónia apoia plenamente os objetivos das propostas iniciais dos pilares social e de mercado do Pacote Mobilidade I, que se destinavam a preparar o caminho para a definição de regras claras em matéria de transporte rodoviário. A Estónia considera que o mercado do transporte rodoviário internacional de mercadorias na União Europeia tem de ser conforme com os princípios gerais do mercado único, aberto à concorrência, eficaz e respeitador do ambiente. A Estónia considera que os requisitos adicionais não devem impor encargos administrativos excessivos às empresas ou às autoridades do setor público, nem ser contrários aos objetivos da política climática da União Europeia.

Durante as negociações do Pacote, a Estónia adotou uma abordagem construtiva procurando ter em conta e apoiar as propostas destinadas a melhorar as condições de trabalho dos condutores, a combater as práticas de mercado ilegais e a reduzir os efeitos negativos para o ambiente. No entanto, as negociações resultaram num acordo que coloca os transportadores estónios em desvantagem concorrencial, nomeadamente impondo às empresas de transporte rodoviário a obrigação de organizarem a atividade da sua frota de modo a que os veículos regressem ao Estado-Membro de estabelecimento num prazo de oito semanas após a sua saída ("obrigação de regresso do veículo").

Esta obrigação não fazia parte do pacote inicial nem foi objeto de uma avaliação de impacto aprofundada, o que suscita preocupação quanto à sua relação com o Acordo interinstitucional sobre legislar melhor de 13 de abril de 2016.

Em segundo lugar, a obrigação de regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento limita a zona geográfica das operações das empresas de transporte rodoviário desse Estado-Membro e, como tal, não está em conformidade com o objetivo do Pacote Mobilidade I de assegurar condições de concorrência equitativas.

Em terceiro lugar, dado que esta obrigação aumenta o número de deslocações em vazio e de emissões adicionais de CO₂, a Estónia considera que este requisito é contrário aos objetivos da política climática da UE e aos objetivos do Acordo de Paris e não está em consonância com as conclusões do Conselho Europeu de 12 de dezembro de 2019.

Além disso, a Estónia entende que este requisito é desproporcionado dado que o acordo já contém medidas de luta contra o fenómeno das chamadas "empresas de fachada". A obrigação de regresso do veículo poderá incentivar tais práticas e, além disso, encoraja as empresas de transporte rodoviário dos Estados-Membros periféricos a procederem à deslocalização, o que acarretará uma diminuição dos postos de trabalho e das receitas fiscais.

Por fim, dado que a medida é potencialmente suscetível de aumentar os volumes de tráfego, a Estónia está preocupada com o seu impacto na segurança rodoviária.

Por conseguinte, embora reiterando uma vez mais o seu apoio aos objetivos das propostas iniciais do pilar social e de mercado do Pacote Mobilidade I, a Estónia lamenta que a obrigação de regresso do veículo tenha sido incluída no acordo. No contexto acima descrito, a Estónia votará contra o referido acordo.

Declaração da Hungria

A Hungria gostaria de reiterar a sua profunda preocupação com os efeitos das diferentes componentes do primeiro pacote de mobilidade, que considera serem nocivos, provocarem distorções do mercado e terem implicações negativas para o clima, e expressa o seu grande descontentamento com a falta de avaliações de impacto adequadas e exaustivas, o que contraria os objetivos iniciais do primeiro pacote de mobilidade.

A Hungria mostrou-se sempre disponível para combater a fraude, os abusos e as práticas desleais, bem como para tentar melhorar as condições sociais dos condutores do setor do transporte rodoviário. A par da resolução destes problemas, devemos evitar a fragmentação, o protecionismo e a imposição de encargos administrativos excessivos às empresas europeias de transportes que operam em condições de lealdade no mercado interno do transporte rodoviário. Para nós, a preservação do eficaz funcionamento do nosso mercado interno não é negociável, uma vez que assim se criarão mais empregos e se aumentará a competitividade da Europa em tempos de crescentes tensões económicas a nível mundial. Por esse motivo, com este pacote deveríamos ter assegurado que o futuro quadro jurídico da UE permitisse tirar pleno partido das vantagens competitivas e, ao mesmo tempo, salvaguardasse a concorrência leal e um nível adequado de condições de trabalho para os condutores. Inversamente, o acordo final não atinge este equilíbrio e favorece apenas uma abordagem baseada no protecionismo nacional e em regras que é impossível fazer cumprir no setor.

Nomeadamente, e em particular, estamos convictos de que a existência de regras específicas para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário ("lex specialis") constitui uma restrição injustificada às liberdades fundamentais e que, por conseguinte, distorce as condições de concorrência na UE. Salientamos que o acordo final justifica as nossas reservas quanto à dissociação da questão do transporte rodoviário da alteração à Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores [Diretiva (UE) 2018/957]. Em especial, o modelo que foi introduzido, e que estabelece uma distinção entre tipos de transporte no que respeita ao destacamento de condutores não fazia parte da proposta da Comissão, pelo que não foi alvo de avaliação de impacto.

Em segundo lugar, consideramos também altamente problemático que a proibição total do repouso semanal na cabina não tenha em conta a escassez de áreas de repouso adequadas na UE com alojamento adequado para os condutores. Tal proibição constituiria, pois, uma disposição da UE impossível de fazer cumprir, o que poria em causa a sua legalidade.

Em terceiro lugar, no que respeita aos nossos objetivos em matéria de clima, a obrigação de o veículo regressar ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos de oito em oito semanas é contrária aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima que a Comissão Europeia apresentou no Pacto Ecológico Europeu em 11 de dezembro de 2019. Tal medida, se for adotada, acarretará um aumento do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, subsequentemente, um aumento das emissões de CO₂ provenientes do setor do transporte rodoviário.

O risco de se criar uma vantagem concorrencial desleal para os operadores de países terceiros é também um fator que não é devidamente tido em conta no acordo final. Além disso, a substituição obrigatória de tacógrafos dispendiosos traz consigo uma vantagem concorrencial para as transportadoras de países terceiros, uma vez que é incerta a data de instalação de tacógrafos inteligentes nos veículos das empresa que se regem pelo AETR.

A modernização do setor do transporte rodoviário europeu, elemento essencial da economia europeia, é uma necessidade tanto do ponto de vista social como da competitividade. Este objetivo não pode ser alcançado sem ter plenamente em conta a preservação do que já foi alcançado e o funcionamento do mercado interno, e sem atuar de forma responsável para alcançar os objetivos ambiciosos em matéria de clima.

Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 1986/20
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos</i> <i>- Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho</i> Posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos - Adotada pelo Conselho de 7 de abril de 2020	5114/20
Nota justificativa do Conselho	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Declaração da Bélgica A Bélgica tomou nota dos resultados do acordo provisório alcançado a 11 de dezembro entre o Parlamento Europeu e o Conselho sobre os pilares social e de mercado do Pacote Mobilidade I. A Bélgica congratula-se com a melhoria substancial das condições de trabalho dos condutores de camiões, em particular através da proibição do repouso semanal na cabina e da aplicação do destacamento para operações de cabotagem. De futuro, deverão ser instauradas condições de concorrência mais equitativas através da inclusão dos veículos comerciais ligeiros no âmbito de aplicação de todo o Pacote Mobilidade I, do regresso dos camiões à base a cada oito semanas e do calendário ambicioso para a implantação de novos tacógrafos inteligentes que permitam aplicar melhor as regras atuais e as novas. Por conseguinte, a Bélgica considera que é incoerente restringir mais o acesso ao mercado impondo um período de espera de quatro dias para a cabotagem quando, simultaneamente, a União Europeia irá assegurar uma convergência social ascendente. No nosso entender, o período de espera constitui um obstáculo ao comércio contrário ao espírito do mercado interno e à eficiência da cadeia logística, uma vez que as operações de cabotagem permitem evitar deslocações em vazio. Lamentamos também a inclusão de uma proposta sobre o destacamento de longa duração, que não constava da proposta da Comissão nem dos acordos dos dois colegisladores, e que ainda não foi cuidadosamente avaliada. Apesar dos elementos sociais positivos contidos no pacote, a Bélgica abster-se-á na votação sobre o acordo.	

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia manifestam a sua profunda preocupação com o facto de o acordo provisório sobre o Pacote Mobilidade I ser contrário à liberdade fundamental de prestação de serviços no mercado único, ao princípio da livre circulação de trabalhadores, bem como às principais políticas e objetivos da UE em matéria de clima.

Em especial, o requisito do regresso dos veículos pesados ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos de oito em oito semanas é contrário aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima estabelecidos pela Comissão Europeia no novo Pacto Ecológico em 11 de dezembro de 2019. Tal obrigação, se for adotada, acarretará um aumento significativo do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, consequentemente, um aumento substancial das emissões de CO2 provenientes do setor dos transportes. Este setor representa já cerca de um quarto das emissões de GEE na UE.

