

Bruxelles, 18 mai 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NOTĂ

Subiect: REZUMATUL LUNAR AL ACTELOR CONSILIULUI – APRILIE 2020

Prezentul document conține o listă a actelor¹ adoptate de Consiliu în aprilie 2020²³.

Acesta conține informații privind adoptarea actelor legislative și a celor fără caracter legislativ, precum:

- data adoptării,
- reuniunea relevantă a Consiliului,
- numărul documentului adoptat,
- trimiterea la Jurnalul Oficial,
- trimiterea la procesul-verbal al reuniunii Consiliului în cadrul căreia a fost adoptat actul.

¹ Pentru facilitarea consultării, sunt indicate, de asemenea, „titlurile scurte” după cum sunt menționate în ordinele de zi ale Consiliului (marcate cu caractere cursive).

² În cazul actelor legislative adoptate prin procedura legislativă ordinară, ar putea exista o diferență între data reuniunii Consiliului în cursul căreia actul legislativ a fost adoptat și data efectivă a actului respectiv, deoarece actele legislative adoptate prin procedura legislativă ordinară se consideră a fi adoptate numai după semnarea de către președintele Consiliului, președintele Parlamentului European și secretarii generali ai celor două instituții.

³ Cu excepția anumitor acte cu un domeniu de aplicare limitat, precum deciziile de procedură, numirile, deciziile bugetare punctuale etc.

Documentul este disponibil și pe site-ul Consiliului, la adresa:

[Rezumatul lunar al actelor Consiliului \(acte\) – Consilium](#)

Documentele menționate în rezumat pot fi obținute prin intermediul Registrului public al documentelor Consiliului la adresa: [Documente și publicații – Consilium](#).

În cazul în care nu sunt disponibile în mod direct, se poate solicita o cerere de acces la documente la adresa:

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

A se reține faptul că prezentul document are un scop pur informativ – numai procesele-verbale ale Consiliului sunt autentice. Acestea sunt disponibile pe site-ul Consiliului, la adresa: [Procese-verbale ale Consiliului – Consilium](#)

INFORMAȚII PRIVIND ACTELE ADOPTATE DE CONSILIU ÎN APRILIE 2020	
Procedura scrisă încheiată la 2 aprilie 2020	CM 1983/20
<i>Decizie a Consiliului de numire a reprezentantului special al Uniunii Europene pentru dialogul Belgrad-Priștina și alte chestiuni regionale din Balcanii de Vest</i> Decizia (PESC) 2020/489 a Consiliului din 2 aprilie 2020 de numire a reprezentantului special al Uniunii Europene pentru dialogul Belgrad-Priștina și alte chestiuni regionale din Balcanii de Vest JO L 105, 3.4.2020, p. 3-6	6754/20
<i>Regulamentul Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1352/2014 privind măsuri restrictive având în vedere situația din Yemen</i> Regulamentul (UE) 2020/488 al Consiliului din 2 aprilie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1352/2014 privind măsuri restrictive având în vedere situația din Yemen JO L 105, 3.4.2020, p. 1-2	6831/20
Procedura scrisă încheiată la 3 aprilie 2020	CM 1868/20
<i>Decizie a Consiliului privind existența unui deficit excesiv în România</i> Decizia (UE) 2020/509 a Consiliului din 3 aprilie 2020 privind existența unui deficit excesiv în România JO L 110, 8.4.2020, p. 58-59	6304/20
Procedura scrisă încheiată la 3 aprilie 2020	CM 1868/20
<i>Recomandare a Consiliului în vederea încetării situației de deficit public excesiv din România</i> Recomandarea Consiliului din 3 aprilie 2020 în vederea încetării situației de deficit public excesiv din România 2020/C 116/01 JO C 116, 8.4.2020, p. 1-3	6305/20
Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 2020/20
<i>Decizie a Consiliului privind semnarea, în numele Uniunii Europene și al statelor sale membre, a Protocolului la Acordul de cooperare privind sistemul global de navigație prin satelit de uz civil (GNSS) între Comunitatea Europeană și statele sale membre și Ucraina, pentru a ține seama de aderarea Republicii Bulgaria, a Republicii Croația și a României la Uniunea Europeană</i> Decizia (UE) 2020/520 a Consiliului din 18 noiembrie 2019 privind semnarea, în numele Uniunii Europene și al statelor sale membre, a Protocolului la Acordul de cooperare privind sistemul global de navigație prin satelit de uz civil (GNSS) între Comunitatea Europeană și statele sale membre și Ucraina, pentru a ține seama de aderarea Republicii Bulgaria, a Republicii Croația și a României la Uniunea Europeană JO L 117, 15.4.2020, p. 1-2	13318/19

Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 2013/20
<i>Decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului director regional al Comunității transporturilor în ceea ce privește anumite aspecte bugetare legate de punerea în aplicare a Tratatului de instituire a Comunității transporturilor</i> Decizia (UE) 2020/522 a Consiliului din 7 aprilie 2020 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului director regional al Comunității transporturilor în ceea ce privește anumite aspecte bugetare legate de punerea în aplicare a Tratatului de instituire a Comunității transporturilor JO L 117, 15.4.2020, p. 9-9	6432/20 6534/20
Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 2006/20
<i>Decizie a Consiliului de modificare a Deciziei 2011/235/PESC privind măsuri restrictive îndreptate împotriva anumitor persoane și entități având în vedere situația din Iran</i> Decizia (PESC) 2020/512 a Consiliului din 7 aprilie 2020 de modificare a Deciziei 2011/235/PESC privind măsuri restrictive îndreptate împotriva anumitor persoane și entități având în vedere situația din Iran JO L 113, 8.4.2020, p. 22-37	6113/20
<i>Regulament de punere în aplicare al Consiliului privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 359/2011 privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Iran</i> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/510 al Consiliului din 7 aprilie 2020 privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 359/2011 privind măsuri restrictive împotriva anumitor persoane, entități și organisme având în vedere situația din Iran JO L 113, 8.4.2020, p. 1-17	6115/20
<i>Decizie a Consiliului de modificare a Deciziei (PESC) 2017/1869 privind misiunea Uniunii Europene de consiliere în sprijinul reformei sectorului de securitate din Irak (EUAM Irak)</i> Decizia (PESC) 2020/513 a Consiliului din 7 aprilie 2020 de modificare a Deciziei (PESC) 2017/1869 privind misiunea Uniunii Europene de consiliere în sprijinul reformei sectorului de securitate din Irak (EUAM Irak) JO L 113, 8.4.2020, p. 38-40	6270/20

Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 1987/20
<i>Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier</i> <i>– Adoptarea poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului</i> Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier – Adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020	5115/20
Expunere de motive a Consiliului	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Declarația Belgiei Belgia a luat act de rezultatele acordului provizoriu la care s-a ajuns la 11 decembrie între Parlamentul European și Consiliu privind pilonul social și cel de piață ale pachetului privind mobilitatea I. Belgia salută îmbunătățirea substanțială a condițiilor de lucru ale șoferilor de camion, în special prin interzicerea repausului săptămânal în cabină și prin aplicarea detașării la operațiunile de cabotaj. Integrarea vehiculelor utilitare ușoare în domeniul de aplicare al întregului pachet privind mobilitatea, întoarcerea camioanelor o dată la 8 săptămâni la bază, precum și calendarul ambițios de introducere a unor noi tahografe inteligente care vor permite o mai bună aplicare a normelor existente și a celor noi ar trebui să contribuie la realizarea în viitor a unor condiții de concurență mai echitabile. Prin urmare, Belgia consideră că este incoerent să se restricționeze și mai mult accesul la piață prin impunerea unei perioade de întrerupere de 4 zile în ceea ce privește cabotajul, în timp ce Uniunea Europeană va asigura o convergență socială ascendentă. Din punctul nostru de vedere, perioada de întrerupere este o barieră în calea comerțului contrară spiritului pieței interne și eficienței lanțului logistic, deoarece operațiunile de cabotaj permit evitarea deplasărilor fără încărcătură. Regretăm, de asemenea, includerea unei propuneri privind detașarea pe termen lung, care nu apărea nici în propunerea Comisiei, nici în acordurile încheiate de cei doi colegiitori, și care nu a fost încă evaluată cu atenție. În pofida elementelor sociale pozitive cuprinse în pachet, Belgia se va abține, prin urmare, în legătură cu acordul.	

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă profunda îngrijorare cu privire la faptul că acordul provizoriu asupra pachetului privind mobilitatea I este în contradicție cu principiul de bază al libertății de a presta servicii pe piața unică, cu principiul liberei circulații a lucrătorilor, precum și cu principalele politici și obiective ale UE în domeniul climei.

În special cerința ca vehiculele grele să se întoarcă în statul membru de stabilire cel puțin o dată la 8 săptămâni este în contradicție cu obiectivele ambițioase ale UE în domeniul climei, stabilite de Comisia Europeană în cadrul noului Pact verde, la 11 decembrie 2019. O astfel de obligație, dacă va fi adoptată, va duce la o creștere substanțială a numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, în consecință, la o creștere substanțială a emisiilor de CO₂ din sectorul transporturilor. Acest sector este deja responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din UE.

În ciuda eforturilor noastre de a scoate în evidență aceste aspecte și în pofida dovezilor științifice obținute în urma studiilor privind impactul unei astfel de obligații asupra creșterii numărului deplasărilor fără încărcătură și a emisiilor de CO₂, nu există nicio sensibilitate în ceea ce privește impactul preconizat al acestei dispoziții, iar argumentele raționale sunt respinse. În același timp, deși agenda pentru o mai bună reglementare impune efectuarea unei evaluări a impactului la nivelul UE pentru toate măsurile de acest fel, nu a fost încă prezentată o astfel de evaluare.

Întoarcerea vehiculelor în statul membru de stabilire este doar un exemplu pentru măsurile excesiv de restrictive și discriminatorii propuse în pachetul privind mobilitatea I. Împărtășim îngrijorări similare cu privire la limitările impuse activităților de cabotaj sub forma unei perioade de întrerupere excesive. Această perioadă de întrerupere constituie o măsură protecționistă, care va avea un efect mai degrabă negativ asupra pieței unice. Conform estimărilor unor institute de cercetare renumite, obligația impusă camioanelor de a se întoarce, precum și restricțiile impuse în ceea ce privește operațiunile de cabotaj vor genera milioane de tone de emisii de CO₂ suplimentare pe an.

Un alt motiv de preocupare important este faptul că întoarcerea obligatorie a vehiculului va dezavantaja anumite state membre care, datorită poziției lor geografice, vor întâmpina dificultăți substanțiale în furnizarea de servicii de transport cu camioane pe piața unică, întrucât vehiculele lor vor trebui să acopere distanțe mult mai mari și să depășească obstacole naturale semnificative, în special în cazul insulelor.

Concurența neloială din partea operatorilor din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu a fost abordat în mod corespunzător. Acest lucru este îngrijorător mai ales întrucât soluția care urmează să fie adoptată va avea efecte pe termen lung nu numai asupra sectorului transporturilor, ci și asupra economiei UE în ansamblu.

