

V Bruseli 18. mája 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

POZNÁMKA

Predmet: MESAČNÝ ZOZNAM AKTOV RADY – APRÍL 2020

V tomto dokumente sa uvádza zoznam aktov¹, ktoré Rada prijala v apríli 2020²³.

Obsahuje informácie o prijatí legislatívnych a nelegislatívnych aktov, konkrétne:

- dátum prijatia,
- príslušné zasadnutie Rady,
- číslo prijatého dokumentu,
- odkaz na úradný vestník,
- odkaz na zápisnicu zo zasadnutia Rady, na ktorom bol akt prijatý.

¹ Na uľahčenie vyhľadávania sa tiež uvádzajú tzv. skrátené názvy, ako sa používajú v programoch Rady (sú označené kurzívou).

² V prípade legislatívnych aktov prijatých riadnym legislatívnym postupom sa dátum zasadnutia Rady, na ktorom sa legislatívny akt prijal, môže líšiť od skutočného dátumu daného aktu, keďže sa legislatívne akty prijímané riadnym legislatívnym postupom považujú za prijaté až vtedy, keď ich podpíšu predseda Rady, predseda Európskeho parlamentu a generálni tajomníci oboch inštitúcií.

³ S výnimkou určitých aktov s obmedzenou platnosťou, ako sú procedurálne rozhodnutia, vymenovania, osobitné rozpočtové rozhodnutia atď.

Tento dokument je dostupný aj na webovej stránke Rady:

[Mesačné zoznamy aktov Rady \(akty\) – Consilium](#)

Dokumenty uvedené v zozname je možné získať prostredníctvom verejného registra dokumentov Rady na webovej stránke: [Dokumenty a publikácie – Consilium](#)

Ak nie sú k dispozícii priamo, žiadosť o prístup k dokumentom možno podať na adrese:

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

Upozorňujeme, že tento dokument slúži výlučne na informačné účely – určujúce sú len zápisnice Rady. Zápisnice sú dostupné na webovej stránke Rady: [Zápisnice Rady – Consilium](#)

INFORMÁCIE O AKTOCH, KTORÉ RADA PRIJALA V APRÍLI 2020

Písomný postup ukončený 2. apríla 2020	CM 1983/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa vymenúva osobitný zástupca Európskej únie pre dialóg medzi Belehradom a Prištinou a pre iné regionálne otázky týkajúce sa západného Balkánu</i> Rozhodnutie Rady (SZBP) 2020/489 z 2. apríla 2020, ktorým sa vymenúva osobitný zástupca Európskej únie pre dialóg medzi Belehradom a Prištinou a pre iné regionálne otázky týkajúce sa západného Balkánu Ú. v. EÚ L 105, 3.4.2020, s. 3 – 6	6754/20
<i>Nariadenie Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1352/2014 o reštriktívnych opatreniach vzhľadom na situáciu v Jemene</i> Nariadenie Rady (EÚ) 2020/488 z 2. apríla 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1352/2014 o reštriktívnych opatreniach vzhľadom na situáciu v Jemene Ú. v. EÚ L 105, 3.4.2020, s. 1 – 2	6831/20
Písomný postup ukončený 3. apríla 2020	CM 1868/20
<i>Rozhodnutie Rady o existencii nadmerného deficitu v Rumunsku</i> Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/509 z 3. apríla 2020 o existencii nadmerného deficitu v Rumunsku Ú. v. EÚ L 110, 8.4.2020, s. 58 – 59	6304/20
Písomný postup ukončený 3. apríla 2020	CM 1868/20
<i>Odporúčanie Rady s cieľom odstrániť nadmerný deficit verejných financií v Rumunsku</i> Odporúčanie Rady z 3. apríla 2020 s cieľom odstrániť nadmerný deficit verejných financií v Rumunsku 2020/C116/01 Ú. v. EÚ L 116, 8.4.2020, s. 1 – 3	6305/20
Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 2020/20
<i>Rozhodnutie Rady o podpise, v mene Európskej únie a jej členských štátov, Protokolu k Dohode o spolupráci na civilnom globálnom navigačnom satelitnom systéme (GNSS) medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi a Ukrajinou s cieľom zohľadniť pristúpenie Bulharskej republiky, Chorvátskej republiky a Rumunska k Európskej únii</i> Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/520 z 18. novembra 2019 o podpise, v mene Európskej únie a jej členských štátov, Protokolu k Dohode o spolupráci na civilnom globálnom navigačnom satelitnom systéme (GNSS) medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi a Ukrajinou s cieľom zohľadniť pristúpenie Bulharskej republiky, Chorvátskej republiky a Rumunska k Európskej únii Ú. v. EÚ L 117, 15.4.2020, s. 1–2	13318/19

Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 2013/20
<i>Rozhodnutie Rady o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v regionálnom riadiacom výbore Dopravného spoločenstva, pokiaľ ide o určité rozpočtové záležitosti v súvislosti s vykonávaním Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva</i> Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/522 zo 7. apríla 2020 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v regionálnom riadiacom výbore Dopravného spoločenstva, pokiaľ ide o určité rozpočtové záležitosti v súvislosti s vykonávaním Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva Ú. v. EÚ L 117, 15.4.2020, s. 9 – 12	6432/20 6534/20
Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 2006/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa mení rozhodnutie 2011/235/SZBP o reštriktívnych opatreniach voči určitým osobám a subjektom s ohľadom na situáciu v Iráne</i> Rozhodnutie Rady (SZBP) 2020/512 zo 7. apríla 2020, ktorým sa mení rozhodnutie 2011/235/SZBP o reštriktívnych opatreniach voči určitým osobám a subjektom s ohľadom na situáciu v Iráne Ú. v. EÚ L 113, 8.4.2020, s. 22 – 37	6113/20
<i>Vykonávacie nariadenie Rady, ktorým sa vykonáva nariadenie (EÚ) č. 359/2011 o reštriktívnych opatreniach voči určitým osobám, subjektom a orgánom s ohľadom na situáciu v Iráne</i> Vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) 2020/510 z 7. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie (EÚ) č. 359/2011 o reštriktívnych opatreniach voči určitým osobám, subjektom a orgánom s ohľadom na situáciu v Iráne Ú. v. EÚ L 113, 8.4.2020, s. 1 – 17	6115/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa mení rozhodnutie (SZBP) 2017/1869 o poradnej misii Európskej únie na podporu reformy sektora bezpečnosti v Iraku (EUAM Iraq)</i> Rozhodnutie Rady (SZBP) 2020/513 zo 7. apríla 2020, ktorým sa mení rozhodnutie (SZBP) 2017/1869 o poradnej misii Európskej únie na podporu reformy sektora bezpečnosti v Iraku (EUAM Iraq) Ú. v. EÚ L 113, 8.4.2020, s. 38 – 40	6270/20

Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 1987/20
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôbiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy</i> <i>– prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady</i> Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôbiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy – prijatá Radou 7. apríla 2020	5115/20
odôvodnené stanovisko Rady	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Vyhlásenie Belgicka Belgicko vzalo na vedomie výsledky predbežnej dohody, ktorá sa dosiahla 11. decembra medzi Európskym parlamentom a Radou v súvislosti so sociálnym a trhovým pilierom balíka opatrení v oblasti mobility I. Belgicko víta podstatné zlepšenie pracovných podmienok vodičov nákladných vozidiel, najmä tým, že sa zakazuje týždenný odpočinok v kabíne a pravidlá vysielania sa uplatňujú aj na kabotážnu prepravu. V budúcnosti by sa dosiahnutie rovnakých podmienok malo zabezpečiť začlenením ľahkých úžitkových vozidiel do rozsahu pôsobnosti celého balíka opatrení v oblasti mobility, návratom nákladných vozidiel každých 8 týždňov na základňu a ambicióznym harmonogramom zavádzania nových inteligentných tachografov, ktoré umožnia lepšie presadzovanie existujúcich a nových pravidiel. Belgicko preto považuje za nekoherentné ešte viac obmedziť prístup na trh ukladaním štvordňového obdobia bez kabotáže (tzv. <i>cooling off period</i>), keď bude Európska únia zároveň zabezpečovať vzostupnú sociálnu konvergenciu. Domnievame sa, že obdobie bez kabotáže je obchodnou prekážkou, ktorá je v rozpore s duchom vnútorného trhu a s efektívnosťou logistického reťazca, pretože kabotážna preprava umožňuje vyhýbať sa jazdám naprázdno. Vyjadrujeme poľutovanie aj nad tým, že sa do dohody začlenil návrh týkajúci sa dlhodobého vysielania, ktorý nebol v návrhu Komisie ani v dohodách spoluzákonodarcov, a teda nebol ešte dôkladne posúdený. Belgicko sa preto aj napriek pozitívnym sociálnym prvkom balíka zdrží hlasovania.	

Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú hlboké znepokojenie nad tým, že predbežná dohoda o balíku opatrení v oblasti mobility I je v rozpore so základnou slobodou poskytovať služby na jednotnom trhu, zásadou voľného pohybu pracovníkov, ako aj s kľúčovými politikami a cieľmi EÚ v oblasti klímy.

Konkrétne požiadavka, aby sa ťažké vozidlá vracali do členského štátu usadenia aspoň každých 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia stanovila v novej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Ak sa takáto povinnosť prijme, na európskych cestách sa výrazne zvýši počet jazd nákladných vozidiel naprázdno, čo následne povedie k výraznému zvýšeniu emisií CO₂ z odvetvia dopravy. Toto odvetvie už dnes produkuje približne štvrtinu emisií skleníkových plynov v EÚ.

Napriek nášmu úsiliu zdôrazniť tieto body a napriek vedeckým dôkazom zo štúdií o vplyve takejto povinnosti na nárast počtu jazd naprázdno a zvýšenie emisií CO₂ sa na očakávaný vplyv uvedeného ustanovenia neberie ohľad a racionálne argumenty sa ignorujú. Okrem toho doteraz nebolo predložené žiadne posúdenie vplyvu na úrovni EÚ aj napriek tomu, že sa v rámci programu lepšej regulácie vyžaduje pre všetky takéto opatrenia.

Vracanie vozidiel do členského štátu usadenia je len jedným príkladom nadmerne obmedzujúcich a diskriminačných opatrení navrhnutých v rámci balíka opatrení v oblasti mobility I. Podobné obavy máme aj pri obmedzení kabotáže zavedením prehnaného obdobia bez kabotáže (tzv. cooling off period). Toto obdobie bez kabotáže predstavuje protekcionistické opatrenie, ktoré bude mať na jednotný trh skôr negatívny vplyv. Povinnosť návratu nákladného vozidla a obmedzenia kabotážnej prepravy prinesú podľa odhadov renomovaných výskumných ústavov ďalšie milióny ton emisií CO₂ každý rok.

Ďalším závažným problémom je, že povinný návrat vozidla znevýhodní členské štáty, ktoré budú mať vzhľadom na svoju zemepisnú polohu značné ťažkosti pri poskytovaní dopravných služieb nákladnými vozidlami na jednotnom trhu, keďže ich vozidlá budú musieť prejsť oveľa väčšie vzdialenosti a prekonať značné prírodné prekážky, najmä v prípade ostrovov.

Nekalá hospodárska súťaž prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším z faktorov, ktorým sa nevenovala náležitá pozornosť. Je to znepokojujúce najmä z dôvodu, že prijaté riešenie bude mať dlhodobý vplyv nielen na odvetvie dopravy, ale aj na hospodárstvo EÚ ako celok.

Odvetvie dopravy si zaslúži spravodlivý a spoľahlivý právny rámec EÚ, cez ktorý sa bude ďalej stimulovať jeho rozvoj a zároveň sa zabezpečia realistické a vynútiteľné pravidlá. Predbežnou dohodou sa namiesto vyvážených ustanovení a skutočného kompromisu zavádzajú reštriktívne, neprimerané a protekcionistické opatrenia.

Balík opatrení v oblasti mobility I má zásadný význam pre jednotný európsky trh aj pre odvetvie cestnej dopravy. Práve dnes potrebujeme viac ako kedykoľvek predtým zachovať bezproblémové fungovanie jednotného trhu a hospodárstiev všetkých členských štátov v EÚ a zároveň zabezpečiť súlad s ostatnými politikami EÚ.

Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú svoj nesúhlas s automatickým zaradením ustanovenia o subsidiarite a proporcionalite do prijatej politickej dohody o troch právnych aktoch balíka opatrení v oblasti mobility I počas technickej revízie znenia právnikmi lingvistami.

Uznávame, že zásada subsidiarity a zásada proporcionality majú pre vykonávanie právomocí EÚ prvoradý význam. Pridanie takéhoto ustanovenia v tomto neskorom štádiu legislatívneho procesu nie je vo všeobecnosti osvedčeným postupom a v prípade balíka opatrení v oblasti mobility I sa dá obzvlášť ťažko akceptovať, a to z dôvodu politickej citlivosti celého spisu a vzhľadom na dlhodobé dôsledky navrhovaných ustanovení na fungovanie európskeho odvetvia cestnej dopravy.

S poľutovaním treba konštatovať, že tento krok tiež potvrdzuje, že rýchle schvaľovanie malo negatívny vplyv na kvalitu prijatých právnych predpisov. Okrem toho by sme chceli poukázať na absenciu posúdenia vplyvu niektorých kľúčových ustanovení politickej dohody. Túto skutočnosť uznala aj Komisia vo svojom vyhlásení predloženom na zasadnutí Coreperu (časť I) 20. decembra 2019, v ktorom potvrdila, že niektoré opatrenia neboli súčasťou návrhov Komisie predložených 31. mája 2017 a neboli predmetom posúdenia vplyvu.

Chýbajúca dôkladná analýza bráni tomu, aby opatrenia navrhnuté v daných troch legislatívnych aktoch, ktoré sú súčasťou balíka opatrení v oblasti mobility I, boli riadne vyhodnotené z hľadiska ich súladu so zásadou proporcionality.

Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Vzhľadom na nebývalé šírenie ochorenia COVID-19, ktoré už nesmierne ovplyvňuje odvetvie cestnej dopravy a bude naň bohužiaľ aj naďalej mať obrovský vplyv, Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko žiadajú, aby sa práce na balíku opatrení v oblasti mobility I pozastavili až do ukončenia pandémie. Preto hlasujeme proti tomu, aby sa uvedený spis prijal v tomto náročnom období písomným postupom.

Väčšina podnikov svoju činnosť pravdepodobne pozastaví alebo zastaví, čím sa značne zníži ponuka dopravných služieb, a tým aj dodávok tovaru na úkor občanov EÚ a bezproblémového fungovania hospodárstva.

Vzhľadom na nenahraditeľnú úlohu cestnej dopravy pri oživení po ukončení nákazy COVID-19 a vzhľadom na rozsiahle straty, ktoré toto odvetvie utrpí počas riešenia uvedenej situácie, nedokáže cestná doprava ani hospodárstvo EÚ zniesť nepotrebný šok spôsobený predpismi obsiahnutými v balíku opatrení v oblasti mobility I. V tejto súvislosti musíme mať na pamäti, že drvivá väčšina podnikov cestnej dopravy v Európskej únii sú malé a stredné podniky, ktoré sú obzvlášť zraniteľné.

Za aktuálnych okolností nie je prijatie balíka opatrení v oblasti mobility I v jeho súčasnej podobe rozumné ani odôvodnené. Chceme zdôrazniť, že hospodárske prostredie EÚ bude po ukončení krízy spôsobenej koronavírusom úplne odlišné, a nazdávame sa, že odvetvie cestnej dopravy bude potrebovať nové riešenia, ktoré budú zodpovedať novej realite.

Vzhľadom na uvedenú situáciu sme presvedčení, že riešenia navrhované v balíku opatrení v oblasti mobility I treba zmeniť tak, aby odrážali novú hospodársku realitu. Preto navrhujeme, aby sa práce na tomto spise prerušili až do ukončenia pandémie.

Vyhlásenie Estónska

Estónsko plne podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I, ktoré mali pripraviť pôdu pre jasné pravidlá cestnej dopravy. Domnieva sa, že medzinárodný trh nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii musí byť v súlade so všeobecnými zásadami jednotného trhu, otvorený hospodárskej súťaži, efektívny a šetrný k životnému prostrediu. Zastáva názor, že dodatočné požiadavky nesmú predstavovať neprimeranú administratívnu záťaž pre podniky či orgány verejného sektora ani nesmú byť v rozpore s cieľmi politiky Európskej únie v oblasti klímy.