Apesar dos nossos esforços para chamar a atenção sobre estes pontos e independentemente das provas científicas resultantes de estudos sobre o impacto de uma tal obrigação no aumento das deslocações em vazio e das emissões de CO2, não há qualquer sensibilidade quanto ao impacto esperado desta disposição e são rejeitados os argumentos racionais. Ao mesmo tempo, embora o Programa Legislar Melhor exija que sejam realizadas avaliações de impacto a nível da UE para todas essas medidas, até à data ainda não foi apresentada qualquer avaliação desse tipo.

O regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento é apenas um exemplo das medidas excessivamente restritivas e discriminatórias propostas no Pacote Mobilidade I. Temos preocupações semelhantes quanto às limitações em matéria de cabotagem sob a forma de um período de espera excessivo. Este período de espera equivale a uma medida protecionista, que terá um efeito bastante negativo no mercado único. De acordo com as estimativas de institutos de investigação de renome, a obrigação de regresso dos camiões, bem como as restrições impostas às operações de cabotagem gerarão milhões de toneladas adicionais de emissões de CO2 por ano.

Outro grande motivo de preocupação é o facto de o regresso obrigatório do veículo colocar em posição desvantajosa os Estados-Membros que, em virtude da sua situação geográfica, terão grandes dificuldades em prestar serviços de transporte por camião no mercado único, uma vez que os seus veículos terão de cobrir distâncias muito maiores e ultrapassar barreiras naturais consideráveis, em particular no caso das ilhas.

A concorrência desleal de operadores de países terceiros é também um fator que não foi devidamente tido em conta, o que é tanto mais preocupante quanto a solução a adotar terá efeitos a longo prazo não só no setor dos transportes, mas também em toda a economia da UE.

O setor dos transportes merece um sólido e justo quadro jurídico da UE, que estimule mais o seu desenvolvimento, instaurando ao mesmo tempo regras realistas e exequíveis. Em vez de prever disposições equilibradas e um verdadeiro compromisso, o acordo provisório impõe medidas restritivas, desproporcionadas e protecionistas.

O Pacote Mobilidade I é um dossiê crucial para o mercado único europeu e para o setor do transporte rodoviário. Hoje, mais do que nunca, temos de preservar o bom funcionamento do mercado único e as economias de todos os Estados-Membros da UE, garantindo ao mesmo tempo a coerência com as outras políticas da UE.

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia manifestaram a sua objecção à inclusão automática da cláusula de subsidiariedade e de proporcionalidade no acordo político adotado relativamente aos três atos jurídicos do Pacote Mobilidade I durante a revisão técnica dos textos pelos juristas-linguistas.

Reconhecemos que os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade são fundamentais para o exercício das competências da UE. No entanto, o aditamento de tal cláusula nesta fase tardia do processo legislativo não é boa prática em geral e, no caso do Pacote Mobilidade I, é particularmente difícil de aceitar devido ao carácter político sensível de todo o dossiê e tendo em conta as consequências a longo prazo das disposições propostas para o funcionamento do setor do transporte rodoviário europeu.

Lamentavelmente, esta situação também demonstra que a celeridade dos procedimentos afetou negativamente a qualidade da legislação adotada. Além disso, gostaríamos de sublinhar que não foi avaliado o impacto de algumas disposições fundamentais do acordo político. Este facto foi igualmente reconhecido pela Comissão na declaração que apresentou na reunião do Coreper I de 20 de dezembro de 2019, em que confirmou que algumas medidas não faziam parte das propostas da Comissão apresentadas em 31 de maio de 2017 e não tinham sido objeto de qualquer avaliação de impacto.

A inexistência de uma análise exaustiva impede a avaliação adequada das medidas propostas nos três atos legislativos do Pacote Mobilidade I no que respeita à sua conformidade com a regra da proporcionalidade.

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia, tendo em conta a propagação sem precedentes do coronavírus COVID-19, cujo impacto já se faz sentir e, lamentavelmente, continuará a afetar profundamente o setor dos transportes rodoviários, apelam à suspensão dos trabalhos sobre o Pacote Mobilidade I até que a pandemia termine. Por conseguinte, votamos contra a adoção do dossiê por procedimento escrito neste momento difícil.

Prevê-se que a maioria das empresas suspenda ou encerre as operações, o que conduzirá a uma redução significativa da oferta de serviços de transporte e, consequentemente, da entrega de bens, em detrimento dos cidadãos da UE e do bom funcionamento da economia.

Atendendo ao papel indispensável do transporte rodoviário no esforço de recuperação pós-COVID-19 e às perdas consideráveis sofridas pelo setor durante a gestão da epidemia, o transporte rodoviário e a economia da UE não estarão em condições de suportar o choque inútil, imposto pela regulamentação, que o Pacote Mobilidade I irá causar. Neste contexto, importa ter presente que a grande maioria das empresas de transporte rodoviário na União Europeia são pequenas e médias empresas, especialmente vulneráveis.

Nas circunstâncias atuais, a adoção do Pacote Mobilidade I na sua forma atual não é razoável nem se justifica. Gostaríamos de salientar que, quando terminar a crise do coronavírus, o panorama económico da UE será completamente diferente e acreditamos que o setor dos transportes rodoviários necessitará de novas soluções para fazer face a esta nova realidade.

Tendo em conta a situação acima referida, estamos convictos de que as soluções previstas no Pacote Mobilidade I necessitam de ser reformuladas a fim de poderem dar resposta à nova realidade económica. Por conseguinte, propomos a suspensão dos trabalhos sobre este dossiê até que a pandemia termine.

Declaração da Estónia

A Estónia apoia plenamente os objetivos das propostas iniciais dos pilares social e de mercado do Pacote Mobilidade I, que se destinavam a preparar o caminho para a definição de regras claras em matéria de transporte rodoviário. A Estónia considera que o mercado do transporte rodoviário internacional de mercadorias na União Europeia tem de ser conforme com os princípios gerais do mercado único, aberto à concorrência, eficaz e respeitador do ambiente. A Estónia considera que os requisitos adicionais não devem impor encargos administrativos excessivos às empresas ou às autoridades do setor público, nem ser contrários aos objetivos da política climática da União Europeia.

Durante as negociações do Pacote, a Estónia adotou uma abordagem construtiva procurando ter em conta e apoiar as propostas destinadas a melhorar as condições de trabalho dos condutores, a combater as práticas de mercado ilegais e a reduzir os efeitos negativos para o ambiente. No entanto, as negociações resultaram num acordo que coloca os transportadores estónios em desvantagem concorrencial, nomeadamente impondo às empresas de transporte rodoviário a obrigação de organizarem a atividade da sua frota de modo a que os veículos regressem ao Estado-Membro de estabelecimento num prazo de oito semanas após a sua saída ("obrigação de regresso do veículo").

Esta obrigação não fazia parte do pacote inicial. nem foi objeto de uma avaliação de impacto aprofundada, o que suscita preocupação quanto à sua relação com o Acordo interinstitucional sobre legislar melhor de 13 de abril de 2016.

Em segundo lugar, a obrigação de regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento limita a zona geográfica das operações das empresas de transporte rodoviário desse Estado-Membro e, como tal, não está em conformidade com o objetivo do Pacote Mobilidade I de assegurar condições de concorrência equitativas.

Em terceiro lugar, dado que esta obrigação aumenta o número de deslocações em vazio e de emissões adicionais de CO₂, a Estónia considera que este requisito é contrário aos objetivos da política climática da UE e aos objetivos do Acordo de Paris. e não está em consonância com as conclusões do Conselho Europeu de 12 de dezembro de 2019.

Além disso, a Estónia entende que este requisito é desproporcionado dado que o acordo já contém medidas de luta contra o fenómeno das chamadas "empresas de fachada". A obrigação de regresso do veículo poderá incentivar tais práticas e, além disso, encoraja as empresas de transporte rodoviário dos Estados-Membros periféricos a procederem à deslocalização, o que acarretará uma diminuição dos postos de trabalho e das receitas fiscais.

Por fim, dado que a medida é potencialmente suscetível de aumentar os volumes de tráfego, a Estónia está preocupada com o seu impacto na segurança rodoviária.

Por conseguinte, embora reiterando uma vez mais o seu apoio aos objetivos das propostas iniciais do pilar social e de mercado do Pacote Mobilidade I, a Estónia lamenta que a obrigação de regresso do veículo tenha sido incluída no acordo. No contexto acima descrito, a Estónia votará contra o referido acordo.

Declaração da Hungria

A Hungria gostaria de reiterar a sua profunda preocupação com os efeitos das diferentes componentes do primeiro pacote de mobilidade, que considera serem nocivos, provocarem distorções do mercado e terem implicações negativas para o clima, e expressa o seu grande descontentamento com a falta de avaliações de impacto adequadas e exaustivas, o que contraria os objetivos iniciais do primeiro pacote de mobilidade.