Sectorul transporturilor merită un cadru juridic echitabil și solid la nivelul UE, care să stimuleze în continuare dezvoltarea acestuia, asigurând, în același timp, norme realiste și aplicabile. În locul unor dispoziții echilibrate și a unui compromis real, acordul provizoriu impune măsuri restrictive, disproporționate și protecționiste.

Pachetul privind mobilitatea I este un dosar esențial pentru piața unică europeană, precum și pentru sectorul transportului rutier. Astăzi, mai mult ca oricând, trebuie să menținem buna funcționare a pieței unice și a economiilor tuturor statelor membre din UE, asigurând totodată coerența cu alte politici ale UE.

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă obiecțiile față de includerea automată a clauzei privind subsidiaritatea și proporționalitatea în acordul politic adoptat cu privire la cele trei acte juridice din pachetul privind mobilitatea I, în cadrul revizuirii tehnice a textelor de către experții juriști-lingviști.

Recunoaștem că principiile subsidiarității și proporționalității sunt de o importanță primordială pentru exercitarea competențelor UE. Cu toate acestea, adăugarea unei astfel de clauze în acest stadiu tardiv al procesului legislativ nu este o bună practică în general și, în cazul pachetului privind mobilitatea I, este deosebit de dificil să fie acceptată din cauza sensibilității politice a întregului dosar și ținând seama de consecințele pe termen lung ale dispozițiilor propuse pentru funcționarea sectorului european al transportului rutier.

Din păcate, aceasta demonstrează și că procedurile rapide au afectat în mod negativ calitatea legislației adoptate. În plus, am dori să subliniem lipsa unei evaluări a impactului în ceea ce privește anumite dispoziții esențiale ale acordului politic. Acest fapt a fost recunoscut și de către Comisie în declarația ei prezentată în cadrul reuniunii Coreper I din 20 decembrie 2019, în care Comisia a confirmat faptul că unele măsuri nu au făcut parte din propunerile Comisiei prezentate la 31 mai 2017 și nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului.

Lipsa unei analize detaliate împiedică evaluarea corespunzătoare a măsurilor propuse în cele trei acte legislative din pachetul privind mobilitatea I în ceea ce privește respectarea principiului proporționalității.

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Având în vedere răspândirea fără precedent a coronavirusului (COVID-19), care afectează deja și, din păcate, va continua să afecteze profund sectorul transportului rutier, Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România solicită suspendarea lucrărilor referitoare la pachetul privind mobilitatea I până când pandemia se va fi încheiat. Prin urmare, votăm împotriva adoptării dosarului printr-o procedură scrisă în această perioadă dificilă.

Se preconizează că majoritatea întreprinderilor vor suspenda sau vor opri funcționarea, ceea ce va duce la o reducere semnificativă a prestării de servicii de transport și, prin urmare, a livrării de bunuri, în detrimentul cetățenilor UE și al bunei funcționări a economiei. Având în vedere rolul indispensabil al transportului rutier în efortul de redresare în urma epidemiei de COVID-19 și pierderile considerabile suferite de acest sector în cursul gestionării epidemiei, transportul rutier și economia UE nu vor fi în măsură să susțină șocul inutil impus de reglementare care ar fi cauzat de pachetul privind mobilitatea I. În acest context, trebuie să se țină seama de faptul că marea majoritate a întreprinderilor de transport rutier din Uniunea Europeană sunt întreprinderi mici și mijlocii, care sunt deosebit de vulnerabile.

În condițiile prezente, adoptarea pachetului privind mobilitatea I în forma sa actuală nu este nici rezonabilă, nici justificată. Dorim să subliniem că peisajul economic al UE la momentul încheierii crizei coronavirusului va fi complet diferit și considerăm că sectorul transportului rutier va avea nevoie de soluții noi care să abordeze această nouă realitate.

Având în vedere situația de mai sus, suntem convinși că soluțiile avute în vedere în pachetul privind mobilitatea I trebuie să fie reelaborate pentru a putea ține seama de noua realitate economică. Prin urmare, propunem suspendarea lucrărilor referitoare la acest dosar până când pandemia se va fi încheiat.

Declarația Estoniei

Estonia sprijină pe deplin obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I, care aveau menirea de a deschide drumul către un set de norme clare în materie de transport rutier. Estonia consideră că piața transportului rutier internațional de mărfuri din Uniunea Europeană trebuie să fie în conformitate cu principiile generale ale pieței unice, deschisă concurenței, eficientă și ecologică. Estonia consideră că cerințele suplimentare nu trebuie să impună o sarcină administrativă excesivă asupra întreprinderilor sau autorităților din sectorul public sau să intre în conflict cu obiectivele politicii Uniunii Europene în domeniul climei.

În cursul negocierilor pe marginea pachetului, Estonia a adoptat o abordare constructivă, străduindu-se să ia în considerare și să sprijine propunerile care ar îmbunătăți condițiile de lucru ale conducătorilor auto, ar combate practicile ilegale de piață și ar reduce efectele negative asupra mediului. Cu toate acestea, negocierile au condus la un acord care creează un dezavantaj concurențial pentru transportatorii din Estonia, în special impunând întreprinderilor de transport rutier obligația de a-și organiza activitatea flotei astfel încât să se asigure că vehiculele se întorc în statul membru de stabilire în termen de 8 săptămâni de la părăsirea acestuia („obligația de întoarcere a vehiculului”).

Această obligație nu făcea parte din pachetul inițial. Ea nu a făcut obiectul unei evaluări a impactului de substanță, ceea ce ridică semne de întrebare cu privire la relația sa cu Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

În al doilea rând, cerința ca vehiculele să se întoarcă în statul membru de stabilire limitează zona geografică în care pot opera întreprinderile de transport rutier din statul membru respectiv și, ca atare, nu este în conformitate cu obiectivul pachetului privind mobilitatea I de a asigura condiții de concurență echitabile.

În al treilea rând, deoarece această obligație face să crească numărul deplasărilor fără încărcătură și cantitatea de emisii de CO₂, Estonia consideră că această cerință este în contradicție cu obiectivele politicii climatice a UE și cu cele ale Acordului de la Paris. De asemenea, ea nu este în conformitate cu concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019.

Totodată, Estonia consideră că această cerință este disproporționată întrucât acordul conține deja măsuri de combatere a fenomenului așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală”. Obligația de întoarcere a vehiculului va stimula cel mai probabil astfel de practici și, în plus, va încuraja întreprinderile de transport rutier din statele membre periferice să își mute sediul, ceea ce va duce la o scădere a locurilor de muncă și a veniturilor fiscale.

Nu în ultimul rând, dat fiind că măsura ar putea duce la creșterea volumului traficului, Estonia este preocupată de impactul ei asupra siguranței rutiere.

În consecință, subliniind din nou sprijinul său pentru obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I, Estonia regretă includerea în acord a obligației de întoarcere a vehiculului. În contextul descris mai sus, Estonia va vota împotriva acordului menționat.

Declarația Ungariei

Ungaria ar dori să își reitereze profunda îngrijorare cu privire la efectele dăunătoare, care denaturează piața și au un impact negativ asupra climei ale diferitelor componente ale primului pachet privind mobilitatea și își exprimă nemulțumirea profundă față de lipsa unor evaluări de impact adecvate și extinse, ceea ce contravine obiectivelor inițiale ale primului pachet privind mobilitatea.

Ungaria a demonstrat întotdeauna că este gata să lupte împotriva fraudei, a abuzurilor și a practicilor neloiale, precum și să abordeze condițiile sociale ale conducătorilor auto din sectorul transportului rutier. Abordând aceste aspecte, ar trebui să evităm orice fragmentare, protecționism și impunerea unei sarcini administrative excesive pentru întreprinderile europene de transport care operează în mod echitabil pe piața internă a transportului rutier. Din punctul nostru de vedere, menținerea funcționării eficiente a pieței noastre interne nu este negociabilă, întrucât aceasta va conduce la creșterea gradului de ocupare a forței de muncă și a competitivității pentru Europa într-o eră a tensiunilor economice mondiale din ce în ce mai mari.

În consecință, prin acest pachet, ar fi trebuit să ne asigurăm că viitorul cadru juridic al UE permite valorificarea deplină a avantajelor competitive, protejând în același timp concurența loială și un nivel adecvat al condițiilor de muncă pentru conducătorii auto. În loc de aceasta, acordul final nu realizează acest echilibru și favorizează o singură abordare bazată pe protecționismul național și pe normele aplicabile în acest sector.

Și anume, în special, suntem convinși că normele speciale privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier (*lex specialis*) constituie o restricție nejustificată a libertăților fundamentale și, prin urmare, denaturează condițiile de concurență echitabile din UE. Constatăm că acordul final ne justifică îndoiele cu privire la separarea problemei transportului rutier de modificarea Directivei privind detașarea lucrătorilor [Directiva (UE) 2018/957]. În special, modelul divizat introdus în ceea ce privește detașarea conducătorilor auto nu a făcut parte din propunerea Comisiei și, prin urmare, nu a fost supus unei evaluări a impactului.

În al doilea rând, considerăm, de asemenea, foarte problematic faptul că interzicerea totală a efectuării repausului săptămânal în cabină nu ia în considerare deficitul zonelor de repaus din interiorul UE cu spații de cazare adecvate pentru conducătorii auto. Prin urmare, interdicția respectivă ar constitui o dispoziție a UE care nu ar putea fi pusă în executare, punând sub semnul întrebării legalitatea acesteia.

În al treilea rând, în ceea ce privește obiectivele noastre privind clima, obligația ca vehiculele să se întoarcă în statul membru de stabilire cel puțin o dată la 8 săptămâni este în contradicție cu obiectivele ambițioase ale UE în domeniul climei, prezentate de Comisia Europeană în cadrul noului Pact verde european, la 11 decembrie 2019. O astfel de măsură, dacă va fi adoptată, va duce la creșterea numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, prin urmare, la o creștere a emisiilor de CO₂ provenite din sectorul transportului rutier.

Riscul de a crea un avantaj competitiv neloial pentru operatorii din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu este luat în considerare în mod corespunzător în acordul final. În plus, înlocuirea obligatorie a tahografelor cu costuri ridicate aduce cu sine un avantaj competitiv pentru transportatorii din țările terțe, având în vedere că data instalării tahografelor inteligente pentru autovehiculele întreprinderilor parte la AETR este incertă.

Modernizarea sectorului european al transportului rutier, element esențial al economiei europene, este o necesitate atât din punct de vedere social, cât și din punctul de vedere al competitivității. Acest obiectiv nu poate fi atins fără a se ține seama pe deplin de menținerea realizărilor și a funcționării pieței interne și fără a acționa în mod responsabil în vederea îndeplinirii unor obiective ambițioase în domeniul climei.

Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 1986/20
<i>Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor</i> – Adoptarea poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor – Adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020	5114/20
Expunere de motive a Consiliului	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Declarația Belgiei Belgia a luat act de rezultatele acordului provizoriu la care s-a ajuns la 11 decembrie între Parlamentul European și Consiliu privind pilonul social și cel de piață ale pachetului privind mobilitatea I. Belgia salută îmbunătățirea substanțială a condițiilor de lucru ale șoferilor de camion, în special prin interzicerea repausului săptămânal în cabină și prin aplicarea detașării la operațiunile de cabotaj. Integrarea vehiculelor utilitare ușoare în domeniul de aplicare al întregului pachet privind mobilitatea, întoarcerea camioanelor o dată la 8 săptămâni la bază, precum și calendarul ambițios de introducere a unor noi tahografe inteligente care vor permite o mai bună aplicare a normelor existente și a celor noi ar trebui să contribuie la realizarea în viitor a unor condiții de concurență mai echitabile. Prin urmare, Belgia consideră că este incoerent să se restricționeze și mai mult accesul la piață prin impunerea unei perioade de întrerupere de 4 zile în ceea ce privește cabotajul, în timp ce Uniunea Europeană va asigura o convergență socială ascendentă. Din punctul nostru de vedere, perioada de întrerupere este o barieră în calea comerțului contrară spiritului pieței interne și eficienței lanțului logistic, deoarece operațiunile de cabotaj permit evitarea deplasărilor fără încărcătură. Regretăm, de asemenea, includerea unei propuneri privind detașarea pe termen lung, care nu apărea nici în propunerea Comisiei, nici în acordurile încheiate de cei doi colegiuitori, și care nu a fost încă evaluată cu atenție. În pofida elementelor sociale pozitive cuprinse în pachet, Belgia se va abține, prin urmare, în legătură cu acordul.	

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă profunda îngrijorare cu privire la faptul că acordul provizoriu asupra pachetului privind mobilitatea I este în contradicție cu principiul de bază al libertății de a presta servicii pe piața unică, cu principiul liberei circulații a lucrătorilor, precum și cu principalele politici și obiective ale UE în domeniul climei.

În special cerința ca vehiculele grele să se întoarcă în statul membru de stabilire cel puțin o dată la 8 săptămâni este în contradicție cu obiectivele ambițioase ale UE în domeniul climei, stabilite de Comisia Europeană în cadrul noului Pact verde, la 11 decembrie 2019. O astfel de obligație, dacă va fi adoptată, va duce la o creștere substanțială a numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, în consecință, la o creștere substanțială a emisiilor de CO₂ din sectorul transporturilor. Acest sector este deja responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din UE.

În ciuda eforturilor noastre de a scoate în evidență aceste aspecte și în pofida dovezilor științifice obținute în urma studiilor privind impactul unei astfel de obligații asupra creșterii numărului deplasărilor fără încărcătură și a emisiilor de CO₂, nu există nicio sensibilitate în ceea ce privește impactul preconizat al acestei dispoziții, iar argumentele raționale sunt respinse. În același timp, deși agenda pentru o mai bună reglementare impune efectuarea unei evaluări a impactului la nivelul UE pentru toate măsurile de acest fel, nu a fost încă prezentată o astfel de evaluare.

Întoarcerea vehiculelor în statul membru de stabilire este doar un exemplu pentru măsurile excesiv de restrictive și discriminatorii propuse în pachetul privind mobilitatea I. Împărtășim îngrijorări similare cu privire la limitările impuse activităților de cabotaj sub forma unei perioade de întrerupere excesive. Această perioadă de întrerupere constituie o măsură protecționistă, care va avea un efect mai degrabă negativ asupra pieței unice. Conform estimărilor unor institute de cercetare renumite, obligația impusă camioanelor de a se întoarce, precum și restricțiile impuse în ceea ce privește operațiunile de cabotaj vor genera milioane de tone de emisii de CO₂ suplimentare pe an.

Un alt motiv de preocupare important este faptul că întoarcerea obligatorie a vehiculului va dezavantaja anumite state membre care, datorită poziției lor geografice, vor întâmpina dificultăți substanțiale în furnizarea de servicii de transport cu camioane pe piața unică, întrucât vehiculele lor vor trebui să acopere distanțe mult mai mari și să depășească obstacole naturale semnificative, în special în cazul insulelor.

Concurența neloială din partea operatorilor din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu a fost abordat în mod corespunzător. Acest lucru este îngrijorător mai ales întrucât soluția care urmează să fie adoptată va avea efecte pe termen lung nu numai asupra sectorului transporturilor, ci și asupra economiei UE în ansamblu.

Sectorul transporturilor merită un cadru juridic echitabil și solid la nivelul UE, care să stimuleze în continuare dezvoltarea acestuia, asigurând, în același timp, norme realiste și aplicabile. În locul unor dispoziții echilibrate și a unui compromis real, acordul provizoriu impune măsuri restrictive, disproporționate și protecționiste.

Pachetul privind mobilitatea I este un dosar esențial pentru piața unică europeană, precum și pentru sectorul transportului rutier. Astăzi, mai mult ca oricând, trebuie să menținem buna funcționare a pieței unice și a economiilor tuturor statelor membre din UE, asigurând totodată coerența cu alte politici ale UE.

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă obiecțiile față de includerea automată a clauzei privind subsidiaritatea și proporționalitatea în acordul politic adoptat cu privire la cele trei acte juridice din pachetul privind mobilitatea I, în cadrul revizuirii tehnice a textelor de către experții juriști-lingviști.

Recunoaștem că principiile subsidiarității și proporționalității sunt de o importanță primordială pentru exercitarea competențelor UE. Cu toate acestea, adăugarea unei astfel de clauze în acest stadiu tardiv al procesului legislativ nu este o bună practică în general și, în cazul pachetului privind mobilitatea I, este deosebit de dificil să fie acceptată din cauza sensibilității politice a întregului dosar și ținând seama de consecințele pe termen lung ale dispozițiilor propuse pentru funcționarea sectorului european al transportului rutier.

Din păcate, aceasta demonstrează și că procedurile rapide au afectat în mod negativ calitatea legislației adoptate. În plus, am dori să subliniem lipsa unei evaluări a impactului în ceea ce privește anumite dispoziții esențiale ale acordului politic. Acest fapt a fost recunoscut și de către Comisie în declarația ei prezentată în cadrul reuniunii Coreper I din 20 decembrie 2019, în care Comisia a confirmat faptul că unele măsuri nu au făcut parte din propunerile Comisiei prezentate la 31 mai 2017 și nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului.

Lipsa unei analize detaliate împiedică evaluarea corespunzătoare a măsurilor propuse în cele trei acte legislative din pachetul privind mobilitatea I în ceea ce privește respectarea principiului proporționalității.

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Având în vedere răspândirea fără precedent a coronavirusului (COVID-19), care afectează deja și, din păcate, va continua să afecteze profund sectorul transportului rutier, Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România solicită suspendarea lucrărilor referitoare la pachetul privind mobilitatea I până când pandemia se va fi încheiat. Prin urmare, votăm împotriva adoptării dosarului printr-o procedură scrisă în această perioadă dificilă.

Se preconizează că majoritatea întreprinderilor vor suspenda sau vor opri funcționarea, ceea ce va duce la o reducere semnificativă a prestării de servicii de transport și, prin urmare, a livrării de bunuri, în detrimentul cetățenilor UE și al bunei funcționări a economiei.

Având în vedere rolul indispensabil al transportului rutier în efortul de redresare în urma epidemiei de COVID-19 și pierderile considerabile suferite de acest sector în cursul gestionării epidemiei, transportul rutier și economia UE nu vor fi în măsură să susțină șocul inutil impus de reglementare care ar fi cauzat de pachetul privind mobilitatea I. În acest context, trebuie să se țină seama de faptul că marea majoritate a întreprinderilor de transport rutier din Uniunea Europeană sunt întreprinderi mici și mijlocii, care sunt deosebit de vulnerabile.

În condițiile prezente, adoptarea pachetului privind mobilitatea I în forma sa actuală nu este nici rezonabilă, nici justificată. Dorim să subliniem că peisajul economic al UE la momentul încheierii crizei coronavirusului va fi complet diferit și considerăm că sectorul transportului rutier va avea nevoie de soluții noi care să abordeze această nouă realitate.

Având în vedere situația de mai sus, suntem convinși că soluțiile avute în vedere în pachetul privind mobilitatea I trebuie să fie reelaborate pentru a putea ține seama de noua realitate economică. Prin urmare, propunem suspendarea lucrărilor referitoare la acest dosar până când pandemia se va fi încheiat.

Declarația Estoniei

Estonia sprijină pe deplin obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I, care aveau menirea de a deschide drumul către un set de norme clare în materie de transport rutier. Estonia consideră că piața transportului rutier internațional de mărfuri din Uniunea Europeană trebuie să fie în conformitate cu principiile generale ale pieței unice, deschisă concurenței, eficientă și ecologică. Estonia consideră că cerințele suplimentare nu trebuie să impună o sarcină administrativă excesivă asupra întreprinderilor sau autorităților din sectorul public sau să intre în conflict cu obiectivele politicii Uniunii Europene în domeniul climei.

În cursul negocierilor pe marginea pachetului, Estonia a adoptat o abordare constructivă, străduindu-se să ia în considerare și să sprijine propunerile care ar îmbunătăți condițiile de lucru ale conducătorilor auto, ar combate practicile ilegale de piață și ar reduce efectele negative asupra mediului. Cu toate acestea, negocierile au condus la un acord care creează un dezavantaj concurențial pentru transportatorii din Estonia, în special impunând întreprinderilor de transport rutier obligația de a-și organiza activitatea flotei astfel încât să se asigure că vehiculele se întorc în statul membru de stabilire în termen de 8 săptămâni de la părăsirea acestuia („obligația de întoarcere a vehiculului”).

Această obligație nu făcea parte din pachetul inițial. Ea nu a făcut obiectul unei evaluări a impactului de substanță, ceea ce ridică semne de întrebare cu privire la relația sa cu Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație.

În al doilea rând, cerința ca vehiculele să se întoarcă în statul membru de stabilire limitează zona geografică în care pot opera întreprinderile de transport rutier din statul membru respectiv și, ca atare, nu este în conformitate cu obiectivul pachetului privind mobilitatea I de a asigura condiții de concurență echitabile.

În al treilea rând, deoarece această obligație face să crească numărul deplasărilor fără încărcătură și cantitatea de emisii de CO₂, Estonia consideră că această cerință este în contradicție cu obiectivele politicii climatice a UE și cu cele ale Acordului de la Paris. De asemenea, ea nu este în conformitate cu concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019.

Totodată, Estonia consideră că această cerință este disproporționată întrucât acordul conține deja măsuri de combatere a fenomenului așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală”. Obligația de întoarcere a vehiculului va stimula cel mai probabil astfel de practici și, în plus, va încuraja întreprinderile de transport rutier din statele membre periferice să își mute sediul, ceea ce va duce la o scădere a locurilor de muncă și a veniturilor fiscale.

Nu în ultimul rând, dat fiind că măsura ar putea duce la creșterea volumului traficului, Estonia este preocupată de impactul ei asupra siguranței rutiere.

În consecință, subliniind din nou sprijinul său pentru obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I, Estonia regretă includerea în acord a obligației de întoarcere a vehiculului. În contextul descris mai sus, Estonia va vota împotriva acordului menționat.

Declarația Ungariei

Ungaria ar dori să își reitereze profunda îngrijorare cu privire la efectele dăunătoare, care denaturează piața și au un impact negativ asupra climei ale diferitelor componente ale primului pachet privind mobilitatea și își exprimă nemulțumirea profundă față de lipsa unor evaluări de impact adecvate și extinse, ceea ce contravine obiectivelor inițiale ale primului pachet privind mobilitatea.