Estónsko zastávalo počas rokovaní o balíku opatrení konštruktívny prístup a usilovalo sa zohľadniť a podporiť návrhy, ktorými by sa zlepšili pracovné podmienky vodičov, bojovalo by sa proti nezákonným trhovým praktikám a znížili by sa negatívne účinky na životné prostredie. Výsledkom rokovaní je však dohoda, ktorá estónskym dopravcom prináša konkurenčnú nevýhodu, a to najmä tým, že podnikom cestnej dopravy ukladá povinnosť organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby sa zabezpečil návrat vozidiel do členského štátu usadenia každých 8 týždňov odvtedy, čo ho opustili („povinnosť návratu vozidla“).

Táto povinnosť nebola súčasťou pôvodného balíka. Nebola predmetom vecného posúdenia vplyvu, čo vyvoláva obavy v súvislosti s jej vzťahom k Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

Povinnosťou návratu vozidla do členského štátu usadenia sa okrem toho obmedzuje zemepisná oblasť, v ktorej môžu dopravné podniky dotknutého členského štátu vykonávať svoju činnosť, a teda nie je v súlade s cieľom balíka opatrení v oblasti mobility I, ktorým je zabezpečiť rovnaké podmienky.

Touto povinnosťou sa tiež zvyšuje počet jazd naprázdno aj ďalšie emisie CO₂; Estónsko preto zastáva názor, že táto požiadavka je v rozpore s cieľmi politiky EÚ v oblasti klímy a cieľmi Parížskej dohody. Nie je v súlade ani so závermi Európskej rady z 12. decembra 2019.

Estónsko sa navyše domnieva, že táto požiadavka je neprimeraná, keďže dohoda už obsahuje opatrenia na boj proti fenoménu tzv. schránkových spoločností. Povinnosť návratu vozidla môže stimulovať takéto praktiky a okrem toho podnieti podniky cestnej dopravy z okrajových členských štátov, aby sa premiestnili, čo spôsobí pokles počtu pracovných miest a daňových príjmov.

Estónsko sa napokon obáva aj o vplyv tohto opatrenia na bezpečnosť cestnej premávky, keďže sa ním potenciálne môže zvýšiť objem dopravy.

Estónsko preto opätovne zdôrazňuje, že podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I, zároveň však vyjadruje poľutovanie nad tým, že sa do dohody zahrnula povinnosť návratu vozidla. Estónsko bude vzhľadom na uvedené skutočnosti hlasovať proti uvedenej dohode.

Vyhlásenie Maďarska

Maďarsko by chcelo znovu zdôrazniť hlboké znepokojenie nad tým, že rôzne zložky prvého balíka opatrení v oblasti mobility majú škodlivé dôsledky, ktoré narúšajú trh a sú nepriaznivé z hľadiska klímy, a vyjadruje výraznú nespokojnosť s tým, že nebolo vykonané riadne a rozsiahle posúdenie vplyvu, čo je v rozpore s pôvodnými cieľmi prvého balíka opatrení v oblasti mobility.

Maďarsko vždy preukazovalo, že je pripravené bojovať proti podvodom, zneužívaniu pravidiel a nekalým praktikám, ako aj riešiť sociálne podmienky vodičov v odvetví cestnej dopravy. Pri riešení týchto otázok by sme sa mali vyhnúť fragmentácii, protekcionizmu a kladeniu nadmernej administratívnej záťaže na európske dopravné podniky, ktoré pôsobia na vnútornom trhu cestnej dopravy a dodržiavajú pravidlá. Zachovanie účinného fungovania nášho vnútorného trhu je pre nás otázkou, o ktorej nemožno vyjednávať, pretože v období rastúceho globálneho hospodárskeho napätia povedie k zvýšeniu zamestnanosti a konkurencieschopnosti pre Európu.

Týmto balíkom sme preto mali zabezpečiť, aby budúci právny rámec EÚ umožňoval využitie plného potenciálu konkurenčných výhod pri súčasnom zabezpečení spravodlivej hospodárskej súťaže a primeranej úrovne pracovných podmienok pre vodičov. Konečná dohoda však túto rovnováhu nezabezpečuje a uprednostňuje len jeden prístup založený na štátnom protekcionizme a nevykonateľných pravidlách v tomto odvetví.

Sme presvedčení predovšetkým o tom, že osobitné pravidlá pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy („*lex specialis*“) predstavujú neodôvodnené obmedzenie základných slobôd a v dôsledku toho narúšajú rovnaké podmienky v rámci EÚ. Konštatujeme, že konečná dohoda potvrdzuje naše pochybnosti týkajúce sa oddelenia otázky cestnej dopravy od zmeny smernice o vysielaní pracovníkov [smernica (EÚ) 2018/957]. Predovšetkým zavedený model týkajúci sa vysielania vodičov, v rámci ktorého bolo toto oddelenie vykonané, nebol súčasťou návrhu Komisie a ako taký nebol predmetom posúdenia vplyvu.

Po druhé, považujeme tiež za veľmi problematické, že úplný zákaz týždenného odpočinku v kabíne nezohľadňuje nedostatok vhodných miest na odpočinok v rámci EÚ s primeraným ubytovaním pre vodičov. Takýto zákaz by preto predstavoval ustanovenie Únie, ktoré by sa nedalo vykonať, čo by spochybňovalo jeho zákonnosť.

Po tretie, pokiaľ ide o naše ciele v oblasti klímy, požiadavka, aby sa vozidlá vracali do členského štátu usadenia aspoň raz za 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia predstavila v európskej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Prípadné prijatie takéhoto opatrenia bude mať za následok zvýšený počet jazd prázdnych nákladných vozidiel na európskych cestách a následne aj nárast emisií CO₂ z odvetvia cestnej dopravy.

Riziko vzniku nespravodlivej konkurenčnej výhody pre prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším faktorom, ktorý nie je v konečnej dohode náležite zohľadnený. Povinné nahrádzanie vysoko nákladných tachografov so sebou navyše prináša konkurenčnú výhodu pre dopravcov z tretích krajín, keďže dátum zavedenia inteligentných tachografov pre vozidlá podnikov, na ktoré sa vzťahuje dohoda AETR, je neistý.

Modernizácia európskeho odvetvia cestnej dopravy, ktoré je mimoriadne dôležitým stavebným kameňom európskeho hospodárstva, je nevyhnutnosťou tak zo sociálneho hľadiska, ako aj z hľadiska konkurencieschopnosti. Tento cieľ nemožno dosiahnuť bez venovania úplnej pozornosti zachovaniu úspešných výsledkov vnútorného trhu a jeho fungovania a bez zodpovedného postupu v záujme dosiahnutia ambiciózných cieľov v oblasti klímy.

Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 1986/20
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov</i> <i>– prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady</i> Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov – prijatá Radou 7. apríla 2020	5114/20
odôvodnené stanovisko Rady	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Vyhlásenie Belgicka Belgicko vzalo na vedomie výsledky predbežnej dohody, ktorá sa dosiahla 11. decembra medzi Európskym parlamentom a Radou v súvislosti so sociálnym a trhovým pilierom balíka opatrení v oblasti mobility I. Belgicko víta podstatné zlepšenie pracovných podmienok vodičov nákladných vozidiel, najmä tým, že sa zakazuje týždenný odpočinok v kabíne a pravidlá vysielania sa uplatňujú aj na kabotážnu prepravu. V budúcnosti by sa dosiahnutie rovnakých podmienok malo zabezpečiť začlenením ľahkých úžitkových vozidiel do rozsahu pôsobnosti celého balíka opatrení v oblasti mobility, návratom nákladných vozidiel každých 8 týždňov na základňu a ambicióznym harmonogramom zavádzania nových inteligentných tachografov, ktoré umožnia lepšie presadzovanie existujúcich a nových pravidiel. Belgicko preto považuje za nekoherentné ešte viac obmedziť prístup na trh ukladaním štvordňového obdobia bez kabotáže (tzv. <i>cooling off period</i>), keď bude Európska únia zároveň zabezpečovať vzostupnú sociálnu konvergenciu. Domnievame sa, že obdobie bez kabotáže je obchodnou prekážkou, ktorá je v rozpore s duchom vnútorného trhu a s efektívnosťou logistického reťazca, pretože kabotážna preprava umožňuje vyhýbať sa jazdám naprázdno. Vyjadrujeme poľutovanie aj nad tým, že sa do dohody začlenil návrh týkajúci sa dlhodobého vysielania, ktorý nebol v návrhu Komisie ani v dohodách spoluzákonodarcov, a teda nebol ešte dôkladne posúdený. Belgicko sa preto aj napriek pozitívnym sociálnym prvkom balíka zdrží hlasovania.	

Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú hlboké znepokojenie nad tým, že predbežná dohoda o balíku opatrení v oblasti mobility I je v rozpore so základnou slobodou poskytovať služby na jednotnom trhu, zásadou voľného pohybu pracovníkov, ako aj s kľúčovými politikami a cieľmi EÚ v oblasti klímy.

Konkrétne požiadavka, aby sa ťažké vozidlá vracali do členského štátu usadenia aspoň každých 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia stanovila v novej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Ak sa takáto povinnosť prijme, na európskych cestách sa výrazne zvýši počet jazd nákladných vozidiel naprázdno, čo následne povedie k výraznému zvýšeniu emisií CO₂ z odvetvia dopravy. Toto odvetvie už dnes produkuje približne štvrtinu emisií skleníkových plynov v EÚ.

Napriek nášmu úsiliu zdôrazniť tieto body a napriek vedeckým dôkazom zo štúdií o vplyve takejto povinnosti na nárast počtu jazd naprázdno a zvýšenie emisií CO₂ sa na očakávaný vplyv uvedeného ustanovenia neberie ohľad a racionálne argumenty sa ignorujú. Okrem toho doteraz nebolo predložené žiadne posúdenie vplyvu na úrovni EÚ aj napriek tomu, že sa v rámci programu lepšej regulácie vyžaduje pre všetky takéto opatrenia.

Vracanie vozidiel do členského štátu usadenia je len jedným príkladom nadmerne obmedzujúcich a diskriminačných opatrení navrhnutých v rámci balíka opatrení v oblasti mobility I. Podobné obavy máme aj pri obmedzení kabotáže zavedením prehnaného obdobia bez kabotáže (tzv. cooling off period). Toto obdobie bez kabotáže predstavuje protekcionistické opatrenie, ktoré bude mať na jednotný trh skôr negatívny vplyv. Povinnosť návratu nákladného vozidla a obmedzenia kabotážnej prepravy prinesú podľa odhadov renomovaných výskumných ústavov ďalšie milióny ton emisií CO₂ každý rok.

Ďalším závažným problémom je, že povinný návrat vozidla znevýhodní členské štáty, ktoré budú mať vzhľadom na svoju zemepisnú polohu značné ťažkosti pri poskytovaní dopravných služieb nákladnými vozidlami na jednotnom trhu, keďže ich vozidlá budú musieť prejsť oveľa väčšie vzdialenosti a prekonať značné prírodné prekážky, najmä v prípade ostrovov.

Nekalá hospodárska súťaž prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším z faktorov, ktorým sa nevenovala náležitá pozornosť. Je to znepokojujúce najmä z dôvodu, že prijaté riešenie bude mať dlhodobý vplyv nielen na odvetvie dopravy, ale aj na hospodárstvo EÚ ako celok.

Odvetvie dopravy si zaslúži spravodlivý a spoľahlivý právny rámec EÚ, cez ktorý sa bude ďalej stimulovať jeho rozvoj a zároveň sa zabezpečia realistické a vynútiteľné pravidlá. Predbežnou dohodou sa namiesto vyvážených ustanovení a skutočného kompromisu zavádzajú reštriktívne, neprimerané a protekcionistické opatrenia.

Balík opatrení v oblasti mobility I má zásadný význam pre jednotný európsky trh aj pre odvetvie cestnej dopravy. Práve dnes potrebujeme viac ako kedykoľvek predtým zachovať bezproblémové fungovanie jednotného trhu a hospodárstiev všetkých členských štátov v EÚ a zároveň zabezpečiť súlad s ostatnými politikami EÚ.

Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú svoj nesúhlas s automatickým zaradením ustanovenia o subsidiarite a proporcionalite do prijatej politickej dohody o troch právnych aktoch balíka opatrení v oblasti mobility I počas technickej revízie znenia právnikmi lingvistami.

Uznávame, že zásada subsidiarity a zásada proporcionality majú pre vykonávanie právomocí EÚ prvoradý význam. Pridanie takéhoto ustanovenia v tomto neskorom štádiu legislatívneho procesu nie je vo všeobecnosti osvedčeným postupom a v prípade balíka opatrení v oblasti mobility I sa dá obzvlášť ťažko akceptovať, a to z dôvodu politickej citlivosti celého spisu a vzhľadom na dlhodobé dôsledky navrhovaných ustanovení na fungovanie európskeho odvetvia cestnej dopravy.

S poľutovaním treba konštatovať, že tento krok tiež potvrdzuje, že rýchle schvaľovanie malo negatívny vplyv na kvalitu prijatých právnych predpisov. Okrem toho by sme chceli poukázať na absenciu posúdenia vplyvu niektorých kľúčových ustanovení politickej dohody. Túto skutočnosť uznala aj Komisia vo svojom vyhlásení predloženom na zasadnutí Coreperu (časť I) 20. decembra 2019, v ktorom potvrdila, že niektoré opatrenia neboli súčasťou návrhov Komisie predložených 31. mája 2017 a neboli predmetom posúdenia vplyvu.

Chýbajúca dôkladná analýza bráni tomu, aby opatrenia navrhnuté v daných troch legislatívnych aktoch, ktoré sú súčasťou balíka opatrení v oblasti mobility I, boli riadne vyhodnotené z hľadiska ich súladu so zásadou proporcionality.

Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Vzhľadom na nebyvalé šírenie ochorenia COVID-19, ktoré už nesmierne ovplyvňuje odvetvie cestnej dopravy a bude naň bohužiaľ aj naďalej mať obrovský vplyv, Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko žiadajú, aby sa práce na balíku opatrení v oblasti mobility I pozastavili až do ukončenia pandémie. Preto hlasujeme proti tomu, aby sa uvedený spis prijal v tomto náročnom období písomným postupom.

Väčšina podnikov svoju činnosť pravdepodobne pozastaví alebo zastaví, čím sa značne zníži ponuka dopravných služieb, a tým aj dodávok tovaru na úkor občanov EÚ a bezproblémového fungovania hospodárstva.

Vzhľadom na nenahraditeľnú úlohu cestnej dopravy pri oživení po ukončení nákazy COVID-19 a vzhľadom na rozsiahle straty, ktoré toto odvetvie utrpí počas riešenia uvedenej situácie, nedokáže cestná doprava ani hospodárstvo EÚ zniesť nepotrebný šok spôsobený predpismi obsiahnutými v balíku opatrení v oblasti mobility I. V tejto súvislosti musíme mať na pamäti, že drvivá väčšina podnikov cestnej dopravy v Európskej únii sú malé a stredné podniky, ktoré sú obzvlášť zraniteľné.

Za aktuálnych okolností nie je prijatie balíka opatrení v oblasti mobility I v jeho súčasnej podobe rozumné ani odôvodnené. Chceme zdôrazniť, že hospodárske prostredie EÚ bude po ukončení krízy spôsobenej koronavírusom úplne odlišné, a nazdávame sa, že odvetvie cestnej dopravy bude potrebovať nové riešenia, ktoré budú zodpovedať novej realite.

Vzhľadom na uvedenú situáciu sme presvedčení, že riešenia navrhované v balíku opatrení v oblasti mobility I treba zmeniť tak, aby odrážali novú hospodársku realitu. Preto navrhujeme, aby sa práce na tomto spise prerušili až do ukončenia pandémie.