A Hungria mostrou-se sempre disponível para combater a fraude, os abusos e as práticas desleais, bem como para tentar melhorar as condições sociais dos condutores do setor do transporte rodoviário. A par da resolução destes problemas, devemos evitar a fragmentação, o protecionismo e a imposição de encargos administrativos excessivos às empresas europeias de transportes que operam em condições de lealdade no mercado interno do transporte rodoviário. Para nós, a preservação do eficaz funcionamento do nosso mercado interno não é negociável, uma vez que assim se criarão mais empregos e se aumentará a competitividade da Europa em tempos de crescentes tensões económicas a nível mundial. Por esse motivo, com este pacote deveríamos ter assegurado que o futuro quadro jurídico da UE permitisse tirar pleno partido das vantagens competitivas e, ao mesmo tempo, salvaguardasse a concorrência leal e um nível adequado de condições de trabalho para os condutores. Inversamente, o acordo final não atinge este equilíbrio e favorece apenas uma abordagem baseada no protecionismo nacional e em regras que é impossível fazer cumprir no setor.

Nomeadamente, e em particular, estamos convictos de que a existência de regras específicas para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário ("lex specialis") constitui uma restrição injustificada às liberdades fundamentais e que, por conseguinte, distorce as condições de concorrência na UE. Salientamos que o acordo final justifica as nossas reservas quanto à dissociação da questão do transporte rodoviário da alteração à Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores [Diretiva (UE) 2018/957]. Em especial, o modelo que foi introduzido, e que estabelece uma distinção entre tipos de transporte no que respeita ao destacamento de condutores não fazia parte da proposta da Comissão, pelo que não foi alvo de avaliação de impacto.

Em segundo lugar, consideramos também altamente problemático que a proibição total do repouso semanal na cabina não tenha em conta a escassez de áreas de repouso adequadas na UE com alojamento adequado para os condutores. Tal proibição constituiria, pois, uma disposição da UE impossível de fazer cumprir, o que poria em causa a sua legalidade.

Em terceiro lugar, no que respeita aos nossos objetivos em matéria de clima, a obrigação de o veículo regressar ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos de oito em oito semanas é contrária aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima que a Comissão Europeia apresentou no Pacto Ecológico Europeu em 11 de dezembro de 2019. Tal medida, se for adotada, acarretará um aumento do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, subsequentemente, um aumento das emissões de CO₂ provenientes do setor do transporte rodoviário.

O risco de se criar uma vantagem concorrencial desleal para os operadores de países terceiros é também um fator que não é devidamente tido em conta no acordo final. Além disso, a substituição obrigatória de tacógrafos dispendiosos traz consigo uma vantagem concorrencial para as transportadoras de países terceiros, uma vez que é incerta a data de instalação de tacógrafos inteligentes nos veículos das empresa que se regem pelo AETR.

A modernização do setor do transporte rodoviário europeu, elemento essencial da economia europeia, é uma necessidade tanto do ponto de vista social como da competitividade. Este objetivo não pode ser alcançado sem ter plenamente em conta a preservação do que já foi alcançado e o funcionamento do mercado interno, e sem atuar de forma responsável para alcançar os objetivos ambiciosos em matéria de clima.

Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 1985/20
<i>Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012</i> <i>- Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho</i> Posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 - Adotada pelo Conselho em 7 de abril de 2020	5112/20
Nota justificativa do Conselho	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia manifestam a sua profunda preocupação com o facto de o acordo provisório sobre o Pacote Mobilidade I ser contrário à liberdade fundamental de prestação de serviços no mercado único, ao princípio da livre circulação de trabalhadores, bem como às principais políticas e objetivos da UE em matéria de clima. Em especial, o requisito do regresso dos veículos pesados ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos de oito em oito semanas é contrário aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima estabelecidos pela Comissão Europeia no novo Pacto Ecológico em 11 de dezembro de 2019. Tal obrigação, se for adotada, acarretará um aumento significativo do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, consequentemente, um aumento substancial das emissões de CO2 provenientes do setor dos transportes. Este setor representa já cerca de um quarto das emissões de GEE na UE. Apesar dos nossos esforços para chamar a atenção sobre estes pontos e independentemente das provas científicas resultantes de estudos sobre o impacto de uma tal obrigação no aumento das deslocações em vazio e das emissões de CO2, não há qualquer sensibilidade quanto ao impacto esperado desta disposição e são rejeitados os argumentos racionais. Ao mesmo tempo, embora o Programa Legislar Melhor exija que sejam realizadas avaliações de impacto a nível da UE para todas essas medidas, até à data ainda não foi apresentada qualquer avaliação desse tipo. O regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento é apenas um exemplo das medidas excessivamente restritivas e discriminatórias propostas no Pacote Mobilidade I. Temos preocupações semelhantes quanto às limitações em matéria de cabotagem sob a forma de um período de espera excessivo. Este período de espera equivale a uma medida protecionista, que terá um efeito bastante negativo no mercado único. De acordo com as estimativas de institutos de investigação de renome, a obrigação de regresso dos camiões, bem como as restrições impostas às operações de cabotagem gerarão milhões de toneladas adicionais de emissões de CO2 por ano.	

Outro grande motivo de preocupação é o facto de o regresso obrigatório do veículo colocar em posição desvantajosa os Estados-Membros que, em virtude da sua situação geográfica, terão grandes dificuldades em prestar serviços de transporte por camião no mercado único, uma vez que os seus veículos terão de cobrir distâncias muito maiores e ultrapassar barreiras naturais consideráveis, em particular no caso das ilhas. A concorrência desleal de operadores de países terceiros é também um fator que não foi devidamente tido em conta, o que é tanto mais preocupante quanto a solução a adotar terá efeitos a longo prazo não só no setor dos transportes, mas também em toda a economia da UE. O setor dos transportes merece um sólido e justo quadro jurídico da UE, que estimule mais o seu desenvolvimento, instaurando ao mesmo tempo regras realistas e exequíveis. Em vez de prever disposições equilibradas e um verdadeiro compromisso, o acordo provisório impõe medidas restritivas, desproporcionadas e protecionistas. O Pacote Mobilidade I é um dossiê crucial para o mercado único europeu e para o setor do transporte rodoviário. Hoje, mais do que nunca, temos de preservar o bom funcionamento do mercado único e as economias de todos os Estados-Membros da UE, garantindo ao mesmo tempo a coerência com as outras políticas da UE.	
Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia manifestaram a sua objeção à inclusão automática da cláusula de subsidiariedade e de proporcionalidade no acordo político adotado relativamente aos três atos jurídicos do Pacote Mobilidade I durante a revisão técnica dos textos pelos juristas-linguistas. Reconhecemos que os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade são fundamentais para o exercício das competências da UE. No entanto, o aditamento de tal cláusula nesta fase tardia do processo legislativo não é boa prática em geral e, no caso do Pacote Mobilidade I, é particularmente difícil de aceitar devido ao caráter político sensível de todo o dossiê e tendo em conta as consequências a longo prazo das disposições propostas para o funcionamento do setor do transporte rodoviário europeu. Lamentavelmente, esta situação também demonstra que a celeridade dos procedimentos afetou negativamente a qualidade da legislação adotada. Além disso, gostaríamos de sublinhar que não foi avaliado o impacto de algumas disposições fundamentais do acordo político. Este facto foi igualmente reconhecido pela Comissão na declaração que apresentou na reunião do Coreper I de 20 de dezembro de 2019, em que confirmou que algumas medidas não faziam parte das propostas da Comissão apresentadas em 31 de maio de 2017 e não tinham sido objeto de qualquer avaliação de impacto. A inexistência de uma análise exaustiva impede a avaliação adequada das medidas propostas nos três atos legislativos do Pacote Mobilidade I no que respeita à sua conformidade com a regra da proporcionalidade.	

Declaração da Bulgária, de Chipre, da Hungria, da Letónia, da Lituânia, de Malta, da Polónia e da Roménia

A Bulgária, Chipre, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia e a Roménia, tendo em conta a propagação sem precedentes do coronavírus COVID-19, cujo impacto já se faz sentir e, lamentavelmente, continuará a afetar profundamente o setor dos transportes rodoviários, apelam à suspensão dos trabalhos sobre o Pacote Mobilidade I até que a pandemia termine. Por conseguinte, votamos contra a adoção do dossiê por procedimento escrito neste momento difícil.

Prevê-se que a maioria das empresas suspenda ou encerre as operações, o que conduzirá a uma redução significativa da oferta de serviços de transporte e, consequentemente, da entrega de bens, em detrimento dos cidadãos da UE e do bom funcionamento da economia.