Ungaria a demonstrat întotdeauna că este gata să lupte împotriva fraudei, a abuzurilor și a practicilor neloiale, precum și să abordeze condițiile sociale ale conducătorilor auto din sectorul transportului rutier. Abordând aceste aspecte, ar trebui să evităm orice fragmentare, protecționism și impunerea unei sarcini administrative excesive pentru întreprinderile europene de transport care operează în mod echitabil pe piața internă a transportului rutier. Din punctul nostru de vedere, menținerea funcționării eficiente a pieței noastre interne nu este negociabilă, întrucât aceasta va conduce la creșterea gradului de ocupare a forței de muncă și a competitivității pentru Europa într-o eră a tensiunilor economice mondiale din ce în ce mai mari.

În consecință, prin acest pachet, ar fi trebuit să ne asigurăm că viitorul cadru juridic al UE permite valorificarea deplină a avantajelor competitive, protejând în același timp concurența loială și un nivel adecvat al condițiilor de muncă pentru conducătorii auto. În loc de aceasta, acordul final nu realizează acest echilibru și favorizează o singură abordare bazată pe protecționismul național și pe normele aplicabile în acest sector.

Și anume, în special, suntem convinși că normele speciale privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier (*lex specialis*) constituie o restricție nejustificată a libertăților fundamentale și, prin urmare, denaturează condițiile de concurență echitabile din UE. Constatăm că acordul final ne justifică îndoielile cu privire la separarea problemei transportului rutier de modificarea Directivei privind detașarea lucrătorilor [Directiva (UE) 2018/957]. În special, modelul divizat introdus în ceea ce privește detașarea conducătorilor auto nu a făcut parte din propunerea Comisiei și, prin urmare, nu a fost supus unei evaluări a impactului.

În al doilea rând, considerăm, de asemenea, foarte problematic faptul că interzicerea totală a efectuării repausului săptămânal în cabină nu ia în considerare deficitul zonelor de repaus din interiorul UE cu spații de cazare adecvate pentru conducătorii auto. Prin urmare, interdicția respectivă ar constitui o dispoziție a UE care nu ar putea fi pusă în executare, punând sub semnul întrebării legalitatea acesteia.

În al treilea rând, în ceea ce privește obiectivele noastre privind clima, obligația ca vehiculele să se întoarcă în statul membru de stabilire cel puțin o dată la 8 săptămâni este în contradicție cu obiectivele ambițioase ale UE în domeniul climei, prezentate de Comisia Europeană în cadrul noului Pact verde european, la 11 decembrie 2019. O astfel de măsură, dacă va fi adoptată, va duce la creșterea numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, prin urmare, la o creștere a emisiilor de CO₂ provenite din sectorul transportului rutier.

Riscul de a crea un avantaj competitiv neloial pentru operatorii din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu este luat în considerare în mod corespunzător în acordul final. În plus, înlocuirea obligatorie a tahografelor cu costuri ridicate aduce cu sine un avantaj competitiv pentru transportatorii din țările terțe, având în vedere că data instalării tahografelor inteligente pentru autovehiculele întreprinderilor parte la AETR este incertă.

Modernizarea sectorului european al transportului rutier, element esențial al economiei europene, este o necesitate atât din punct de vedere social, cât și din punctul de vedere al competitivității. Acest obiectiv nu poate fi atins fără a se ține seama pe deplin de menținerea realizărilor și a funcționării pieței interne și fără a acționa în mod responsabil în vederea îndeplinirii unor obiective ambițioase în domeniul climei.

Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 1985/20
<i>Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012</i> – Adoptarea poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 – Adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020	5112/20
Expunere de motive a Consiliului	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă profunda îngrijorare cu privire la faptul că acordul provizoriu asupra pachetului privind mobilitatea I este în contradicție cu principiul de bază al libertății de a presta servicii pe piața unică, cu principiul liberei circulații a lucrătorilor, precum și cu principalele politici și obiective ale UE în domeniul climei. În special cerința ca vehiculele grele să se întoarcă în statul membru de stabilire cel puțin o dată la 8 săptămâni este în contradicție cu obiectivele ambițioase ale UE în domeniul climei, stabilite de Comisia Europeană în cadrul noului Pact verde, la 11 decembrie 2019. O astfel de obligație, dacă va fi adoptată, va duce la o creștere substanțială a numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, în consecință, la o creștere substanțială a emisiilor de CO₂ din sectorul transporturilor. Acest sector este deja responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din UE. În ciuda eforturilor noastre de a scoate în evidență aceste aspecte și în pofida dovezilor științifice obținute în urma studiilor privind impactul unei astfel de obligații asupra creșterii numărului deplasărilor fără încărcătură și a emisiilor de CO₂, nu există nicio sensibilitate în ceea ce privește impactul preconizat al acestei dispoziții, iar argumentele raționale sunt respinse. În același timp, deși agenda pentru o mai bună reglementare impune efectuarea unei evaluări a impactului la nivelul UE pentru toate măsurile de acest fel, nu a fost încă prezentată o astfel de evaluare. Întoarcerea vehiculelor în statul membru de stabilire este doar un exemplu pentru măsurile excesiv de restrictive și discriminatorii propuse în pachetul privind mobilitatea I. Împărtășim îngrijorări similare cu privire la limitările impuse activităților de cabotaj sub forma unei perioade de întrerupere excesive. Această perioadă de întrerupere constituie o măsură protecționistă, care va avea un efect mai degrabă negativ asupra pieței unice. Conform estimărilor unor institute de cercetare renumite, obligația impusă camioanelor de a se întoarce, precum și restricțiile impuse în ceea ce privește operațiunile de cabotaj vor genera milioane de tone de emisii de CO₂ suplimentare pe an.	

Un alt motiv de preocupare important este faptul că întoarcerea obligatorie a vehiculului va dezavantaja anumite state membre care, datorită poziției lor geografice, vor întâmpina dificultăți substanțiale în furnizarea de servicii de transport cu camioane pe piața unică, întrucât vehiculele lor vor trebui să acopere distanțe mult mai mari și să depășească obstacole naturale semnificative, în special în cazul insulelor. Concurența neloială din partea operatorilor din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu a fost abordat în mod corespunzător. Acest lucru este îngrijorător mai ales întrucât soluția care urmează să fie adoptată va avea efecte pe termen lung nu numai asupra sectorului transporturilor, ci și asupra economiei UE în ansamblu. Sectorul transporturilor merită un cadru juridic echitabil și solid la nivelul UE, care să stimuleze în continuare dezvoltarea acestuia, asigurând, în același timp, norme realiste și aplicabile. În locul unor dispoziții echilibrate și a unui compromis real, acordul provizoriu impune măsuri restrictive, disproporționate și protecționiste. Pachetul privind mobilitatea I este un dosar esențial pentru piața unică europeană, precum și pentru sectorul transportului rutier. Astăzi, mai mult ca oricând, trebuie să menținem buna funcționare a pieței unice și a economiilor tuturor statelor membre din UE, asigurând totodată coerența cu alte politici ale UE.	
Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România își exprimă obiecțiile față de includerea automată a clauzei privind subsidiaritatea și proporționalitatea în acordul politic adoptat cu privire la cele trei acte juridice din pachetul privind mobilitatea I, în cadrul revizuirii tehnice a textelor de către experții juriști-lingviști. Recunoaștem că principiile subsidiarității și proporționalității sunt de o importanță primordială pentru exercitarea competențelor UE. Cu toate acestea, adăugarea unei astfel de clauze în acest stadiu tardiv al procesului legislativ nu este o bună practică în general și, în cazul pachetului privind mobilitatea I, este deosebit de dificil să fie acceptată din cauza sensibilității politice a întregului dosar și ținând seama de consecințele pe termen lung ale dispozițiilor propuse pentru funcționarea sectorului european al transportului rutier. Din păcate, aceasta demonstrează și că procedurile rapide au afectat în mod negativ calitatea legislației adoptate. În plus, am dori să subliniem lipsa unei evaluări a impactului în ceea ce privește anumite dispoziții esențiale ale acordului politic. Acest fapt a fost recunoscut și de către Comisie în declarația ei prezentată în cadrul reuniunii Coreper I din 20 decembrie 2019, în care Comisia a confirmat faptul că unele măsuri nu au făcut parte din propunerile Comisiei prezentate la 31 mai 2017 și nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului. Lipsa unei analize detaliate împiedică evaluarea corespunzătoare a măsurilor propuse în cele trei acte legislative din pachetul privind mobilitatea I în ceea ce privește respectarea principiului proporționalității.	

Declarația Bulgariei, Ciprului, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Maltei, Poloniei și României

Având în vedere răspândirea fără precedent a coronavirusului (COVID-19), care afectează deja și, din păcate, va continua să afecteze profund sectorul transportului rutier, Bulgaria, Ciprul, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta, Polonia și România solicită suspendarea lucrărilor referitoare la pachetul privind mobilitatea I până când pandemia se va fi încheiat. Prin urmare, votăm împotriva adoptării dosarului printr-o procedură scrisă în această perioadă dificilă.

Se preconizează că majoritatea întreprinderilor vor suspenda sau vor opri funcționarea, ceea ce va duce la o reducere semnificativă a prestării de servicii de transport și, prin urmare, a livrării de bunuri, în detrimentul cetățenilor UE și al bunei funcționări a economiei.

Având în vedere rolul indispensabil al transportului rutier în efortul de redresare în urma epidemiei de COVID-19 și pierderile considerabile suferite de acest sector în cursul gestionării epidemiei, transportul rutier și economia UE nu vor fi în măsură să susțină șocul inutil impus de reglementare care ar fi cauzat de pachetul privind mobilitatea I. În acest context, trebuie să se țină seama de faptul că marea majoritate a întreprinderilor de transport rutier din Uniunea Europeană sunt întreprinderi mici și mijlocii, care sunt deosebit de vulnerabile.

În condițiile prezente, adoptarea pachetului privind mobilitatea I în forma sa actuală nu este nici rezonabilă, nici justificată. Dorim să subliniem că peisajul economic al UE la momentul încheierii crizei coronavirusului va fi complet diferit și considerăm că sectorul transportului rutier va avea nevoie de soluții noi care să abordeze această nouă realitate.

Având în vedere situația de mai sus, suntem convinși că soluțiile avute în vedere în pachetul privind mobilitatea I trebuie să fie reelaborate pentru a putea ține seama de noua realitate economică. Prin urmare, propunem suspendarea lucrărilor referitoare la acest dosar până când pandemia se va fi încheiat.

Declarația Estoniei

Estonia sprijină pe deplin obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I, care aveau menirea de a deschide drumul către un set de norme clare în materie de transport rutier. Estonia consideră că piața transportului rutier internațional de mărfuri din Uniunea Europeană trebuie să fie în conformitate cu principiile generale ale pieței unice, deschisă concurenței, eficientă și ecologică. Estonia consideră că cerințele suplimentare nu trebuie să impună o sarcină administrativă excesivă asupra întreprinderilor sau autorităților din sectorul public sau să intre în conflict cu obiectivele politicii Uniunii Europene în domeniul climei.