Vyhlásenie Estónska

Estónsko plne podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I, ktoré mali pripraviť pôdu pre jasné pravidlá cestnej dopravy. Domnieva sa, že medzinárodný trh nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii musí byť v súlade so všeobecnými zásadami jednotného trhu, otvorený hospodárskej súťaži, efektívny a šetrný k životnému prostrediu. Zastáva názor, že dodatočné požiadavky nesmú predstavovať neprimeranú administratívnu záťaž pre podniky či orgány verejného sektora ani nesmú byť v rozpore s cieľmi politiky Európskej únie v oblasti klímy.

Estónsko zastávalo počas rokovaní o balíku opatrení konštruktívny prístup a usilovalo sa zohľadniť a podporiť návrhy, ktorými by sa zlepšili pracovné podmienky vodičov, bojovalo by sa proti nezákonným trhovým praktikám a znížili by sa negatívne účinky na životné prostredie. Výsledkom rokovaní je však dohoda, ktorá estónskym dopravcom prináša konkurenčnú nevýhodu, a to najmä tým, že podnikom cestnej dopravy ukladá povinnosť organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby sa zabezpečil návrat vozidiel do členského štátu usadenia každých 8 týždňov odvtedy, čo ho opustili („povinnosť návratu vozidla“).

Táto povinnosť nebola súčasťou pôvodného balíka. Nebola predmetom vecného posúdenia vplyvu, čo vyvoláva obavy v súvislosti s jej vzťahom k Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

Povinnosťou návratu vozidla do členského štátu usadenia sa okrem toho obmedzuje zemepisná oblasť, v ktorej môžu dopravné podniky dotknutého členského štátu vykonávať svoju činnosť, a teda nie je v súlade s cieľom balíka opatrení v oblasti mobility I, ktorým je zabezpečiť rovnaké podmienky.

Touto povinnosťou sa tiež zvyšuje počet jazd naprázdno aj ďalšie emisie CO₂; Estónsko preto zastáva názor, že táto požiadavka je v rozpore s cieľmi politiky EÚ v oblasti klímy a cieľmi Parížskej dohody. Nie je v súlade ani so závermi Európskej rady z 12. decembra 2019.

Estónsko sa navyše domnieva, že táto požiadavka je neprimeraná, keďže dohoda už obsahuje opatrenia na boj proti fenoménu tzv. schránkových spoločností. Povinnosť návratu vozidla môže stimulovať takéto praktiky a okrem toho podnieti podniky cestnej dopravy z okrajových členských štátov, aby sa premiestnili, čo spôsobí pokles počtu pracovných miest a daňových príjmov.

Estónsko sa napokon obáva aj o vplyv tohto opatrenia na bezpečnosť cestnej premávky, keďže sa ním potenciálne môže zvýšiť objem dopravy.

Estónsko preto opätovne zdôrazňuje, že podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I, zároveň však vyjadruje poľutovanie nad tým, že sa do dohody zahrnula povinnosť návratu vozidla. Estónsko bude vzhľadom na uvedené skutočnosti hlasovať proti uvedenej dohode.

Vyhlásenie Maďarska

Maďarsko by chcelo znovu zdôrazniť hlboké znepokojenie nad tým, že rôzne zložky prvého balíka opatrení v oblasti mobility majú škodlivé dôsledky, ktoré narúšajú trh a sú nepriaznivé z hľadiska klímy, a vyjadruje výraznú nespokojnosť s tým, že nebolo vykonané riadne a rozsiahle posúdenie vplyvu, čo je v rozpore s pôvodnými cieľmi prvého balíka opatrení v oblasti mobility.

Maďarsko vždy preukazovalo, že je pripravené bojovať proti podvodom, zneužívaniu pravidiel a nekalým praktikám, ako aj riešiť sociálne podmienky vodičov v odvetví cestnej dopravy. Pri riešení týchto otázok by sme sa mali vyhnúť fragmentácii, protekcionizmu a kladeniu nadmernej administratívnej záťaže na európske dopravné podniky, ktoré pôsobia na vnútornom trhu cestnej dopravy a dodržiavajú pravidlá. Zachovanie účinného fungovania nášho vnútorného trhu je pre nás otázkou, o ktorej nemožno vyjednávať, pretože v období rastúceho globálneho hospodárskeho napätia povedie k zvýšeniu zamestnanosti a konkurencieschopnosti pre Európu.

Týmto balíkom sme preto mali zabezpečiť, aby budúci právny rámec EÚ umožňoval využitie plného potenciálu konkurenčných výhod pri súčasnom zabezpečení spravodlivej hospodárskej súťaže a primeranej úrovne pracovných podmienok pre vodičov. Konečná dohoda však túto rovnováhu nezabezpečuje a uprednostňuje len jeden prístup založený na štátnom protekcionizme a nevykonateľných pravidlách v tomto odvetví.

Sme presvedčení predovšetkým o tom, že osobitné pravidlá pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy („*lex specialis*“) predstavujú neodôvodnené obmedzenie základných slobôd a v dôsledku toho narúšajú rovnaké podmienky v rámci EÚ. Konštatujeme, že konečná dohoda potvrdzuje naše pochybnosti týkajúce sa oddelenia otázky cestnej dopravy od zmeny smernice o vysielaní pracovníkov [smernica (EÚ) 2018/957]. Predovšetkým zavedený model týkajúci sa vysielania vodičov, v rámci ktorého bolo toto oddelenie vykonané, nebol súčasťou návrhu Komisie a ako taký nebol predmetom posúdenia vplyvu.

Po druhé, považujeme tiež za veľmi problematické, že úplný zákaz týždenného odpočinku v kabíne nezohľadňuje nedostatok vhodných miest na odpočinok v rámci EÚ s primeraným ubytovaním pre vodičov. Takýto zákaz by preto predstavoval ustanovenie Únie, ktoré by sa nedalo vykonať, čo by spochybňovalo jeho zákonnosť.

Po tretie, pokiaľ ide o naše ciele v oblasti klímy, požiadavka, aby sa vozidlá vracali do členského štátu usadenia aspoň raz za 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia predstavila v európskej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Prípadné prijatie takéhoto opatrenia bude mať za následok zvýšený počet jazd prázdnych nákladných vozidiel na európskych cestách a následne aj nárast emisií CO₂ z odvetvia cestnej dopravy.

Riziko vzniku nespravodlivej konkurenčnej výhody pre prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším faktorom, ktorý nie je v konečnej dohode náležite zohľadnený. Povinné nahrádzanie vysoko nákladných tachografov so sebou navyše prináša konkurenčnú výhodu pre dopravcov z tretích krajín, keďže dátum zavedenia inteligentných tachografov pre vozidlá podnikov, na ktoré sa vzťahuje dohoda AETR, je neistý.

Modernizácia európskeho odvetvia cestnej dopravy, ktoré je mimoriadne dôležitým stavebným kameňom európskeho hospodárstva, je nevyhnutnosťou tak zo sociálneho hľadiska, ako aj z hľadiska konkurencieschopnosti. Tento cieľ nemožno dosiahnuť bez venovania úplnej pozornosti zachovaniu úspešných výsledkov vnútorného trhu a jeho fungovania a bez zodpovedného postupu v záujme dosiahnutia ambiciózných cieľov v oblasti klímy.

Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 1985/20
<i>Smernica Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012</i> – prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 – prijatá Radou 7. apríla 2020	5112/20
odôvodnené stanovisko Rady	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú hlboké znepokojenie nad tým, že predbežná dohoda o balíku opatrení v oblasti mobility I je v rozpore so základnou slobodou poskytovať služby na jednotnom trhu, zásadou voľného pohybu pracovníkov, ako aj s kľúčovými politikami a cieľmi EÚ v oblasti klímy. Konkrétne požiadavka, aby sa ťažké vozidlá vracali do členského štátu usadenia aspoň každých 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia stanovila v novej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Ak sa takáto povinnosť prijme, na európskych cestách sa výrazne zvýši počet jazd nákladných vozidiel naprázdno, čo následne povedie k výraznému zvýšeniu emisií CO₂ z odvetvia dopravy. Toto odvetvie už dnes produkuje približne štvrtinu emisií skleníkových plynov v EÚ. Napriek nášmu úsiliu zdôrazniť tieto body a napriek vedeckým dôkazom zo štúdií o vplyve takejto povinnosti na nárast počtu jazd naprázdno a zvýšenie emisií CO₂ sa na očakávaný vplyv uvedeného ustanovenia neberie ohľad a racionálne argumenty sa ignorujú. Okrem toho doteraz nebolo predložené žiadne posúdenie vplyvu na úrovni EÚ aj napriek tomu, že sa v rámci programu lepšej regulácie vyžaduje pre všetky takéto opatrenia. Vracanie vozidiel do členského štátu usadenia je len jedným príkladom nadmerne obmedzujúcich a diskriminačných opatrení navrhnutých v rámci balíka opatrení v oblasti mobility I. Podobné obavy máme aj pri obmedzení kabotáže zavedením prehnaného obdobia bez kabotáže (tzv. cooling off period). Toto obdobie bez kabotáže predstavuje protekcionistické opatrenie, ktoré bude mať na jednotný trh skôr negatívny vplyv. Povinnosť návratu nákladného vozidla a obmedzenia kabotážnej prepravy prinesú podľa odhadov renomovaných výskumných ústavov ďalšie milióny ton emisií CO₂ každý rok.	

Ďalším závažným problémom je, že povinný návrat vozidla znevýhodní členské štáty, ktoré budú mať vzhľadom na svoju zemepisnú polohu značné ťažkosti pri poskytovaní dopravných služieb nákladnými vozidlami na jednotnom trhu, keďže ich vozidlá budú musieť prejsť oveľa väčšie vzdialenosti a prekonať značné prírodné prekážky, najmä v prípade ostrovov. Nekalá hospodárska súťaž prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším z faktorov, ktorým sa nevenovala náležitá pozornosť. Je to znepokojujúce najmä z dôvodu, že prijaté riešenie bude mať dlhodobý vplyv nielen na odvetvie dopravy, ale aj na hospodárstvo EÚ ako celok. Odvetvie dopravy si zaslúži spravodlivý a spoľahlivý právny rámec EÚ, cez ktorý sa bude ďalej stimulovať jeho rozvoj a zároveň sa zabezpečia realistické a vynútiteľné pravidlá. Predbežnou dohodou sa namiesto vyvážených ustanovení a skutočného kompromisu zavádzajú reštriktívne, neprimerané a protekcionistické opatrenia. Balík opatrení v oblasti mobility I má zásadný význam pre jednotný európsky trh aj pre odvetvie cestnej dopravy. Práve dnes potrebujeme viac ako kedykoľvek predtým zachovať bezproblémové fungovanie jednotného trhu a hospodárstiev všetkých členských štátov v EÚ a zároveň zabezpečiť súlad s ostatnými politikami EÚ.	
Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko vyjadrujú svoj nesúhlas s automatickým zaradením ustanovenia o subsidiarite a proporcionalite do prijatej politickej dohody o troch právnych aktoch balíka opatrení v oblasti mobility I počas technickej revízie znenia právnikmi lingvistami. Uznávame, že zásada subsidiarity a zásada proporcionality majú pre vykonávanie právomocí EÚ prvoradý význam. Pridanie takéhoto ustanovenia v tomto neskorom štádiu legislatívneho procesu nie je vo všeobecnosti osvedčeným postupom a v prípade balíka opatrení v oblasti mobility I sa dá obzvlášť ťažko akceptovať, a to z dôvodu politickej citlivosti celého spisu a vzhľadom na dlhodobé dôsledky navrhovaných ustanovení na fungovanie európskeho odvetvia cestnej dopravy. S poľutovaním treba konštatovať, že tento krok tiež potvrdzuje, že rýchle schvaľovanie malo negatívny vplyv na kvalitu prijatých právnych predpisov. Okrem toho by sme chceli poukázať na absenciu posúdenia vplyvu niektorých kľúčových ustanovení politickej dohody. Túto skutočnosť uznala aj Komisia vo svojom vyhlásení predloženom na zasadnutí Coreperu (časť I) 20. decembra 2019, v ktorom potvrdila, že niektoré opatrenia neboli súčasťou návrhov Komisie predložených 31. mája 2017 a neboli predmetom posúdenia vplyvu. Chýbajúca dôkladná analýza bráni tomu, aby opatrenia navrhnuté v daných troch legislatívnych aktoch, ktoré sú súčasťou balíka opatrení v oblasti mobility I, boli riadne vyhodnotené z hľadiska ich súladu so zásadou proporcionality.	

Vyhlásenie Bulharska, Cypru, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Malty, Poľska a Rumunska

Vzhľadom na nebyvalé šírenie ochorenia COVID-19, ktoré už nesmierne ovplyvňuje odvetvie cestnej dopravy a bude naň bohužiaľ aj naďalej mať obrovský vplyv, Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Poľsko a Rumunsko žiadajú, aby sa práce na balíku opatrení v oblasti mobility I pozastavili až do ukončenia pandémie. Preto hlasujeme proti tomu, aby sa uvedený spis prijal v tomto náročnom období písomným postupom.

Väčšina podnikov svoju činnosť pravdepodobne pozastaví alebo zastaví, čím sa značne zníži ponuka dopravných služieb, a tým aj dodávok tovaru na úkor občanov EÚ a bezproblémového fungovania hospodárstva.

Vzhľadom na nenahraditeľnú úlohu cestnej dopravy pri oživení po ukončení nákazy COVID-19 a vzhľadom na rozsiahle straty, ktoré toto odvetvie utrpí počas riešenia uvedenej situácie, nedokáže cestná doprava ani hospodárstvo EÚ zniesť nepotrebný šok spôsobený predpismi obsiahnutými v balíku opatrení v oblasti mobility I. V tejto súvislosti musíme mať na pamäti, že drvivá väčšina podnikov cestnej dopravy v Európskej únii sú malé a stredné podniky, ktoré sú obzvlášť zraniteľné.

Za aktuálnych okolností nie je prijatie balíka opatrení v oblasti mobility I v jeho súčasnej podobe rozumné ani odôvodnené. Chceme zdôrazniť, že hospodárske prostredie EÚ bude po ukončení krízy spôsobenej koronavírusom úplne odlišné, a nazdávame sa, že odvetvie cestnej dopravy bude potrebovať nové riešenia, ktoré budú zodpovedať novej realite.

Vzhľadom na uvedenú situáciu sme presvedčení, že riešenia navrhované v balíku opatrení v oblasti mobility I treba zmeniť tak, aby odrážali novú hospodársku realitu. Preto navrhujeme, aby sa práce na tomto spise prerušili až do ukončenia pandémie.

Vyhlásenie Estónska

Estónsko plne podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I, ktoré mali pripraviť pôdu pre jasné pravidlá cestnej dopravy. Domnieva sa, že medzinárodný trh nákladnej cestnej dopravy v Európskej únii musí byť v súlade so všeobecnými zásadami jednotného trhu, otvorený hospodárskej súťaži, efektívny a šetrný k životnému prostrediu. Zastáva názor, že dodatočné požiadavky nesmú predstavovať neprimeranú administratívnu záťaž pre podniky či orgány verejného sektora ani nesmú byť v rozpore s cieľmi politiky Európskej únie v oblasti klímy.

Estónsko zastávalo počas rokovaní o balíku opatrení konštruktívny prístup a usilovalo sa zohľadniť a podporiť návrhy, ktorými by sa zlepšili pracovné podmienky vodičov, bojovalo by sa proti nezákonným trhovým praktikám a znížili by sa negatívne účinky na životné prostredie. Výsledkom rokovaní je však dohoda, ktorá estónskym dopravcom prináša konkurenčnú nevýhodu, a to najmä tým, že podnikom cestnej dopravy ukladá povinnosť organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby sa zabezpečil návrat vozidiel do členského štátu usadenia každých 8 týždňov odvtedy, čo ho opustili („povinnosť návratu vozidla“).

Táto povinnosť nebola súčasťou pôvodného balíka. Nebola predmetom vecného posúdenia vplyvu, čo vyvoláva obavy v súvislosti s jej vzťahom k Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

Povinnosťou návratu vozidla do členského štátu usadenia sa okrem toho obmedzuje zemepisná oblasť, v ktorej môžu dopravné podniky dotknutého členského štátu vykonávať svoju činnosť, a teda nie je v súlade s cieľom balíka opatrení v oblasti mobility I, ktorým je zabezpečiť rovnaké podmienky.