Atendendo ao papel indispensável do transporte rodoviário no esforço de recuperação pós-COVID-19 e às perdas consideráveis sofridas pelo setor durante a gestão da epidemia, o transporte rodoviário e a economia da UE não estarão em condições de suportar o choque inútil, imposto pela regulamentação, que o Pacote Mobilidade I irá causar. Neste contexto, importa ter presente que a grande maioria das empresas de transporte rodoviário na União Europeia são pequenas e médias empresas, especialmente vulneráveis.

Nas circunstâncias atuais, a adoção do Pacote Mobilidade I na sua forma atual não é razoável nem se justifica. Gostaríamos de salientar que, quando terminar a crise do coronavírus, o panorama económico da UE será completamente diferente e acreditamos que o setor dos transportes rodoviários necessitará de novas soluções para fazer face a esta nova realidade.

Tendo em conta a situação acima referida, estamos convictos de que as soluções previstas no Pacote Mobilidade I necessitam de ser reformuladas a fim de poderem dar resposta à nova realidade económica. Por conseguinte, propomos a suspensão dos trabalhos sobre este dossiê até que a pandemia termine.

Declaração da Estónia

A Estónia apoia plenamente os objetivos das propostas iniciais dos pilares social e de mercado do Pacote Mobilidade I, que se destinavam a preparar o caminho para a definição de regras claras em matéria de transporte rodoviário. A Estónia considera que o mercado do transporte rodoviário internacional de mercadorias na União Europeia tem de ser conforme com os princípios gerais do mercado único, aberto à concorrência, eficaz e respeitador do ambiente. A Estónia considera que os requisitos adicionais não devem impor encargos administrativos excessivos às empresas ou às autoridades do setor público, nem ser contrários aos objetivos da política climática da União Europeia.

Durante as negociações do Pacote, a Estónia adotou uma abordagem construtiva procurando ter em conta e apoiar as propostas destinadas a melhorar as condições de trabalho dos condutores, a combater as práticas de mercado ilegais e a reduzir os efeitos negativos para o ambiente. No entanto, as negociações resultaram num acordo que coloca os transportadores estónios em desvantagem concorrencial, nomeadamente impondo às empresas de transporte rodoviário a obrigação de organizarem a atividade da sua frota de modo a que os veículos regressem ao Estado-Membro de estabelecimento num prazo de oito semanas após a sua saída ("obrigação de regresso do veículo").

Esta obrigação não fazia parte do pacote inicial, nem foi objeto de uma avaliação de impacto aprofundada, o que suscita preocupação quanto à sua relação com o Acordo interinstitucional sobre legislar melhor de 13 de abril de 2016.

Em segundo lugar, a obrigação de regresso dos veículos ao Estado-Membro de estabelecimento limita a zona geográfica das operações das empresas de transporte rodoviário desse Estado-Membro e, como tal, não está em conformidade com o objetivo do Pacote Mobilidade I de assegurar condições de concorrência equitativas.

Em terceiro lugar, dado que esta obrigação aumenta o número de deslocações em vazio e de emissões adicionais de CO₂, a Estónia considera que este requisito é contrário aos objetivos da política climática da UE e aos objetivos do Acordo de Paris, e não está em consonância com as conclusões do Conselho Europeu de 12 de dezembro de 2019.

Além disso, a Estónia entende que este requisito é desproporcionado dado que o acordo já contém medidas de luta contra o fenómeno das chamadas "empresas de fachada". A obrigação de regresso do veículo poderá incentivar tais práticas e, além disso, encoraja as empresas de transporte rodoviário dos Estados-Membros periféricos a procederem à deslocalização, o que acarretará uma diminuição dos postos de trabalho e das receitas fiscais.

Por fim, dado que a medida é potencialmente suscetível de aumentar os volumes de tráfego, a Estónia está preocupada com o seu impacto na segurança rodoviária.

Por conseguinte, embora reiterando uma vez mais o seu apoio aos objetivos das propostas iniciais do pilar social e de mercado do Pacote Mobilidade I, a Estónia lamenta que a obrigação de regresso do veículo tenha sido incluída no acordo. No contexto acima descrito, a Estónia votará contra o referido acordo.

Declaração da Hungria

A Hungria gostaria de reiterar a sua profunda preocupação com os efeitos das diferentes componentes do primeiro pacote de mobilidade, que considera serem nocivos, provocarem distorções do mercado e terem implicações negativas para o clima, e expressa o seu grande descontentamento com a falta de avaliações de impacto adequadas e exaustivas, o que contraria os objetivos iniciais do primeiro pacote de mobilidade.

A Hungria mostrou-se sempre disponível para combater a fraude, os abusos e as práticas desleais, bem como para tentar melhorar as condições sociais dos condutores do setor do transporte rodoviário. A par da resolução destes problemas, devemos evitar a fragmentação, o protecionismo e a imposição de encargos administrativos excessivos às empresas europeias de transportes que operam em condições de lealdade no mercado interno do transporte rodoviário. Para nós, a preservação do eficaz funcionamento do nosso mercado interno não é negociável, uma vez que assim se criarão mais empregos e se aumentará a competitividade da Europa em tempos de crescentes tensões económicas a nível mundial.

Por esse motivo, com este pacote deveríamos ter assegurado que o futuro quadro jurídico da UE permitisse tirar pleno partido das vantagens competitivas e, ao mesmo tempo, salvaguardasse a concorrência leal e um nível adequado de condições de trabalho para os condutores.

Inversamente, o acordo final não atinge este equilíbrio e favorece apenas uma abordagem baseada no protecionismo nacional e em regras que é impossível fazer cumprir no setor.

Nomeadamente, e em particular, estamos convictos de que a existência de regras específicas para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário ("lex specialis") constitui uma restrição injustificada às liberdades fundamentais e que, por conseguinte, distorce as condições de concorrência na UE. Salientamos que o acordo final justifica as nossas reservas quanto à dissociação da questão do transporte rodoviário da alteração à Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores [Diretiva (UE) 2018/957]. Em especial, o modelo que foi introduzido, e que estabelece uma distinção entre tipos de transporte no que respeita ao destacamento de condutores não fazia parte da proposta da Comissão, pelo que não foi alvo de avaliação de impacto.

Em segundo lugar, consideramos também altamente problemático que a proibição total do repouso semanal na cabina não tenha em conta a escassez de áreas de repouso adequadas na UE com alojamento adequado para os condutores. Tal proibição constituiria, pois, uma disposição da UE impossível de fazer cumprir, o que poria em causa a sua legalidade.

Em terceiro lugar, no que respeita aos nossos objetivos em matéria de clima, a obrigação de o veículo regressar ao Estado-Membro de estabelecimento pelo menos de oito em oito semanas é contrária aos objetivos ambiciosos da UE em matéria de clima que a Comissão Europeia apresentou no Pacto Ecológico Europeu em 11 de dezembro de 2019. Tal medida, se for adotada, acarretará um aumento do número de deslocações em vazio nas estradas europeias e, subsequentemente, um aumento das emissões de CO2 provenientes do setor do transporte rodoviário.

O risco de se criar uma vantagem concorrencial desleal para os operadores de países terceiros é também um fator que não é devidamente tido em conta no acordo final. Além disso, a substituição obrigatória de tacógrafos dispendiosos traz consigo uma vantagem concorrencial para as transportadoras de países terceiros, uma vez que é incerta a data de instalação de tacógrafos inteligentes nos veículos das empresas que se regem pelo AETR.

A modernização do setor do transporte rodoviário europeu, elemento essencial da economia europeia, é uma necessidade tanto do ponto de vista social como da competitividade. Este objetivo não pode ser alcançado sem ter plenamente em conta a preservação do que já foi alcançado e o funcionamento do mercado interno, e sem atuar de forma responsável para alcançar os objetivos ambiciosos em matéria de clima.

Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 1981/20
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias</i> - <i>Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho</i> Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (primeira leitura)	5142/20
Nota justificativa do Conselho	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Procedimento escrito concluído em 7 de abril de 2020	CM 1977/20
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos mínimos para a reutilização da água</i> - <i>Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho</i> Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos mínimos para a reutilização da água (primeira leitura)	15301/19 REV 1
Nota justificativa do Conselho	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Declaração da Grécia A Grécia apoia a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos mínimos para a reutilização da água. Definir um quadro regulamentar integrado, estável e comumente aceite a nível da UE contribuirá significativamente para lidar com as secas e a escassez de água, que, devido às alterações climáticas, poderão vir a ser mais graves no futuro. No entanto, a Grécia continua a afirmar que a diluição das águas depuradas, por si só, não deve ser considerada uma opção de tratamento da água, ou seja, os operadores das empresas do setor alimentar ou os agricultores não devem ser autorizados a diluir as águas depuradas, seja qual for a classe de qualidade, para as utilizar posteriormente como águas de uma classe de qualidade superior (mais limpa). A Grécia é um dos Estados-Membros que já têm em vigor um quadro regulamentar que inclui disposições ainda mais rigorosas. É evidente que a proteção da saúde é fundamental para nós e, por conseguinte, reservamo-nos o direito de adotar disposições adicionais e de aplicar medidas adicionais a nível nacional, em conformidade com o princípio da precaução.	