În cursul negocierilor pe marginea pachetului, Estonia a adoptat o abordare constructivă, străduindu-se să ia în considerare și să sprijine propunerile care ar îmbunătăți condițiile de lucru ale conducătorilor auto, ar combate practicile ilegale de piață și ar reduce efectele negative asupra mediului. Cu toate acestea, negocierile au condus la un acord care creează un dezavantaj concurențial pentru transportatorii din Estonia, în special impunând întreprinderilor de transport rutier obligația de a-și organiza activitatea flotei astfel încât să se asigure că vehiculele se întorc în statul membru de stabilire în termen de 8 săptămâni de la părăsirea acestuia („obligația de întoarcere a vehiculului”).

Această obligație nu făcea parte din pachetul inițial. Ea nu a făcut obiectul unei evaluări a impactului de substanță, ceea ce ridică semne de întrebare cu privire la relația sa cu Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație.

În al doilea rând, cerința ca vehiculele să se întoarcă în statul membru de stabilire limitează zona geografică în care pot opera întreprinderile de transport rutier din statul membru respectiv și, ca atare, nu este în conformitate cu obiectivul pachetului privind mobilitatea I de a asigura condiții de concurență echitabile.

În al treilea rând, deoarece această obligație face să crească numărul deplasărilor fără încărcătură și cantitatea de emisii de CO₂, Estonia consideră că această cerință este în contradicție cu obiectivele politicii climatice a UE și cu cele ale Acordului de la Paris. De asemenea, ea nu este în conformitate cu concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019.

Totodată, Estonia consideră că această cerință este disproporționată întrucât acordul conține deja măsuri de combatere a fenomenului așa-numitelor societăți de tip „cutie poștală”. Obligația de întoarcere a vehiculului va stimula cel mai probabil astfel de practici și, în plus, va încuraja întreprinderile de transport rutier din statele membre periferice să își mute sediul, ceea ce va duce la o scădere a locurilor de muncă și a veniturilor fiscale.

Nu în ultimul rând, dat fiind că măsura ar putea duce la creșterea volumului traficului, Estonia este preocupată de impactul ei asupra siguranței rutiere.

În consecință, subliniind din nou sprijinul său pentru obiectivele propunerilor inițiale ale pilonilor social și de piață ai pachetului privind mobilitatea I, Estonia regretă includerea în acord a obligației de întoarcere a vehiculului. În contextul descris mai sus, Estonia va vota împotriva acordului menționat.

Declarația Ungariei

Ungaria ar dori să își reitereze profunda îngrijorare cu privire la efectele dăunătoare, care denaturează piața și au un impact negativ asupra climei ale diferitelor componente ale primului pachet privind mobilitatea și își exprimă nemulțumirea profundă față de lipsa unor evaluări de impact adecvate și extinse, ceea ce contravine obiectivelor inițiale ale primului pachet privind mobilitatea.

Ungaria a demonstrat întotdeauna că este gata să lupte împotriva fraudei, a abuzurilor și a practicilor neloiale, precum și să abordeze condițiile sociale ale conducătorilor auto din sectorul transportului rutier. Abordând aceste aspecte, ar trebui să evităm orice fragmentare, protecționism și impunerea unei sarcini administrative excesive pentru întreprinderile europene de transport care operează în mod echitabil pe piața internă a transportului rutier. Din punctul nostru de vedere, menținerea funcționării eficiente a pieței noastre interne nu este negociabilă, întrucât aceasta va conduce la creșterea gradului de ocupare a forței de muncă și a competitivității pentru Europa într-o eră a tensiunilor economice mondiale din ce în ce mai mari.

În consecință, prin acest pachet, ar fi trebuit să ne asigurăm că viitorul cadru juridic al UE permite valorificarea deplină a avantajelor competitive, protejând în același timp concurența loială și un nivel adecvat al condițiilor de muncă pentru conducătorii auto. În loc de aceasta, acordul final nu realizează acest echilibru și favorizează o singură abordare bazată pe protecționismul național și pe normele aplicabile în acest sector.

Și anume, în special, suntem convinși că normele speciale privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier (*lex specialis*) constituie o restricție nejustificată a libertăților fundamentale și, prin urmare, denaturează condițiile de concurență echitabile din UE. Constatăm că acordul final ne justifică îndoielile cu privire la separarea problemei transportului rutier de modificarea Directivei privind detașarea lucrătorilor [Directiva (UE) 2018/957]. În special, modelul divizat introdus în ceea ce privește detașarea conducătorilor auto nu a făcut parte din propunerea Comisiei și, prin urmare, nu a fost supus unei evaluări a impactului.

În al doilea rând, considerăm, de asemenea, foarte problematic faptul că interzicerea totală a efectuării repausului săptămânal în cabină nu ia în considerare deficitul zonelor de repaus din interiorul UE cu spații de cazare adecvate pentru conducătorii auto. Prin urmare, interdicția respectivă ar constitui o dispoziție a UE care nu ar putea fi pusă în executare, punând sub semnul întrebării legalitatea acesteia.

În al treilea rând, în ceea ce privește obiectivele noastre privind clima, obligația ca vehiculele să se întoarcă în statul membru de stabilire cel puțin o dată la 8 săptămâni este în contradicție cu obiectivele ambițioase ale UE în domeniul climei, prezentate de Comisia Europeană în cadrul noului Pact verde european, la 11 decembrie 2019. O astfel de măsură, dacă va fi adoptată, va duce la creșterea numărului deplasărilor fără încărcătură ale camioanelor pe drumurile europene și, prin urmare, la o creștere a emisiilor de CO₂ provenite din sectorul transportului rutier.

Riscul de a crea un avantaj competitiv neloial pentru operatorii din țări terțe este, de asemenea, un factor care nu este luat în considerare în mod corespunzător în acordul final. În plus, înlocuirea obligatorie a tahografelor cu costuri ridicate aduce cu sine un avantaj competitiv pentru transportatorii din țările terțe, având în vedere că data instalării tahografelor inteligente pentru autovehiculele întreprinderilor parte la AETR este incertă.

Modernizarea sectorului european al transportului rutier, element esențial al economiei europene, este o necesitate atât din punct de vedere social, cât și din punctul de vedere al competitivității. Acest obiectiv nu poate fi atins fără a se ține seama pe deplin de menținerea realizărilor și a funcționării pieței interne și fără a acționa în mod responsabil în vederea îndeplinirii unor obiective ambițioase în domeniul climei.

Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 1981/20
<i>Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri – Adoptarea poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului</i> Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (prima lectură)	5142/20
Expunere de motive a Consiliului	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Procedura scrisă încheiată la 7 aprilie 2020	CM 1977/20
<i>Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele minime pentru reutilizarea apei – Adoptarea poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului</i> Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele minime pentru reutilizarea apei (prima lectură)	15301/19 REV 1
Expunere de motive a Consiliului	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Declarația Greciei Grecia sprijină „propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele minime pentru reutilizarea apei”. Instituirea unui cadru de reglementare integrat, stabil și general acceptat la nivelul UE va contribui în mod semnificativ la abordarea problemei secetei și a deficitului de apă, care este probabil să fie mai gravă în viitor, ca urmare a schimbărilor climatice. Cu toate acestea, Grecia susține în continuare că diluarea apei recuperate nu trebuie considerată, în sine, o opțiune de tratare a apei, în sensul că nu ar trebui să se permită operatorilor din sectorul alimentar sau fermierilor să dilueze apa recuperată din orice clasă de calitate și să o folosească ulterior ca fiind de o clasă de calitate mai mare (mai curată). Grecia se numără printre statele membre care au instituit deja un astfel de cadru de reglementare care include dispoziții chiar mai stricte. Este de la sine înțeles că protecția sănătății este fundamentală pentru noi și, prin urmare, ne rezervăm dreptul de a adopta dispoziții suplimentare și de a pune în aplicare măsuri suplimentare la nivel național, în conformitate cu principiul precauției.	

Declarația Republicii Slovace

Republica Slovacă este conștientă de faptul că unele state membre se confruntă cu problema deficitului de apă și a secetei ca urmare a schimbărilor climatice. Cu toate acestea, potrivit rapoartelor Grupului interguvernamental privind schimbările climatice, acestea din urmă au efecte asupra răspândirii și multiplicării diferitelor boli, a substanțelor dăunătoare și a agenților patogeni transmiși prin intermediul apei, al produselor alimentare, de exemplu Salmonella, care afectează sănătatea populației. Prin urmare, utilizarea unei astfel de ape reutilizate pentru irigații agricole nu trebuie să pună în pericol sănătatea consumatorului final ca urmare a criteriilor insuficiente de calitate a apei privind apa reutilizată și trebuie să ia în considerare viitoarele evoluții.

Pe parcursul negocierilor privind această apă reutilizată, am solicitat în mod constant o propunere ambițioasă în ceea ce privește obiectivul de a asigura funcționarea eficientă și în condiții de egalitate a pieței interne (circulația mărfurilor) prin impunerea unor cerințe uniforme privind apa reutilizată pentru toate statele membre, precum și în ceea ce privește obiectivul protejării mediului, a sănătății umane și animale. Regretăm că acest lucru nu s-a reflectat în textul final.

De asemenea, suntem dezamăgiți de faptul că propunerea privind etichetarea obligatorie nu a fost încorporată, ceea ce considerăm că induce în eroare consumatorul final și elimină dreptul acestuia la informare. Acest lucru contravine principiului informării transparente a consumatorului final, în special a diferitelor grupuri vulnerabile, de exemplu a persoanelor în vârstă, a copiilor, a persoanelor cu imunitate scăzută.

În mod similar, nu au fost acceptate propunerile noastre de înăsprire a parametrilor de calitate din regulament în ceea ce privește includerea mai multor parametri de calitate precum Salmonella. Am evidențiat nivelul ridicat de protecție a sănătății, de calitate a alimentelor și am stabilit criterii stricte în anexă. În formularea actuală, considerăm că protecția sănătății consumatorului final nu este abordată în mod suficient.

În același timp, avem rezerve cu privire la formularea de la articolul 2 alineatul (2), care nu permite unui stat membru să solicite o derogare în mod neutru, pe baza unuia sau mai multor criterii stabilite în regulament. Formularea actuală oferă Comisiei Europene o marjă de manevră prea mare pentru a decide cu privire la o derogare pe baza tuturor criteriilor menționate în regulament.

Date fiind preocupările noastre legate de sănătate și alimentație, nu putem fi de acord cu acest regulament și, prin urmare, ne abținem de la vot.