Touto povinnosťou sa tiež zvyšuje počet jász naprázdno aj ďalšie emisie CO₂; Estónsko preto zastáva názor, že táto požiadavka je v rozpore s cieľmi politiky EÚ v oblasti klímy a cieľmi Parížskej dohody. Nie je v súlade ani so závermi Európskej rady z 12. decembra 2019.

Estónsko sa navyše domnieva, že táto požiadavka je neprimeraná, keďže dohoda už obsahuje opatrenia na boj proti fenoménu tzv. schránkových spoločností. Povinnosť návratu vozidla môže stimulovať takéto praktiky a okrem toho podnieti podniky cestnej dopravy z okrajových členských štátov, aby sa premiestnili, čo spôsobí pokles počtu pracovných miest a daňových príjmov.

Estónsko sa napokon obáva aj o vplyv tohto opatrenia na bezpečnosť cestnej premávky, keďže sa ním potenciálne môže zvýšiť objem dopravy.

Estónsko preto opätovne zdôrazňuje, že podporuje ciele pôvodných návrhov sociálneho a trhového piliera balíka opatrení v oblasti mobility I, zároveň však vyjadruje poľutovanie nad tým, že sa do dohody zahrnula povinnosť návratu vozidla. Estónsko bude vzhľadom na uvedené skutočnosti hlasovať proti uvedenej dohode.

Vyhlásenie Maďarska

Maďarsko by chcelo znovu zdôrazniť hlboké znepokojenie nad tým, že rôzne zložky prvého balíka opatrení v oblasti mobility majú škodlivé dôsledky, ktoré narúšajú trh a sú nepriaznivé z hľadiska klímy, a vyjadruje výraznú nespokojnosť s tým, že nebolo vykonané riadne a rozsiahle posúdenie vplyvu, čo je v rozpore s pôvodnými cieľmi prvého balíka opatrení v oblasti mobility.

Maďarsko vždy preukazovalo, že je pripravené bojovať proti podvodom, zneužívaniu pravidiel a nekalým praktikám, ako aj riešiť sociálne podmienky vodičov v odvetví cestnej dopravy. Pri riešení týchto otázok by sme sa mali vyhnúť fragmentácii, protekcionizmu a kladeniu nadmernej administratívnej záťaže na európske dopravné podniky, ktoré pôsobia na vnútornom trhu cestnej dopravy a dodržiavajú pravidlá. Zachovanie účinného fungovania nášho vnútorného trhu je pre nás otázkou, o ktorej nemožno vyjednávať, pretože v období rastúceho globálneho hospodárskeho napätia povedie k zvýšeniu zamestnanosti a konkurencieschopnosti pre Európu.

Týmto balíkom sme preto mali zabezpečiť, aby budúci právny rámec EÚ umožňoval využitie plného potenciálu konkurenčných výhod pri súčasnom zabezpečení spravodlivej hospodárskej súťaže a primeranej úrovne pracovných podmienok pre vodičov. Konečná dohoda však túto rovnováhu nezabezpečuje a uprednostňuje len jeden prístup založený na štátnom protekcionizme a nevykonateľných pravidlách v tomto odvetví.

Sme presvedčení predovšetkým o tom, že osobitné pravidlá pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy („*lex specialis*“) predstavujú neodôvodnené obmedzenie základných slobôd a v dôsledku toho narúšajú rovnaké podmienky v rámci EÚ. Konštatujeme, že konečná dohoda potvrdzuje naše pochybnosti týkajúce sa oddelenia otázky cestnej dopravy od zmeny smernice o vysielaní pracovníkov [smernica (EÚ) 2018/957]. Predovšetkým zavedený model týkajúci sa vysielania vodičov, v rámci ktorého bolo toto oddelenie vykonané, nebol súčasťou návrhu Komisie a ako taký nebol predmetom posúdenia vplyvu.

Po druhé, považujeme tiež za veľmi problematické, že úplný zákaz týždenného odpočinku v kabíne nezohľadňuje nedostatok vhodných miest na odpočinok v rámci EÚ s primeraným ubytovaním pre vodičov. Takýto zákaz by preto predstavoval ustanovenie Únie, ktoré by sa nedalo vykonať, čo by spochybňovalo jeho zákonnosť.

Po tretie, pokiaľ ide o naše ciele v oblasti klímy, požiadavka, aby sa vozidlá vracali do členského štátu usadenia aspoň raz za 8 týždňov, je v rozpore s ambicióznymi cieľmi EÚ v oblasti klímy, ktoré Európska komisia predstavila v európskej zelenej dohode z 11. decembra 2019. Prípadné prijatie takéhoto opatrenia bude mať za následok zvýšený počet jazd prázdnych nákladných vozidiel na európskych cestách a následne aj nárast emisií CO₂ z odvetvia cestnej dopravy.

Riziko vzniku nespravodlivej konkurenčnej výhody pre prevádzkovateľov z tretích krajín je ďalším faktorom, ktorý nie je v konečnej dohode náležite zohľadnený. Povinné nahrádzanie vysoko nákladných tachografov so sebou navyše prináša konkurenčnú výhodu pre dopravcov z tretích krajín, keďže dátum zavedenia inteligentných tachografov pre vozidlá podnikov, na ktoré sa vzťahuje dohoda AETR, je neistý.

Modernizácia európskeho odvetvia cestnej dopravy, ktoré je mimoriadne dôležitým stavebným kameňom európskeho hospodárstva, je nevyhnutnosťou tak zo sociálneho hľadiska, ako aj z hľadiska konkurencieschopnosti. Tento cieľ nemožno dosiahnuť bez venovania úplnej pozornosti zachovaniu úspešných výsledkov vnútorného trhu a jeho fungovania a bez zodpovedného postupu v záujme dosiahnutia ambiciózných cieľov v oblasti klímy.

Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 1981/20
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o elektronických údajoch o nákladnej doprave</i> – prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady	5142/20
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o elektronických údajoch o nákladnej doprave (prvé čítanie)	
odôvodnené stanovisko Rady	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Písomný postup ukončený 7. apríla 2020	CM 1977/20
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o minimálnych požiadavkách na opätovné využívanie vody</i> – prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady	15301/19 REV 1
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o minimálnych požiadavkách na opätovné využívanie vody (prvé čítanie)	
odôvodnené stanovisko Rady	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Vyhlásenie Grécka Grécko podporuje návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o minimálnych požiadavkách na opätovné využívanie vody. Vytvorenie integrovaného, stabilného a všeobecne akceptovaného regulačného rámca na úrovni EÚ významne prispeje k riešeniu sucha a nedostatku vody, ktoré pravdepodobne budú v budúcnosti v dôsledku zmeny klímy závažnejšie. Grécko však trvá na tom, že riedenie regenerovanej vody sa samo osebe nesmie považovať za spôsob úpravy vody, t. j. prevádzkovateľom potravinárskych podnikov alebo poľnohospodárom by sa nemalo povoliť riediť regenerovanú vodu žiadnej triedy kvality a následne ju používať ako vodu vyššej (čistejšej) triedy kvality. Grécko patrí medzi členské štáty, ktoré už zaviedli takýto regulačný rámec, ktorý obsahuje ešte prísnejšie ustanovenia. Je samozrejmé, že ochrana zdravia je pre nás zásadná, a preto si v súlade so zásadou predbežnej opatrnosti vyhradzuje právo prijať dodatočné ustanovenia a vykonávať ďalšie opatrenia na vnútroštátnej úrovni.	

Vyhlásenie Slovenskej republiky

Slovenská republika si uvedomuje skutočnosť, že niektoré členské štáty musia v dôsledku zmeny klímy čeliť problému nedostatku vody a sucha. Podľa správ Medzivládneho panelu o zmene klímy má však zmena klímy vplyv na šírenie a znásobovanie rôznych chorôb, škodlivých látok a patogénov prenášaných vodou, potravinami, ako je napr. Salmonella, ktoré ovplyvňujú zdravie obyvateľstva. Preto nesmie používanie takejto opätovne využívannej vody na poľnohospodárske zavlažovanie v dôsledku nedostatočných kritérií kvality vody na opätovne používanú vodu ohrozovať zdravie konečného spotrebiteľa a musí zohľadňovať budúci vývoj.