Declaração da República Eslovaca

A República Eslovaca está ciente do facto de que alguns Estados-Membros têm de enfrentar o problema da escassez de água e das secas em resultado das alterações climáticas. Contudo, de acordo com os relatórios do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas, as alterações climáticas afetam a propagação e multiplicação de várias doenças, substâncias nocivas e agentes patogénicos transmitidos através da água e dos alimentos que afetam a saúde da população, como por exemplo as salmonelas. Por conseguinte, o recurso a essa água para reutilização destinada a fins de irrigação agrícola não pode pôr em perigo a saúde do consumidor final em resultado de uma insuficiência dos critérios de qualidade da água no que respeita à água reutilizada e deve ter em conta os desenvolvimentos futuros.

Durante as negociações sobre esta água reutilizada, apelámos repetidamente a que a proposta fosse ambiciosa no que diz respeito ao objetivo de garantir o funcionamento eficiente e equitativo do mercado interno (circulação de mercadorias), impondo requisitos uniformes à água reutilizada para todos os Estados-Membros e tendo em conta o objetivo de proteção do ambiente e da saúde humana e animal. Lamentamos que tal não se tenha refletido no texto final.

Estamos igualmente desiludidos com o facto de a proposta relativa à rotulagem obrigatória não ter sido incorporada, o que, em nosso entender, induz o consumidor final em erro e suprime o seu direito à informação. Tal contraria o princípio da informação transparente para com o consumidor final e, em particular, vai contra vários grupos vulneráveis, como os idosos, as crianças e as pessoas com um sistema imunitário debilitado.

Do mesmo modo, não foram aceites as nossas propostas para tornar mais rigorosos os parâmetros de qualidade do Regulamento no que diz respeito à inclusão de vários parâmetros de qualidade, por exemplo em relação às salmonelas. Salientámos o elevado nível de proteção da saúde, a qualidade dos alimentos e critérios rigorosamente definidos no anexo. Na atual redação, não consideramos que a proteção da saúde do consumidor final seja suficientemente tida em conta.

Ao mesmo tempo, temos reservas quanto à redação do artigo 2.º, n.º 2, que não permite que um Estado-Membro solicite uma derrogação em termos neutros com base num ou mais dos critérios estabelecidos no regulamento. A atual redação dá à Comissão Europeia demasiada margem para decidir sobre uma derrogação com base em todos os critérios mencionados no regulamento.

Tendo em conta as nossas preocupações com a saúde e os alimentos, não estamos em condições de concordar com o presente regulamento, pelo que nos abstermos na votação.

Procedimento escrito concluído em 14 de abril de 2020	CM 2019/20
Declaração da UE com vista à reunião da primavera do Comité Monetário e Financeiro Internacional (IMFC) de 16 de abril de 2020	6560/20
Procedimento escrito concluído em 14 de abril de 2020	CM 2029/20
<i>Posição do Conselho sobre o POR n.º 1/2020: Assistência à Grécia em resposta ao aumento da pressão migratória - Medidas imediatas no contexto do surto de COVID-19 - Apoio à reconstrução após o sismo na Albânia - Outros ajustamentos</i> Decisão do Conselho, de 14 de abril de 2020, que adota a posição do Conselho sobre o projeto de orçamento retificativo n.º 1 da União Europeia para o exercício de 2020 2020/C 123 I/01 JO C 123I de 16.4.2020, p. 1-2	7149/20
<i>Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à mobilização do Instrumento de Flexibilidade para financiar medidas orçamentais imediatas no contexto do surto de COVID19 e para o reforço da Procuradoria Europeia, relacionada com o POR n.º 1/2020</i> Decisão (UE) 2020/545 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2020, relativa à mobilização do Instrumento de Flexibilidade para financiar medidas orçamentais imediatas no contexto do surto de COVID-19 e para o reforço da Procuradoria Europeia JO L 125 de 21.4.2020, p. 1-2	7151/20
<i>Regulamento do Conselho que ativa o apoio de emergência nos termos do Regulamento (UE) 2016/369 e que altera as suas disposições tendo em conta o surto de COVID-19</i> Regulamento (UE) 2020/521 do Conselho, de 14 de abril de 2020, que ativa o apoio de emergência nos termos do Regulamento (UE) 2016/369 e que altera as suas disposições tendo em conta o surto de COVID-19 JO L 117 de 15.4.2020, p. 3-8	7169/20
<i>Posição do Conselho sobre o projeto de orçamento retificativo n.º 2 ao orçamento geral da União para 2020 (POR n.º 2/2020)</i> Decisão do Conselho, de 14 de abril de 2020, que adota a posição do Conselho sobre o projeto de orçamento retificativo n.º 2 da União Europeia para o exercício de 2020 2020/C 123 I/02 JO C 123I de 16.4.2020, p. 3-3	7201/20
<i>Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à mobilização do Instrumento de Flexibilidade para financiar medidas orçamentais imediatas no contexto do surto de COVID19</i> Decisão (UE) 2020/546 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2020, relativa à mobilização do Instrumento de Flexibilidade para financiar medidas orçamentais imediatas no contexto do surto de COVID-19 JO L 125 de 21.4.2020, p. 3-4	7203/20
<i>Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à mobilização da margem para imprevistos em 2020 para prestar apoio de emergência aos Estados-Membros e reforçar o Mecanismo de Proteção Civil da União/rescEU em resposta ao surto de COVID-19</i>	7204/20

Decisão (UE) 2020/547 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2020, relativa à mobilização da margem para imprevistos em 2020 para prestar apoio de emergência aos Estados-Membros e reforçar o Mecanismo de Proteção Civil da União/rescEU em resposta ao surto de COVID-19 JO L 125 de 21.4.2020, p. 5-6	
Regulamento do Conselho que altera o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 no que respeita à Margem Global relativa às Autorizações <i>Regulamento (UE, Euratom) 2020/538 do Conselho, de 17 de abril de 2020, que altera o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 no que respeita à Margem Global relativa às Autorizações</i> JO L 119I de 17.4.2020, p. 1-3	7170/20

Procedimento escrito concluído em 15 de abril de 2020	CM 2023/20
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088</i> <i>- Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho</i> Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088 (2018/0178 COD) Resultado do procedimento escrito iniciado pelo documento CM 2005/20 - Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho	5639/20 REV2
Nota justificativa do Conselho	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Declaração da Alemanha, apoiada pela Hungria Partilhamos o objetivo de estabelecer uma taxonomia credível que ajudará os investidores a identificarem atividades sustentáveis do ponto de vista ambiental. No entanto, tendo em vista a inclusão na taxonomia de setores para os quais a UE não tem competência para regulamentar, manifestamos sérias preocupações quanto à utilização de atos delegados. No que respeita ao setor florestal, salientamos que a formulação das políticas florestais é da competência dos Estados-Membros. A utilização de atos delegados para definir critérios de sustentabilidade em relação ao setor florestal não deve prejudicar qualquer transferência de competências dos Estados-Membros para a UE neste domínio de atuação. Além disso, no que respeita à "gestão sustentável das florestas" a Alemanha entende que a definição constante da Resolução FOREST EUROPE "Orientações gerais para a gestão sustentável das florestas na Europa", adotada por unanimidade pelos Estados-Membros e pela União Europeia em 1993, deverá ser considerada como o fundamento adequado.	
Declaração do Luxemburgo A taxonomia deverá ser um instrumento essencial para orientar os investidores na identificação de atividades sustentáveis do ponto de vista ambiental. O Luxemburgo recorda que a energia nuclear não é uma fonte de energia segura nem sustentável. Uma taxonomia credível não pode, portanto, admitir que a produção de energia nuclear e quaisquer projetos do ciclo do combustível nuclear sejam considerados atividades sustentáveis. Nesse sentido, o reforço do princípio de "não prejudicar significativamente" na versão final do regulamento deve salvaguardar a credibilidade da taxonomia aos olhos de um vasto leque de investidores europeus e da população da UE. Confiamos nas instituições europeias para assegurar que este princípio seja aplicado de forma rigorosa e inequívoca. Qualquer aplicação diferente deste princípio, em especial no que respeita à energia nuclear, acarretaria o risco de criar "efeitos de vinculação" ("lock-in") a longo prazo em relação a essas tecnologias, gerando assim um montante indeterminado de custos adicionais, e seria, por conseguinte, contrária ao objetivo geral da agenda de financiamento sustentável.	

Declaração da República Checa, da Hungria, da Eslováquia e da Eslovénia

A República Checa, a Hungria, a Eslováquia e a Eslovénia apreciam a resistência e os esforços da Presidência consagrados à proposta da taxonomia. Tendo em vista a prossecução dos trabalhos sobre as disposições relativas à energia, a República Checa, a Hungria, a Eslováquia e a Eslovénia sublinham a necessidade de respeitar a neutralidade tecnológica como um dos princípios subjacentes à proposta.