Procedura scrisă încheiată la 14 aprilie 2020	CM 2019/20
Declarația UE pentru reuniunea de primăvară a Comitetului monetar și financiar internațional din 16 aprilie 2020	6560/20
Procedura scrisă încheiată la 14 aprilie 2020	CM 2029/20
<i>Poziția Consiliului cu privire la PBR nr. 1/2020: Asistență pentru Grecia ca răspuns la presiunea sporită exercitată de migrație – Măsuri imediate în contextul epidemiei de COVID-19 – Sprijin pentru reconstrucția după cutremur în Albania – Alte ajustări</i> Decizia Consiliului din 14 aprilie 2020 de adoptare a poziției Consiliului privind proiectul de buget rectificativ nr. 1 al Uniunii Europene pentru exercițiul financiar 2020 2020/C 123 I/01 JO C 123I, 16.4.2020, p. 1-2	7149/20
<i>Decizia Parlamentului European și a Consiliului privind mobilizarea Instrumentului de flexibilitate pentru finanțarea de măsuri bugetare imediate în contextul epidemiei de COVID-19 și pentru consolidarea Parchetului European, legată de PBR nr. 1/2020</i> Decizia (UE) 2020/545 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2020 privind mobilizarea Instrumentului de flexibilitate pentru finanțarea măsurilor bugetare imediate în contextul epidemiei de COVID-19 și pentru consolidarea Parchetului European JO L 125, 21.4.2020, p. 1-2	7151/20
<i>Regulamentul Consiliului de activare a sprijinului de urgență prevăzut de Regulamentul (UE) 2016/369 și de modificare a dispozițiilor acestuia luând în considerare epidemia de COVID-19</i> Regulamentul (UE) 2020/521 al Consiliului din 14 aprilie 2020 de activare a sprijinului de urgență în temeiul Regulamentului (UE) 2016/369 și de modificare a dispozițiilor acestuia având în vedere epidemia de COVID-19 JO L 117, 15.4.2020, p. 3-8	7169/20
<i>Poziția Consiliului privind proiectul de buget rectificativ nr. 1 la bugetul general al Uniunii pentru exercițiul financiar 2020 (PBR nr. 1/2020)</i> Decizia Consiliului din 14 aprilie 2020 de adoptare a poziției Consiliului privind proiectul de buget rectificativ nr. 2 al Uniunii Europene pentru exercițiul financiar 2020 2020/C 123 I/02 JO C 123I, 16.4.2020, p. 3-3	7201/20
<i>Decizia Parlamentului European și a Consiliului privind mobilizarea Instrumentului de flexibilitate pentru finanțarea de măsuri bugetare imediate în contextul epidemiei de COVID-19</i> Decizia (UE) 2020/546 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2020 privind mobilizarea Instrumentului de flexibilitate pentru finanțarea măsurilor bugetare imediate în contextul epidemiei de COVID-19 JO L 125, 21.4.2020, p. 3-4	7203/20
<i>Decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind mobilizarea marjei pentru situații neprevăzute în 2020 în scopul de a furniza asistență de urgență statelor membre și de a consolida în continuare mecanismul de protecție civilă al Uniunii/rescEU ca</i>	7204/20

<i>răspuns la epidemia de COVID-19</i> Decizia (UE) 2020/547 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2020 privind mobilizarea marjei pentru situații neprevăzute în 2020 în scopul de a furniza asistență de urgență statelor membre și de a consolida în continuare mecanismul de protecție civilă al Uniunii/rescEU ca răspuns la epidemia de Covid-19 JO L 125, 21.4.2020, p. 5-6	
Regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 1311/2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 în ceea ce privește domeniul de aplicare al marjei globale pentru angajamente <i>Regulamentul (UE, Euratom) 2020/538 al Consiliului din 17 aprilie 2020 de modificare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 1311/2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 în ceea ce privește domeniul de aplicare a marjei globale pentru angajamente</i> JO L 119I, 17.4.2020, p. 1-3	7170/20

Procedura scrisă încheiată la 15 aprilie 2020	CM 2023/20
<i>Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088</i> – <i>Adoptarea poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului</i> Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088 (2018/0178 COD) Rezultatul procedurii scrise inițiate prin CM 2005/20 – Adoptarea poziției Consiliului în primă lectură și a expunerii de motive a Consiliului	5639/20 REV2
Expunere de motive a Consiliului	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Declarația Germaniei, susținută de Ungaria Suntem de acord cu obiectivul stabilirii unei taxonomii credibile, care să ghideze investitorii în identificarea activităților durabile din punctul de vedere al mediului. Totuși, în vederea includerii în taxonomie a sectoarelor pentru care UE nu are competențe de reglementare, avem preocupări serioase cu privire la utilizarea actelor delegate. În ceea ce privește sectorul forestier, subliniem că elaborarea politicilor forestiere este de competența statelor membre. Utilizarea actelor delegate pentru a defini criteriile de durabilitate în legătură cu sectorul forestier nu ar trebui să afecteze niciun transfer de competențe de la statele membre către UE în acest domeniu de politici. În plus, referitor la „gestionarea durabilă a pădurilor”, Germania este de părere că definiția din cadrul rezoluției organizației FOREST EUROPE „Orientări generale pentru gestionarea durabilă a pădurilor în Europa”, astfel cum a fost adoptată în unanimitate de statele membre și de Uniunea Europeană în 1993, ar trebui să fie considerată drept bază.	
Declarația Luxemburgului Taxonomia ar trebui să fie un instrument esențial pentru ghidarea investitorilor în identificarea activităților durabile din punctul de vedere al mediului. Luxemburgul reamintește că energia nucleară nu este o sursă de energie sigură și durabilă. Prin urmare, o taxonomie credibilă nu permite considerarea drept activități durabile a producerii de energie nucleară și a proiectelor legate de ciclul combustibilului nuclear, indiferent de tipul acestora. În această privință, consolidarea, în versiunea finală a regulamentului, a principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ” trebuie să garanteze credibilitatea taxonomiei în fața unei game largi de investitori europeni și a populației UE. Ne bazăm pe instituțiile europene pentru a ne asigura că acest principiu este aplicat în mod strict și neechivoc. Orice aplicare diferită a acestui principiu, în special în ceea ce privește energia nucleară, ar risca să creeze „efecte de blocare” pe termen lung în astfel de tehnologii, producând astfel costuri suplimentare la un nivel nedeterminabil și, prin urmare, ar contraveni obiectivului general al agendei privind finanțarea durabilă.	

Declarația Republicii Cehă, a Ungariei, a Slovaciei și a Sloveniei

Republica Cehă, Ungaria, Slovacia și Slovenia apreciază perseverența președinției și eforturile dedicate de aceasta propunerii privind taxonomia. În vederea continuării lucrărilor în ceea ce privește dispozițiile referitoare la energie, Republica Cehă, Ungaria, Slovacia și Slovenia subliniază necesitatea respectării neutralității tehnologice, care este unul dintre principiile de bază ale propunerii.

Republica Cehă, Ungaria, Slovacia și Slovenia recunosc că schimbările climatice trebuie abordate rapid, garantându-se în același timp securitatea, stabilitatea și accesibilitatea aprovizionării cu energie pe termen lung. Atingerea neutralității climatice necesită infrastructură și surse de energie cu emisii reduse de dioxid de carbon, precum și de tranziție și salutăm faptul că acest lucru este consacrat în mod clar acum în cadrul privind taxonomia. Comunitatea de experți din lume este clar de acord că energia nucleară este necesară pentru combaterea schimbărilor climatice. Republica Cehă, Ungaria, Slovacia și Slovenia consideră energia nucleară o sursă de energie durabilă și sigură pe termen lung. Menținerea capacităților nucleare actuale și dezvoltarea lor viitoare, cu respectarea în același timp a standardelor înalte de siguranță și de securitate, reprezintă condiția prealabilă de bază pentru atingerea neutralității climatice nu numai în Republica Cehă, Ungaria, Slovacia și Slovenia, ci și la nivelul UE. Acest lucru este confirmat și de IPCC și de organizații internaționale din domeniul energiei și este reflectat și în documentele Comisiei. Ne bazăm pe Comisie pentru asigurarea unui proces deplin transparent de elaborare a actelor delegate relevante – un proces credibil, bazat pe date concrete și pe cunoștințe de specialitate, pe contribuții științifice și pe implicarea corespunzătoare a statelor membre, în vederea realizării unei evaluări obiective și în deplină cunoștință de cauză a durabilității tuturor tehnologiilor energetice disponibile, fără discriminare.

Republica Cehă, Ungaria, Slovacia și Slovenia sprijină obiectivul atingerii neutralității climatice a UE până în 2050. În acest scop, statele membre trebuie să dispună de toate instrumentele necesare pentru atingerea acestui obiectiv ambițios într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și pentru asigurarea credibilității eforturilor noastre în domeniul climei.

Declarația Austriei Suntem de acord cu obiectivul stabilirii unei taxonomii credibile, care să ghideze investitorii în identificarea activităților durabile din punctul de vedere al mediului. Considerăm, de asemenea, că taxonomia ar trebui adoptată cât mai curând posibil. În cadrul trilogului s-au înregistrat deja progrese substanțiale. Cu toate acestea, o taxonomie care ar permite ca energia nucleară să fie considerată „activitate de tranziție” sau chiar „de facilitare” ar fi în mod inerent eronată și ar putea da naștere unor critici aspre, deoarece ar transmite semnale și stimulente nedorite participanților la piețele financiare și investitorilor. Rezultatul negocierilor nu este în măsură să înlăture îngrijorarea noastră conform căreia cadrul propus ar putea lăsa ușa deschisă deturnării de resurse financiare de la activitățile durabile din punctul de vedere al mediului către tehnologii care nu pot fi considerate nici sigure, nici durabile, cum ar fi energia nucleară.	
Declarația Poloniei Polonia sprijină pe deplin obiectivele regulamentului, în special în ceea ce privește sprijinirea deciziilor comerciale în cunoștință de cauză pentru investiții în activități durabile din punctul de vedere al mediului. Poziția noastră este că textul actual lasă prea mult loc de interpretare cu privire la aspecte-cheie. Acestea urmează să fie stabilite în acte de nivel 2, care vor fi adoptate, de asemenea, cu implicare prea redusă din partea statelor membre. Avem o opinie negativă cu privire la faptul că în cadrul regulamentului nu există nicio garanție că gazele naturale sunt recunoscute ca activitate de tranziție. Polonia subliniază că gazele naturale sunt un combustibil de tip punte esențial, utilizat pentru a înlocui cărbunele și, în același timp, pentru a asigura dezvoltarea dinamică a surselor regenerabile de energie. Mai mult, punerea concretă în aplicare a principiului de „a nu lăsa pe nimeni în urmă” în Polonia înseamnă în prezent investiții în sectorul gazelor naturale. Fără aceste investiții, transformarea energetică a Poloniei va încetini în mod semnificativ, ajungând a fi potențial dăunătoare pentru politica UE în domeniul climei. Textul regulamentului nu reflectă în mod direct rolul energiei nucleare. Energia nucleară este esențială pentru a ajunge la neutralitatea climatică, lucru ce a fost confirmat atât prin rapoarte și analize ale organizațiilor internaționale recunoscute, cât și, mai ales, prin documente ale Comisiei Europene sau prin ultima rezoluție a Parlamentului European referitoare la COP 25 (considerentul 59). Mai mult, având în vedere chestiunea controversată a energiei nucleare în cadrul negocierilor privind textul regulamentului, decizia privind includerea sa în taxonomie nu ar trebui să fie lăsată în seama actelor de nivel inferior. Polonia se așteaptă ca, având în vedere compromisul care a fost adoptat în domeniul energiei nucleare și al gazelor, principiul neutralității tehnologice să fie respectat în lucrările privind actele delegate, iar taxonomia UE să nu excludă tehnologii indispensabile pentru atingerea neutralității climatice. Raportul grupului de experți tehnici cu privire la taxonomie a formulat o recomandare de instituire a unui grup de experți pentru examinarea impactului asupra mediului al gestionării combustibilului uzat și a deșeurilor radioactive. Ne așteptăm ca actele delegate, în special în ceea ce privește activitățile de atenuare, să nu fie adoptate decât dacă o astfel de analiză obiectivă este efectuată de experți independenți și să nu ignore datele furnizate de forurile și organizațiile internaționale de renume (IPCC, OCDE). Polonia este de acord cu ideea creării unui cadru juridic care să încurajeze finanțarea creșterii durabile. Totuși, credem că astfel de acțiuni ar trebui să fie în concordanță cu alte acțiuni întreprinse la nivelul Uniunii Europene și să asigure proporționalitatea. În opinia noastră, introducerea obligațiilor de furnizare de informații suplimentare referitoare la durabilitate în Regulamentul privind taxonomia, care sunt paralele cu cele prevăzute în Regulamentul privind furnizarea de informații, fără a se efectua o analiză aprofundată în	