A República Checa, a Hungria, a Eslováquia e a Eslovénia reconhecem que as alterações climáticas devem ser combatidas rapidamente, sem deixar de salvaguardar ao mesmo tempo a segurança, a estabilidade e a acessibilidade do aprovisionamento energético a longo prazo. Alcançar a neutralidade climática exige fontes de energia e infraestruturas hipocarbónicas e de transição, e congratulamo-nos com o facto de tal estar doravante claramente consagrado no quadro da taxonomia. É um facto reconhecido pelos peritos do mundo inteiro que a energia nuclear é necessária para combater as alterações climáticas. A República Checa, a Hungria, a Eslováquia e a Eslovénia consideram que a energia nuclear é uma fonte de energia sustentável e segura a longo prazo. A manutenção das atuais capacidades nucleares e o seu desenvolvimento futuro, no pleno respeito dos elevados padrões de segurança, é uma condição prévia fundamental para alcançar a neutralidade climática não só na República Checa, na Hungria, na Eslováquia e na Eslovénia, como também a nível UE. Este facto é confirmado pelo PIAC e pelas organizações internacionais de energia e consta também dos documentos da Comissão. Contamos com a Comissão para assegurar um processo plenamente transparente aquando da elaboração dos atos delegados pertinentes – um processo credível, baseado em provas, assente nos conhecimentos especializados, nos contributos científicos e na participação adequada dos Estados-Membros a fim de realizar uma avaliação plenamente fundamentada e objetiva da sustentabilidade de todas as tecnologias energéticas disponíveis numa base não discriminatória.

A República Checa, a Hungria, a Eslováquia e a Eslovénia apoiam o objetivo de neutralidade climática da UE até 2050. Nesta perspetiva, os Estados-Membros precisam de ter todos os instrumentos necessários para atingir este ambicioso objetivo de forma eficaz em termos de custos e para assegurar a credibilidade dos nossos esforços no domínio do clima.

Declaração da Áustria Partilhamos o objetivo de estabelecer uma taxonomia credível que ajudará os investidores a identificarem atividades sustentáveis do ponto de vista ambiental. Continuamos a defender que a taxonomia deverá ser adotada o mais rapidamente possível. Foram já alcançados progressos substanciais no âmbito do tríplice. Contudo, uma taxonomia que permita que a energia nuclear seja qualificada como sustentável, ou mesmo como uma "transição" ou "atividade potenciadora", seria intrinsecamente incorreta e poderia dar origem a críticas severas, uma vez que enviaria sinais e incentivos errados aos participantes nos mercados financeiros e aos investidores. O resultado das negociações não permite dissipar o nosso receio de que o quadro proposto possa deixar a porta aberta ao desvio de recursos financeiros de atividades sustentáveis do ponto de vista ambiental para tecnologias que não podem ser consideradas seguras nem sustentáveis, tal como a energia nuclear.	
Declaração da Polónia A Polónia apoia plenamente os objetivos do regulamento, nomeadamente o apoio a decisões empresariais informadas sobre investimentos em atividades sustentáveis do ponto de vista ambiental. A nossa posição é a de que o texto atual deixa demasiada margem de interpretação em questões fundamentais, remetendo a decisão sobre estas questões para atos de nível dois, que por sua vez serão adotados com uma participação demasiado reduzida dos Estados-Membros. Consideramos negativo o facto de o regulamento não prever qualquer garantia de que o gás natural seja reconhecido como uma atividade de transição. A Polónia salienta que o gás natural é um combustível de transição essencial, utilizado para substituir o carvão e, ao mesmo tempo, assegurar o desenvolvimento dinâmico das fontes de energia renováveis. Além disso, a aplicação prática do princípio de "não deixar ninguém para trás" traduz-se hoje em dia, na Polónia, em investimentos no gás natural. Sem estes investimentos, a transformação energética da Polónia abrandará significativamente, o que seria potencialmente prejudicial para a política climática da UE. O texto do regulamento não reflete diretamente o papel da energia nuclear. A energia nuclear é essencial para alcançar a neutralidade climática, o que foi confirmado tanto por relatórios e análises de organizações internacionais reconhecidas como, acima de tudo, por documentos da Comissão Europeia ou pela mais recente resolução do Parlamento Europeu sobre a COP 25 (considerando 59). Além disso, tendo em conta a controversa questão da energia nuclear no quadro das negociações sobre o texto do regulamento, a decisão sobre a sua inclusão na taxonomia não deve ser deixada à apreciação de atos de nível inferior. A Polónia espera que, à luz do compromisso adotado no domínio da energia nuclear e do gás, o princípio da neutralidade tecnológica seja respeitado nos trabalhos relativos aos atos delegados e que a taxonomia da UE não exclua as tecnologias indispensáveis para alcançar a neutralidade climática. O relatório do grupo de peritos técnicos sobre a taxonomia formulou uma recomendação com vista à criação de um grupo de peritos para examinar o impacto ambiental da gestão do combustível irradiado e dos resíduos radioativos. A nossa expectativa é que não sejam adotados atos delegados, em especial no que se refere às atividades de atenuação, a menos que essa análise objetiva seja efetuada por peritos independentes, sem ignorar os dados fornecidos pelas principais instâncias e organizações internacionais (PIAC, OCDE). A Polónia concorda com a ideia de criar um quadro jurídico que incentive o financiamento do crescimento sustentável. Contudo, no nosso entender, essas ações devem ser coerentes com outras ações empreendidas a nível da União Europeia, bem como assegurar a proporcionalidade. Em nossa opinião, a introdução de obrigações adicionais de divulgação de informações em matéria de sustentabilidade no regulamento relativo	

à taxonomia, paralelamente às previstas no regulamento relativo à divulgação de informações, sem que se proceda a uma análise profunda aquando da elaboração de uma proposta legislativa pela Comissão Europeia, pode resultar na mobilização de capitais fora do mercado de capitais. Por conseguinte, esta situação pode ser contraditória com as ações previstas no âmbito da União dos mercados de capitais. Além disso, a abordagem relativa à regulamentação da obrigação de divulgação de informações em matéria de sustentabilidade adotada simultaneamente em dois atos jurídicos (Regulamento Taxonomia e Regulamento Divulgação) conduz à falta de transparência das disposições e a dúvidas de interpretação por parte das entidades visadas pelas disposições. Tendo em conta o que precede, apelamos à Comissão Europeia para que, ao adotar atos delegados, tenha devidamente em conta as regras da proporcionalidade e coerência, de modo a assegurar e cumprir os objetivos da União dos mercados de capitais. Apelamos também à Comissão Europeia para que tenha em conta, ao elaborar propostas legislativas no futuro, a ligação existente entre o presente regulamento e o regulamento em matéria de divulgação de informações. Atendendo ao acima exposto, a Polónia não se opõe à adoção do regulamento relativo ao financiamento sustentável – taxonomia, mas não o pode apoiar.	
Declaração da Suécia A Suécia gostaria de relembrar as suas preocupações no que se refere ao tratamento dado à gestão sustentável das florestas e à política florestal no Regulamento Taxonomia. Ao longo das negociações, apelámos insistentemente para que fosse feita uma referência clara e inequívoca à definição de "gestão sustentável das florestas" da "Forest Europe" (Conferência Ministerial para a Proteção das Florestas na Europa). Lamentamos que tal não tenha sido mantido no texto de compromisso final. A definição de gestão sustentável das florestas da "Forest Europe", acordada, amplamente reconhecida e aceite a nível internacional, contribuiu para promover um entendimento comum pan-europeu da gestão sustentável das florestas ao longo de quase 30 anos. O compromisso final alcançado pelos legisladores introduz uma noção diferente de gestão sustentável das florestas, que pode dissipar o entendimento comum entre os 47 signatários da "Forest Europe", incluindo a UE e os seus Estados-Membros. É fundamental manter esta definição consensual na elaboração e na aplicação do Regulamento Taxonomia. O afastamento deste entendimento comum pode levar a uma utilização e aplicação incoerentes da gestão sustentável das florestas. Gostaríamos também de relembrar aquilo que o Conselho da União Europeia declarou por duas vezes este ano¹: que, embora a UE disponha de uma série de políticas relacionadas com as florestas, o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia não faz referência a uma política florestal comum da UE, que a responsabilidade pelas florestas cabe aos Estados-Membros e que todas as decisões e políticas relativas às florestas na UE têm de respeitar o princípio da subsidiariedade e as competências dos Estados-Membros neste domínio. Uma vez que o texto final não foi considerado aceitável no que se refere ao tratamento dado à gestão sustentável das florestas e à política florestal, a Suécia não está em condições de apoiar a adoção do regulamento. Instamos a Comissão e os futuros grupos de peritos a terem em consideração o acima exposto aquando da elaboração de critérios técnicos de seleção e de atos de direito derivado. ¹ Conclusões do Conselho e dos Governos dos Estados-Membros, reunidos no Conselho, sobre a comunicação intitulada "A intensificação da ação da UE para proteger e restaurar as florestas a nível mundial" (adotadas em 16 de dezembro de 2019), conclusões do Conselho sobre os progressos realizados na execução da estratégia da UE para as florestas e sobre um novo quadro estratégico para as florestas (adotadas em 15 de abril de 2019).	