momentul elaborării propunerii legislative de către Comisia Europeană, poate conduce la mobilizarea capitalului în afara pieței de capital. Prin urmare, o astfel de situație poate fi în contradicție cu acțiunile prevăzute în cadrul uniunii piețelor de capital. În plus, abordarea adoptată în ceea ce privește reglementarea obligației de furnizare de informații referitoare la durabilitate simultan în două acte juridice (Regulamentul privind taxonomia și Regulamentul privind furnizarea de informații) duce la lipsa de transparență a dispozițiilor și la incertitudinile de interpretare pe care le au entitățile cărora li se adresează dispozițiile. Având în vedere cele de mai sus, solicităm Comisiei Europene, atunci când adoptă acte delegate, să țină seama în mod corespunzător de normele de proporționalitate și coerență, pentru a asigura, de asemenea, îndeplinirea obiectivelor uniunii piețelor de capital. De asemenea, solicităm Comisiei Europene, atunci când va face propuneri legislative în viitor, să țină seama de legătura existentă între acest regulament și Regulamentul privind furnizarea de informații. Având în vedere cele de mai sus, Polonia nu se opune adoptării Regulamentului privind finanțarea durabilă – taxonomie, dar nu o poate sprijini.	
Declarația Suediei Suedia ar dori să reamintească preocupările sale legate de tratamentul aplicat gestionării durabile a pădurilor și politicii forestiere în Regulamentul privind taxonomia. Pe parcursul negocierilor, am solicitat în mod repetat o trimitere clară și fără echivoc la definiția dată de Forest Europe „gestionării durabile a pădurilor”. Regretăm că acest lucru nu a fost menținut în textul final de compromis. Definiția convenită internațional, larg recunoscută și acceptată, dată de Forest Europe gestionării durabile a pădurilor, a contribuit la promovarea unei înțelegeri paneuropene comune a gestionării durabile a pădurilor timp de aproape 30 de ani. Compromisul final încheiat de colegiitori introduce o noțiune diferită de gestionare durabilă a pădurilor, care ar putea submina înțelegerea comună în rândul celor 47 de semnatari ai Forest Europe, inclusiv UE și statele sale membre. Este extrem de important să se mențină această definiție convenită în elaborarea și aplicarea Regulamentului privind taxonomia. Îndepărtarea de la această înțelegere comună ar putea duce la utilizarea și aplicarea incoerentă a gestionării durabile a pădurilor. De asemenea, dorim să reamintim ceea ce Consiliul Uniunii Europene a declarat de două ori în acest an¹: faptul că, deși UE dispune de o varietate de politici în domeniul forestier, Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene nu face nicio referire la o politică forestieră comună a UE, că responsabilitatea pentru păduri revine statelor membre și că toate deciziile și politicile din domeniul forestier din UE trebuie să respecte principiul subsidiarității și competența statelor membre în acest domeniu. Întrucât textul final nu a fost considerat acceptabil în ceea ce privește tratamentul aplicat gestionării durabile a pădurilor și politicii forestiere, Suedia nu este în poziția de a sprijini adoptarea regulamentului. Solicităm Comisiei și viitoarelor grupuri de experți ca, atunci când elaborează criteriile tehnice de examinare și legislația secundară, să ia în considerare aspectele menționate mai sus. ¹ Concluziile Consiliului și ale guvernelor statelor membre reunite în cadrul Consiliului privind comunicarea Comisiei intitulată „Intensificarea acțiunii UE pentru protejarea și refacerea pădurilor la nivel mondial” (adoptate la 16 decembrie 2019) Concluziile Consiliului privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a Strategiei UE pentru păduri și un nou cadru strategic pentru păduri (adoptate la 15 aprilie 2019).	

Declarația Republicii Cehe și a Slovaciei Noi, delegațiile Republicii Cehe și Slovaciei, apreciem eforturile președinției de a ajunge la un acord cu Parlamentul European referitor la dosarul privind taxonomia. Având în vedere lucrările pe care urmează să le desfășurăm, considerăm că este necesar să facem două observații în legătură cu gestionarea durabilă a pădurilor și politica forestieră. Pe parcursul negocierilor privind taxonomia, am solicitat în mod repetat o trimitere clară și fără echivoc la definiția dată de Forest Europe „gestionării durabile a pădurilor”. Regretăm că acest lucru nu a fost menținut în textul final de compromis. Definiția convenită internațional, larg recunoscută și acceptată, dată de Forest Europe gestionării durabile a pădurilor, a contribuit la promovarea unei înțelegeri paneuropene comune a gestionării durabile a pădurilor timp de aproape 30 de ani. Compromisul final încheiat de colegiitori introduce o noțiune diferită de gestionare durabilă a pădurilor, care ar putea submina înțelegerea comună în rândul celor 47 de semnatori ai Forest Europe, inclusiv UE și statele sale membre. Este extrem de important să se mențină această definiție convenită în elaborarea și aplicarea Regulamentului privind taxonomia. Îndepărtarea de la această înțelegere comună ar putea duce la utilizarea și aplicarea incoerentă a gestionării durabile a pădurilor. De asemenea, dorim să reamintim ceea ce Consiliul Uniunii Europene a declarat de două ori în acest an*: faptul că, deși UE dispune de o varietate de politici în domeniul forestier, Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene nu face nicio referire la o politică forestieră comună a UE, că responsabilitatea pentru păduri revine statelor membre și că toate deciziile și politicile din domeniul forestier din UE trebuie să respecte principiul subsidiarității și competența statelor membre în acest domeniu. Solicităm Comisiei și viitoarelor grupuri de experți ca, atunci când elaborează criteriile tehnice de examinare și legislația secundară, să ia în considerare aspectele menționate mai sus. * Concluziile Consiliului și ale guvernelor statelor membre reunite în cadrul Consiliului privind comunicarea Comisiei intitulată „Intensificarea acțiunii UE pentru protejarea și refacerea pădurilor la nivel mondial” (adoptate la 16 decembrie 2019); Concluziile Consiliului privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a Strategiei UE pentru păduri și un nou cadru strategic pentru păduri (adoptate la 15 aprilie 2019).	
Declarația Ungariei Am dori să ne exprimăm îngrijorarea cu privire la extinderea semnificativă a domeniului de aplicare material și personal al regulamentului. Extinderea domeniului de aplicare la produse care nu urmăresc niciun fel de obiective de mediu, sociale sau de guvernare nu ar face decât să sporească sarcina administrativă a participanților la piață, fără a oferi investitorilor informații suplimentare utile. În plus, nu este, de asemenea, adecvată extinderea domeniului de aplicare la societăți care intră sub incidența articolului 19a și a articolului 29a din Directiva 2013/34/UE. Cerințele privind raportarea nefinanciară fac obiectul verificării adecvării de către Comisia Europeană, iar revizuirea cerințelor este, de asemenea, prevăzută; prin urmare, orice nouă cerință în acest domeniu ar fi trebuit să fie introdusă după o evaluare aprofundată efectuată de către experții relevanți.	

Procedura scrisă încheiată la 15 aprilie 2020	CM 2000/20
Procedura provizorie multipartită de arbitraj în apel în temeiul articolului 25 din Memorandumul de înțelegere privind soluționarea litigiilor – Aprobare	7112/20
Procedura scrisă încheiată la 15 aprilie 2020	CM 2057/20
Consiliul de administrație al Agenției Europene pentru Securitate și Sănătate în Muncă – Numirea dnei Gintarė BUŽINSKAITĖ în calitate de supleant lituanian, ca urmare a demisiei dnei Vilija KONDROTIENĖ	6514/20
Procedura scrisă încheiată la 15 aprilie 2020	CM 2056/20
Consiliul de administrație al Agenției Europene pentru Securitate și Sănătate în Muncă – Numirea dnei Aggeliki MOIROU în calitate de supleant grec, ca urmare a demisiei dlui Georgios GOURZOULIDIS	6513/20
Procedura scrisă încheiată la 15 aprilie 2020	CM 2055/20
Consiliul de administrație al Institutului European pentru Egalitatea de Șanse între Femei și Bărbați – Numirea dnei Katja GERSTMANN în calitate de supleant austriac, ca urmare a demisiei dnei Eva-Maria BURGER	6154/20
Procedura scrisă încheiată la 15 aprilie 2020	CM 2054/20
Comitetul consultativ pentru coordonarea sistemelor de securitate socială – Numirea dnei Anna SVÄRD în calitate de membru suedez, ca urmare a demisiei dnei Johanna MÖLLERBER	6600/20
Procedura scrisă încheiată la 16 aprilie 2020	CM 2048/20
<i>Decizie a Consiliului de prelungire a mandatului șefului misiunii Uniunii Europene de consiliere în sprijinul reformei sectorului de securitate din Irak (EUAM Irak)</i> Decizia (PESC) 2020/530 a Consiliului din 16 aprilie 2020 de prelungire a mandatului șefului misiunii Uniunii Europene de consiliere în sprijinul reformei sectorului de securitate din Irak (EUAM Irak) JO L 120, 17.4.2020, p. 1-2	6917/20

Procedura scrisă încheiată la 16 aprilie 2020	CM 2048/20
<i>Măsuri restrictive privind Siria - notificări prealabile</i> Aviz în atenția anumitor persoane și entități care fac obiectul măsurilor restrictive prevăzute în Decizia 2013/255/PESC a Consiliului și în Regulamentul (UE) nr. 36/2012 al Consiliului privind măsuri restrictive având în vedere situația din Siria 2020/C 124/02 JO C 124, 17.4.2020, p. 2-2	6940/20
Procedura scrisă încheiată la 17 aprilie 2020	CM 2062/20
<i>Regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 1311/2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 în ceea ce privește domeniul de aplicare al marjei globale pentru angajamente</i> Regulamentul (UE, Euratom) 2020/538 al Consiliului din 17 aprilie 2020 de modificare a Regulamentului (UE, Euratom) nr. 1311/2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 în ceea ce privește domeniul de aplicare a marjei globale pentru angajamente JO L 119L, 17.4.2020, p. 1-3	7170/20
Procedura scrisă încheiată la 17 aprilie 2020	CM 2061/20
Aprobarea transferului de credite nr. DEC 03/2020 în Secțiunea III – Comisie – a bugetului general pentru exercițiul financiar 2020	7116/20
Procedura scrisă încheiată la 21 aprilie 2020	CM 2076/20
<i>Decizia Consiliului de prelungire a derogării temporare de la Regulamentul de procedură al Consiliului introdusă prin Decizia (UE) 2020/430, având în vedere dificultățile de călătorie cauzate în Uniune de pandemia de COVID-19</i> Decizia (UE) 2020/556 a Consiliului din 21 aprilie 2020 de prelungire a derogării temporare de la Regulamentul de procedură al Consiliului introdusă prin Decizia (UE) 2020/430, având în vedere dificultățile de călătorie cauzate în Uniune de pandemia de COVID-19 JO L 128L, 23.4.2020, p. 1-1	7337/20

Procedura scrisă încheiată la 22 aprilie 2020	CM 2041/20
<i>Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1301/2013 și (UE) nr. 1303/2013 în ceea ce privește măsuri specifice de asigurare a unei flexibilități excepționale pentru utilizarea fondurilor structurale și de investiții europene ca reacție la epidemia de COVID-19</i> Regulamentul (UE) 2020/558 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2020 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1301/2013 și (UE) nr. 1303/2013 în ceea ce privește măsuri specifice de asigurare a unei flexibilități excepționale pentru utilizarea fondurilor structurale și de investiții europene ca reacție la epidemia de COVID-19 JO L 130, 24.4.2020, p. 1-6	7/20 REV1
Declarația Greciei Trebuie să subliniem faptul că este extrem de important să se extindă realocarea resurselor disponibile (între fonduri și între categoriile de regiuni) pentru anii anteriori anului 2020 (și anume 2017-2019), întrucât această flexibilitate suplimentară pentru angajamentele anuale pentru perioada 2017-2019 va permite Greciei să răspundă într-un mod mai eficient la această criză de o amploare fără precedent. În plus, este important să se permită acordarea de sprijin indiferent de dimensiunea întreprinderii, în special în ceea ce privește utilizarea instrumentelor financiare.	
Declarația Spaniei Spania apreciază flexibilitatea oferită de CRII+ și solicită Comisiei să continue adaptarea regulamentelor privind fondurile structurale și de investiții europene pentru a oferi securitate juridică autorităților naționale și regionale. La următoarea modificare ar trebui să se țină seama de elemente precum flexibilitatea în utilizarea angajamentelor anuale din 2017, 2018 și 2019 și în stabilirea termenelor de efectuare a controalelor și auditurilor, precum și să fie avută în vedere o securitate juridică sporită în ceea ce privește definiția „forței majore”.	
Declarația Letoniei Luăm act de faptul că, potrivit noului articol 25a alineatul (2), cota de 1/3 din Fondul de coeziune pentru statele membre care au aderat în 2004 sau ulterior nu va trebui să fie respectată, iar alocările pot fi transferate între FEDR, FSE și Fondul de coeziune. Punctul 6 din anexa VII la Regulamentul privind dispozițiile comune nu este relevant în acest sens. Flexibilitatea transferurilor între fonduri este importantă pentru a contracara criza sanitară imediată și pentru a asigura un mix de investiții eficace în slujba unei redresări economice rapide.	

Procedura scrisă încheiată la 22 aprilie 2020	CM 2042/20
<i>Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) nr. 223/2014 în ceea ce privește introducerea unor măsuri specifice pentru abordarea epidemiei de COVID-19</i> Regulamentul (UE) 2020/559 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 223/2014 în ceea ce privește introducerea unor măsuri specifice pentru abordarea epidemiei de COVID-19 JO L 130, 24.4.2020, p. 7-10	8/20 REV1
Procedura scrisă încheiată la 22 aprilie 2020	CM 2063/20
<i>Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2017/745 privind dispozitivele medicale în ceea ce privește datele aplicării anumitor dispoziții ale sale</i> Regulamentul (UE) 2020/561 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/745 privind dispozitivele medicale, în ceea ce privește datele aplicării anumitor dispoziții ale sale (Text cu relevanță pentru SEE) JO L 130, 24.4.2020, p. 18-22	10/20 REV1
Procedura scrisă încheiată la 22 aprilie 2020	CM 2064/20 REV1
<i>Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 508/2014 și (UE) nr. 1379/2013 în ceea ce privește măsurile specifice de atenuare a impactului epidemiei de COVID-19 în sectorul pescuitului și acvaculturii</i> Regulamentul (UE) 2020/560 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2020 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 508/2014 și (UE) nr. 1379/2013 în ceea ce privește măsurile specifice de atenuare a impactului epidemiei de COVID-19 în sectorul pescuitului și acvaculturii JO L 130, 24.4.2020, p. 11-17	9/20 REV1

Declarația Suediei În principiu, Suedia este împotriva ajutorului pentru depozitare și se opune ideii ca resurse bugetare alocate pentru colectarea datelor și pentru control să fie utilizate în alte scopuri. Cu toate acestea, Suedia poate accepta măsurile propuse în acest caz particular, date fiind circumstanțele extraordinare. Suedia consideră că, în principiu, măsurile nu ar trebui prelungite după luna decembrie 2020.	
Declarația Comisiei Comisia salută adoptarea rapidă de către Parlamentul European și Consiliu a propunerii sale de modificare a Fondului european pentru pescuit și afaceri maritime pentru a atenua impactul epidemiei de COVID-19 și a veni în sprijinul pescarilor și producătorilor noștri din acvacultură. Comisia dorește să sublinieze importanța majoră pe care o au controlul pescuitului și colectarea de date științifice pentru gestionarea durabilă a stocurilor de pește bazată pe cele mai bune avize științifice disponibile și pe o punere în aplicare fiabilă. Reducerea resurselor financiare aferente nu trebuie să conducă la deteriorarea rezultatelor acestor elemente esențiale ale politicii comune în domeniul pescuitului. Comisia dorește să sublinieze că propunerea sa, precum și modificările aduse acesteia, abordează această situație unică de criză cauzată de epidemia de COVID-19 și nevoia excepțională și imediată de sprijin pentru a putea face față consecințelor acestei epidemii. Modificările nu pot aduce atingere viitorului regulament privind Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime.	

Procedura scrisă încheiată la 22 aprilie 2020	CM 2082/20
<i>Decizie a Consiliului de modificare a Deciziei 2013/184/PESC și Regulament de punere în aplicare al Consiliului privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 401/2013 privind măsuri restrictive instituite împotriva Myanmar/Birmaniei</i> Decizia (PESC) 2020/563 a Consiliului din 23 aprilie 2020 de modificare a Deciziei 2013/184/PESC privind măsuri restrictive împotriva Myanmar/Birmaniei JO L 130, 24.4.2020, p. 25-26	6888/20
<i>Regulament de punere în aplicare al Consiliului privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 401/2013 privind măsuri restrictive instituite împotriva Myanmar/Birmaniei</i> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/562 al Consiliului din 23 aprilie 2020 privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 401/2013 privind măsuri restrictive instituite împotriva Myanmar/Birmaniei JO L 130, 24.4.2020, p. 23-24	6890/20
<i>Decizie și regulament de punere în aplicare ale Consiliului privind măsuri restrictive împotriva Myanmarului/Birmaniei – proiecte de avize</i> Aviz în atenția persoanelor care fac obiectul măsurilor restrictive prevăzute în Decizia 2013/184/PESC a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Decizia (PESC) 2020/563 a Consiliului, și în Regulamentul (UE) nr. 401/2013, astfel cum este pus în aplicare prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/562 al Consiliului privind măsuri restrictive împotriva Myanmarului/Birmaniei 2020/C 133/02 JO C 133, 24.4.2020, p. 2-3	6986/20
<i>Decizie a Consiliului de modificare a Deciziei (PESC) 2018/298 privind susținerea de către Uniune a activităților Comisiei Pregătitoare a Organizației Tratatului de Interzicere Totală a Experiențelor Nucleare (CTBTO)</i> Decizia (PESC) 2020/564 a Consiliului din 23 aprilie 2020 de modificare a Deciziei (PESC) 2018/298 privind susținerea de către Uniune a activităților Comisiei Pregătitoare a Organizației Tratatului de Interzicere Totală a Experiențelor Nucleare (CTBTO) în vederea consolidării capacităților acesteia de monitorizare și verificare și în cadrul punerii în aplicare a Strategiei UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă JO L 130, 24.4.2020, p. 27-27	7270/20
Procedura scrisă încheiată la 24 aprilie 2020	CM 2040/20
<i>Decizie a Consiliului privind semnarea, în numele Uniunii Europene, și aplicarea provizorie a Acordului privind siguranța aviației civile dintre Uniunea Europeană și Japonia</i> Decizie a Consiliului privind semnarea, în numele Uniunii Europene, și aplicarea provizorie a Acordului privind siguranța aviației civile dintre Uniunea Europeană și Japonia	15259/19
Acord în domeniul siguranței aviației civile între Uniunea Europeană și Japonia	15260/19

Procedura scrisă încheiată la 24 aprilie 2020	CM 2038/20
<i>Acord între Uniunea Europeană și Republica Coreea privind anumite aspecte ale serviciilor aeriene</i>	15079/19
Decizie a Consiliului privind semnarea, în numele Uniunii, a Acordului dintre Uniunea Europeană și Republica Coreea privind anumite aspecte ale serviciilor aeriene	15082/19
Procedura scrisă încheiată la 27 aprilie 2020	CM 2110/20
<i>Decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului mixt de cooperare vamală constituit în temeiul Acordului dintre Uniunea Europeană și Noua Zeelandă privind cooperarea și asistența administrativă reciprocă în domeniul vamal în ceea ce privește adoptarea regulamentului de procedură al Comitetului mixt de cooperare vamală</i>	6882/20
Decizie a Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului mixt de cooperare vamală constituit în temeiul Acordului dintre Uniunea Europeană și Noua Zeelandă privind cooperarea și asistența administrativă reciprocă în domeniul vamal în ceea ce privește adoptarea regulamentului de procedură al Comitetului mixt de cooperare vamală	
<i>Decizia Comitetului mixt de cooperare vamală Uniunea Europeană-Noua Zeelandă privind adoptarea regulamentului său de procedură</i>	6932/20
Decizia Comitetului mixt de cooperare vamală Uniunea Europeană-Noua Zeelandă privind adoptarea regulamentului său de procedură	
Procedura scrisă încheiată la 28 aprilie 2020	CM 2115/20
<i>Decizia Consiliului de numire a membrilor Comitetului științific și tehnic</i>	6602/20
Decizia Consiliului din 28 aprilie 2020 de numire a membrilor Comitetului Științific și Tehnic 2020/C 145/01 JO C 145, 30.4.2020, p. 1-1	
Procedura scrisă încheiată la 30 aprilie 2020	CM 2128/20
Decizia Consiliului privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului mixt de punere în aplicare constituit în temeiul articolului 18 din Acordul de parteneriat voluntar dintre Uniunea Europeană și Republica Socialistă Vietnam privind asigurarea respectării legislației, guvernanta și schimburile comerciale în sectorul forestier, în ceea ce privește adoptarea regulamentului de procedură al Comitetului mixt de punere în aplicare	15095/19 7027/20
Procedura scrisă încheiată la 30 aprilie 2020	CM 2126/20
Decizie a Consiliului de numire a Secretarului General al Consiliului Uniunii Europene pentru perioada 1 iulie 2020-30 iunie 2025	7570/20