Declaração da República Checa e da Eslováquia As delegações da República Checa e da Eslováquia congratulam-se com os esforços da Presidência para chegar a um acordo com o Parlamento Europeu sobre o dossiê relativo à taxonomia. Em vista do trabalho que temos pela frente, consideramos necessário fazer duas observações a respeito da gestão sustentável das florestas e da política florestal. Ao longo das negociações sobre a taxonomia, apelámos insistentemente para que fosse feita uma referência clara e inequívoca à definição de "gestão sustentável das florestas" da "Forest Europe". Lamentamos que tal não tenha sido mantido no texto de compromisso final. A definição de gestão sustentável das florestas da "Forest Europe", acordada, amplamente reconhecida e aceite a nível internacional, contribuiu para promover um entendimento comum pan-europeu da gestão sustentável das florestas ao longo de quase 30 anos. O compromisso final alcançado pelos legisladores introduz uma noção diferente de gestão sustentável das florestas, que pode dissipar o entendimento comum entre os 47 signatários da "Forest Europe", incluindo a UE e os seus Estados-Membros. É fundamental manter esta definição consensual na elaboração e na aplicação do Regulamento Taxonomia. O afastamento deste entendimento comum pode levar a uma utilização e aplicação incoerentes da gestão sustentável das florestas. Gostaríamos também de relembrar aquilo que o Conselho da União Europeia já declarou por duas vezes este ano*: que, embora a UE disponha de uma série de políticas relacionadas com as florestas, o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia não faz referência a uma política florestal comum da UE, que a responsabilidade pelas florestas cabe aos Estados-Membros e que todas as decisões e políticas relativas às florestas na UE têm de respeitar o princípio da subsidiariedade e as competências dos Estados-Membros neste domínio. Instamos a Comissão e os futuros grupos de peritos a terem em consideração o acima exposto aquando da elaboração de critérios técnicos de seleção e de atos de direito derivado. * Conclusões do Conselho e dos Governos dos Estados-Membros, reunidos no Conselho, sobre a comunicação intitulada "A intensificação da ação da UE para proteger e restaurar as florestas a nível mundial" (adotadas em 16 de dezembro de 2019); Conclusões do Conselho sobre os progressos realizados na execução da estratégia da UE para as florestas e sobre um novo quadro estratégico para as florestas (adotadas em 15 de abril de 2019).	
Declaração da Hungria Gostaríamos de manifestar preocupação quanto ao alargamento significativo do âmbito material e pessoal do regulamento. Alargar o âmbito de aplicação a produtos que não procuram alcançar qualquer objetivo ambiental, social ou de governação só aumentaria os encargos administrativos dos intervenientes no mercado sem fornecer mais informações úteis aos investidores. Além disso, o alargamento do âmbito de aplicação às empresas abrangidas pelo artigo 19.º-A e pelo artigo 29.º-A da Diretiva 2013/34/UE também não é adequado. Os requisitos em matéria de divulgação de informações não financeiras estão sujeitos a um controlo de adequação conduzido pela Comissão Europeia e a revisão dos requisitos está igualmente prevista, pelo que qualquer novo requisito neste domínio deveria ter sido introduzido após uma avaliação exaustiva com os peritos na matéria.	

Procedimento escrito concluído em 15 de abril de 2020	CM 2000/20
Mecanismo provisório multilateral em matéria de arbitragem de recursos nos termos do artigo 25.º do MERL - Aprovação	7112/20
Procedimento escrito concluído em 15 de abril de 2020	CM 2057/20
Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho - Nomeação de Gintarė BUŽINSKAITĖ, membro suplente em representação da Lituânia em substituição de Vilija KONDROTIEŅ, renunciante	6514/20
Procedimento escrito concluído em 15 de abril de 2020	CM 2056/20
Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho - Nomeação de Aggeliki MOIROU, membro suplente em representação da Grécia, em substituição de Georgios GOURZOULIDIS, renunciante	6153/20
Procedimento escrito concluído em 15 de abril de 2020	CM 2055/20
Conselho de Administração do Instituto Europeu para a Igualdade de Género - Nomeação de Katja GERSTMANN, membro suplente em representação da Áustria, em substituição de Eva-Maria BURGER, renunciante	6154/20
Procedimento escrito concluído em 15 de abril de 2020	CM 2054/20
Comité Consultivo para a Coordenação dos Sistemas de Segurança Social- Nomeação de Anna SVÄRD, membro titular em representação da Suécia, em substituição de Johanna MÖLLERBER, renunciante	6600/20
Procedimento escrito concluído em 16 de abril de 2020	CM 2048/20
<i>Decisão do Conselho que prorroga o mandato do chefe da missão de aconselhamento da União Europeia de apoio à reforma do setor da segurança no Iraque (EUAM Iraque)</i> Decisão (PESC) 2020/530 do Conselho, de 16 de abril de 2020, que prorroga o mandato do chefe da missão de aconselhamento da União Europeia de apoio à reforma do setor da segurança no Iraque (EUAM Iraque) JO L 120 de 17.4.2020, p. 1-2	6917/20

Procedimento escrito concluído em 16 de abril de 2020	CM 2048/20
<i>Medidas restritivas contra a Síria – Notificações prévias</i> Aviso à atenção de determinadas pessoas e entidades sujeitas às medidas restritivas previstas na Decisão 2013/255/PESC do Conselho e no Regulamento (UE) n.º 36/2012 do Conselho que impõem medidas restritivas tendo em conta a situação na Síria 2020/C 124/02 JO C 124, 17.4.2020, p. 2-2	6940/20
Procedimento escrito concluído em 17 de abril de 2020	CM 2062/20
<i>Regulamento do Conselho que altera o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 no que respeita à Margem Global relativa às Autorizações</i> Regulamento (UE, Euratom) 2020/538 do Conselho, de 17 de abril de 2020, que altera o Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020 no que respeita à Margem Global relativa às Autorizações JO L 119I de 17.4.2020, p. 1-3	7170/20
Procedimento escrito concluído em 17 de abril de 2020	CM 2061/20
Aprovação da transferência de dotações n.º DEC 03/2020 dentro da Secção III – Comissão – do orçamento geral para o exercício de 2020	7116/20
Procedimento escrito concluído em 21 de abril de 2020	CM 2076/20
<i>Decisão do Conselho que prorroga a derrogação temporária ao Regulamento Interno do Conselho introduzida pela Decisão (UE) 2020/430 tendo em conta as dificuldades de deslocação causadas pela pandemia COVID-19 na União</i> Decisão (UE) 2020/556 do Conselho, de 21 de abril de 2020, que prorroga a derrogação temporária ao Regulamento Interno do Conselho introduzida pela Decisão (UE) 2020/430 tendo em conta as dificuldades de deslocação causadas pela pandemia COVID-19 na União JO L 128I de 23.4.2020, p. 1-1	7337/20

Procedimento escrito concluído em 22 de abril de 2020	CM 2041/20
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera os Regulamentos (UE) n.º 1301/2013 e (UE) n.º 1303/2013 no que respeita a medidas específicas destinadas a proporcionar uma flexibilidade excecional para a utilização dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento em resposta ao surto de COVID-19</i> Regulamento (UE) 2020/558 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2020, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1301/2013 e (UE) n.º 1303/2013 no que respeita a medidas específicas destinadas a proporcionar uma flexibilidade excecional para a utilização dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento em resposta ao surto de COVID-19 JO L 130 de 24.4.2020, p. 1-6	7/20 REV 1
Declaração da Grécia Importa salientar que é da maior importância alargar a reafetação dos recursos disponíveis (entre fundos e entre categorias de regiões) para os anos anteriores a 2020 (ou seja, 2017-2019), uma vez que esta flexibilidade suplementar das autorizações anuais para 2017-2019 permitirá à Grécia responder de forma mais eficiente a esta crise de uma dimensão sem precedentes. Além disso, é importante autorizar o apoio independentemente da dimensão da empresa, especialmente no que diz respeito à utilização dos instrumentos financeiros.	
Declaração da Espanha Espanha considera positiva a flexibilidade proporcionada pela Iniciativa de Investimento de Resposta ao Coronavírus + e solicita à Comissão que continue a adaptar os regulamentos relativos aos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento para dar segurança jurídica às autoridades nacionais e regionais. No quadro da próxima alteração, deverão ser tidos em conta elementos como a flexibilidade na utilização das autorizações anuais para 2017, 2018 e 2019 e no que respeita aos prazos para a realização de controlos e auditorias, bem como uma maior segurança jurídica da definição de "força maior".	
Declaração da Letónia Salientamos que a quota-parte de 1/3 do Fundo de Coesão aplicável aos Estados-Membros que aderiram em 2004 ou mais tarde não terá de ser respeitada, em conformidade com o novo artigo 25.º-A, n.º 2, e que as dotações podem ser transferidas entre o FEDER, o FSE e o Fundo de Coesão. O ponto 6 do anexo VII do Regulamento Disposições Comuns não é relevante neste particular. A flexibilidade das transferências entre fundos é importante para fazer face à crise sanitária imediata e assegurar uma combinação eficaz de investimentos que favoreça uma rápida recuperação económica.	

Procedimento escrito concluído em 22 de abril de 2020	CM 2042/20
<i>Regulamento (UE) do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) n.º 223/2014 no que respeita à introdução de medidas específicas para fazer face ao surto de COVID-19</i> Regulamento (UE) 2020/559 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2020, que altera o Regulamento (UE) n.º 223/2014 no que respeita à introdução de medidas específicas para fazer face ao surto de COVID-19 JO L 130 de 24.4.2020, p. 7-10	8/20 REV 1
Procedimento escrito concluído em 22 de abril de 2020	CM 2063/20
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2017/745 relativo aos dispositivos médicos no que diz respeito às datas de aplicação de algumas das suas disposições</i> Regulamento (UE) 2020/561 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2020, que altera o Regulamento (UE) 2017/745 relativo aos dispositivos médicos no que diz respeito às datas de aplicação de algumas das suas disposições (Texto relevante para efeitos do EEE) JO L 130 de 24.4.2020, p. 18-22	10/20 REV 1
Procedimento escrito concluído em 22 de abril de 2020	CM 2064/20 REV 1
<i>Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera os Regulamentos (UE) n.º 508/2014 e (UE) n.º 1379/2013 no que respeita a medidas específicas destinadas a atenuar o impacto do surto de COVID19 no setor da pesca e da aquicultura</i> Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2020, que altera os Regulamentos (UE) n.º 508/2014 e (UE) n.º 1379/2013 no que respeita a medidas específicas destinadas a atenuar o impacto do surto de COVID19 no setor da pesca e da aquicultura JO L 130 de 24.4.2020, p. 11-17	9/20 REV 1

Declaração da Suécia Por uma questão de princípio, a Suécia é contra a ajuda à armazenagem e opõe-se à utilização para outros fins dos recursos orçamentais afetados à recolha e ao controlo de dados. A Suécia pode, no entanto, aceitar as medidas propostas neste caso específico, dadas as circunstâncias extraordinárias. A Suécia considera que, por princípio, as medidas não deverão ser prorrogadas para além de dezembro de 2020.	
Declaração da Comissão A Comissão congratula-se com a rápida adoção pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho da sua proposta de alteração do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas destinada a atenuar o impacto do surto de COVID-19 e ajudar os nossos pescadores e produtores aquícolas. A Comissão gostaria de sublinhar que o controlo das pescas e a recolha de dados científicos são muito importantes para uma gestão sustentável das unidades populacionais assente nos melhores pareceres científicos disponíveis e num cumprimento efetivo das regras. A redução dos recursos financeiros que lhes são dedicados não deve comprometer os resultados destes elementos essenciais da política comum das pescas. A Comissão deseja salientar que a sua proposta, bem como as alterações de que foi objeto, tem por fito fazer face à situação de crise única causada pelo surto de COVID-19 e satisfazer a necessidade de apoio excecional e imediato para ultrapassar as consequências desse surto e que não pode prevalecer sobre o futuro regulamento relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas.	

Procedimento escrito concluído em 22 de abril de 2020	CM 2082/20
<i>Decisão do Conselho que altera a Decisão 2013/184/PESC e regulamento de execução do Conselho que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 401/2013 relativo a medidas restritivas contra Mianmar/Birmânia</i> Decisão (PESC) 2020/563 do Conselho, de 23 de abril de 2020, que altera a Decisão 2013/184/PESC relativa a medidas restritivas contra Mianmar/Birmânia JO L 130 de 24.4.2020, p. 25-26	6888/20
<i>Regulamento de execução do Conselho que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 401/2013 relativo às medidas restritivas aplicáveis ao Mianmar/Birmânia</i> Regulamento de Execução (UE) 2020/562 do Conselho, de 23 de abril de 2020, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 401/2013 relativo às medidas restritivas aplicáveis ao Mianmar/Birmânia JO L 130 de 24.4.2020, p. 23-24	6890/20
<i>Decisão e regulamento de execução do Conselho sobre medidas restritivas contra Mianmar/Birmânia - projetos de aviso</i> Aviso à atenção das pessoas sujeitas às medidas restritivas previstas na Decisão 2013/184/PESC do Conselho, com a redação que lhe foi dada pela Decisão (PESC) 2020/563 do Conselho, e no Regulamento (UE) n.º 401/2013 do Conselho, executado pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/562 do Conselho, relativos a medidas restritivas contra Mianmar/Birmânia JO C 133, 24.4.2020, p. 2-3	6986/20
<i>Decisão do Conselho que altera a Decisão (PESC) 2018/298, relativa ao apoio da União às atividades da Comissão Preparatória da Organização do Tratado de Proibição Total de Ensaios Nucleares (OTPTE)</i> Decisão (PESC) 2020/564 do Conselho de 23 de abril de 2020 que altera a Decisão (PESC) 2018/298, relativa ao apoio da União às atividades da Comissão Preparatória da Organização do Tratado de Proibição Total de Ensaios Nucleares (OTPTE), a fim de reforçar as suas capacidades de vigilância e verificação e no âmbito da execução da Estratégia da UE contra a Proliferação de Armas de Destruição Maciça JO L 130 de 24.4.2020, p. 27-27	7270/20
Procedimento escrito concluído em 24 de abril de 2020	CM 2040/20
<i>Decisão do Conselho relativa à assinatura, em nome da União, e à aplicação provisória do Acordo sobre segurança da aviação civil entre a União Europeia e o Japão</i> Decisão do Conselho relativa à assinatura, em nome da União, e à aplicação provisória do Acordo sobre segurança da aviação civil entre a União Europeia e o Japão	15259/19
Acordo sobre segurança da aviação civil entre a União Europeia e o Japão	15260/19

Procedimento escrito concluído em 24 de abril de 2020	CM 2038/20
<i>Acordo entre a União Europeia e a República da Coreia sobre certos aspetos dos serviços aéreos</i>	15079/19
Decisão do Conselho relativa à assinatura, em nome da União, do Acordo entre a União Europeia e a República da Coreia sobre certos aspetos dos serviços aéreos	15082/19
Procedimento escrito concluído em 27 de abril de 2020	CM 2110/20
<i>Decisão do Conselho relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto de Cooperação Aduaneira instituído pelo Acordo de Cooperação e de Assistência Administrativa Mútua em Matéria Aduaneira entre a União Europeia e a Nova Zelândia no que respeita à adoção do regulamento interno do Comité Misto de Cooperação Aduaneira</i>	6882/20
Decisão do Conselho relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto de Cooperação Aduaneira instituído pelo Acordo de Cooperação e de Assistência Administrativa Mútua em Matéria Aduaneira entre a União Europeia e a Nova Zelândia no que respeita à adoção do regulamento interno do Comité Misto de Cooperação Aduaneira	
<i>Decisão do Comité misto de cooperação aduaneira entre a União Europeia e a Nova Zelândia que aprova o seu Regulamento Interno</i>	6932/20
Decisão do Comité misto de cooperação aduaneira entre a União Europeia e a Nova Zelândia que aprova o seu Regulamento Interno	
Procedimento escrito concluído em 28 de abril de 2020	CM 2115/20
<i>Decisão do Conselho que nomeia membros do Comité Científico e Técnico</i>	6602/20
Decisão do Conselho, de 28 de abril de 2020, que nomeia membros do Comité Científico e Técnico 2020/C 145/01 JO C 145, 30.4.2020, p. 1-1	
Procedimento escrito concluído em 30 de abril de 2020	CM 2128/20
Decisão do Conselho relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto de Execução criado ao abrigo do artigo 18.º do Acordo de Parceria Voluntária entre a União Europeia e a República Socialista do Vietname relativo à aplicação da legislação, à governação e ao comércio no setor florestal no que diz respeito à adoção do regulamento interno do Comité Misto de Execução	15095/19 7027/20
Procedimento escrito concluído em 30 de abril de 2020	CM 2126/20
Decisão do Conselho que nomeia o Secretário-Geral do Conselho da União Europeia para o período compreendido entre 1 de julho de 2020 e 30 de junho de 2025	7570/20