Počas rokovaní o tejto opätovne využívannej vode sme dôsledne požadovali ambiciózny návrh, pokiaľ ide o cieľ zabezpečiť účinné a rovnaké fungovanie vnútorného trhu (pohyb tovaru) stanovením jednotných požiadaviek na opätovne využívanú vodu pre všetky členské štáty a so zreteľom na cieľ ochrany životného prostredia, zdravia ľudí a zvierat. Vyjadrujeme poľutovanie nad skutočnosťou, že toto sa v konečnom znení neodzrkadlilo.

Sme tiež sklamaní, že sa nezpracoval návrh o povinnom označovaní, čo považujeme za zavádzanie konečného spotrebiteľa a potláčanie jeho práva na informácie. Je to v rozpore so zásadou transparentnosti informácií pre konečného spotrebiteľa, najmä pokiaľ ide o rôzne zraniteľné skupiny, napríklad starších ľudí, deti či ľudí so slabým imunitným systémom.

Podobne neboli akceptované ani naše návrhy na sprísnenie parametrov kvality v tomto nariadení, pokiaľ ide o zahrnutie niekoľkých parametrov kvality týkajúcich sa napríklad baktérie Salmonella. Zdôraznili sme, že pre nás má veľký význam vysoká úroveň ochrany zdravia, kvality potravín a prísne stanovené kritériá v prílohe. Domnievame sa, že v súčasnom znení sa ochrana zdravia konečného spotrebiteľa dostatočne nerieši.

Zároveň máme výhrady k zneniu článku 2 ods. 2, ktorý neumožňuje členskému štátu požiadať o výnimku neutrálnym spôsobom na základe jedného alebo viacerých kritérií stanovených v tomto nariadení. Súčasný znenie poskytuje pri rozhodovaní o výnimke na základe všetkých kritérií uvedených v nariadení príliš veľkú voľnosť Európskej komisii.

Vzhľadom na naše obavy týkajúce sa zdravia a potravín nie sme v pozícii, aby sme s týmto nariadením súhlasili, a preto sme sa zdržiavame hlasovania.

Písomný postup ukončený 14. apríla 2020	CM 2019/20
Vyhlásenie EÚ pre jarné zasadnutie Medzinárodného menového a finančného výboru (IMFC) 16. apríla 2020	6560/20
Písomný postup ukončený 14. apríla 2020	CM 2029/20
<i>Pozícia Rady k NOR č. 1/2020: pomoc Grécku v reakcii na zvýšenie migračného tlaku – okamžité opatrenia v súvislosti s epidémiou COVID-19 – podpora na obnovu po zemetrasení v Albánsku – Iné úpravy</i> Rozhodnutie Rady z 14. apríla 2020, ktorým sa prijíma pozícia Rady k návrhu opravného rozpočtu Európskej únie č. 1 na rozpočtový rok 2020 2020/C 123 I/01 Ú. v. EÚ C 123I, 16.4.2020, s. 1 – 2	7149/20
<i>Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady o mobilizácii nástroja flexibility na financovanie okamžitých rozpočtových opatrení v kontexte epidémie COVID19 a posilnenie Európskej prokuratúry (súvisiace s NOR č. 1/2020)</i> Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/545 zo 17. apríla 2020 o mobilizácii nástroja flexibility na financovanie okamžitých rozpočtových opatrení v kontexte epidémie COVID-19 a posilnenie Európskej prokuratúry Ú. v. EÚ L 125, 21.4.2020, s. 1 – 2	7151/20
<i>Nariadenie Rady, ktorým sa aktivuje núdzová podpora podľa nariadenia (EÚ) 2016/369 a ktorým sa menia jeho ustanovenia s ohľadom na výskyt ochorenia COVID-19</i> Nariadenie Rady (EÚ) 2020/521 zo 14. apríla 2020, ktorým sa aktivuje núdzová podpora podľa nariadenia (EÚ) 2016/369 a ktorým sa menia jeho ustanovenia s ohľadom na výskyt ochorenia COVID-19 Ú. v. EÚ L 117, 15.4.2020, s. 3 – 8	7169/20
<i>Pozícia Rady k návrhu opravného rozpočtu č. 1 k všeobecnému rozpočtu Únie na rok 2020 (NOR č. 1/2020)</i> Rozhodnutie Rady zo 14. apríla 2020, ktorým sa prijíma pozícia Rady k návrhu opravného rozpočtu Európskej únie č. 2 na rozpočtový rok 2020 2020/C 123 I/02 Ú. v. EÚ C 123I, 16.4.2020, s. 3 – 3	7201/20
<i>Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady o mobilizácii nástroja flexibility na financovanie okamžitých rozpočtových opatrení v kontexte epidémie COVID19</i> Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/546 zo 17. apríla 2020 o mobilizácii nástroja flexibility na financovanie okamžitých rozpočtových opatrení v kontexte epidémie COVID-19 Ú. v. EÚ L 125, 21.4.2020, s. 3 – 4	7203/20
<i>Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady o mobilizácii rezervy na nepredvídané udalosti na rok 2020 s cieľom poskytnúť núdzovú pomoc členským štátom a ďalej posilniť mechanizmus Únie v oblasti civilnej ochrany/rescEU v reakcii na epidémiu COVID-19</i>	7204/20

Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/547 zo 17. apríla 2020 o mobilizácii rezervy na nepredvídané udalosti na rok 2020 s cieľom poskytnúť núdzovú pomoc členským štátom a ďalej posilniť mechanizmus Únie v oblasti civilnej ochrany/rescEU v reakcii na epidémiu COVID-19 Ú. v. EÚ L 125, 21.4.2020, s. 5 – 6	
Nariadenie Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ, Euratom) č. 1311/2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti celkovej rezervy na záväzky <i>Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) 2020/538 zo 17. apríla 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ, Euratom) č. 1311/2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti celkovej rezervy na záväzky</i> Ú. v. EÚ L 119I, 17.4.2020, s. 1 – 3	7170/20

Písomný postup ukončený 15. apríla 2020	CM 2023/20
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/2088 – prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/2088 (2018/0178 COD) Výsledok písomného postupu iniciovaného dokumentom CM 2005/20 – prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady	5639/20 REV2
odôvodnené stanovisko Rady	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Vyhlásenie Nemecka podporeného Maďarskom Súhlasíme s cieľom vytvoriť dôveryhodnú taxonómiu, ktorá bude investorov usmerňovať pri identifikovaní environmentálne udržateľných činností. Avšak v súvislosti so začlenením takých odvetví do taxonómie, v súvislosti s ktorými EÚ nemá právomoc regulovať, máme vážne obavy, pokiaľ ide o používanie delegovaných aktov. Pokiaľ ide o odvetvie lesného hospodárstva, zdôrazňujeme, že stanovenie politík lesného hospodárstva je v právomoci členských štátov. Používanie delegovaných aktov na vymedzenie kritérií týkajúcich sa odvetvia lesného hospodárstva by nemalo prejudikovať žiadny presun právomocí z členských štátov na EÚ v tejto oblasti politiky. Okrem toho, pokiaľ ide o „udržateľné obhospodarovanie lesov“, Nemecko zastáva názor, že za základ by sa malo považovať vymedzenie tohto pojmu, ako sa uvádza v uznesení FOREST EUROPE „Všeobecné usmernenia pre udržateľné obhospodarovanie lesov v Európe“, ktoré jednomyseľne prijali členské štáty a Európska únia v roku 1993.	
Vyhlásenie Luxemburska Taxonómia by mala byť základným nástrojom na usmerňovanie investorov pri identifikovaní environmentálne udržateľných činností. Luxembursko pripomína, že jadrová energia nie je bezpečným ani udržateľným zdrojom energie. Dôveryhodná taxonómia preto neumožňuje, aby sa výroba jadrovej energie ani projekty jadrového palivového cyklu akéhokoľvek druhu kvalifikovali ako udržateľné činnosti. V tejto súvislosti sa posilnením zásady „výrazne nenarušiť“, ktorá sa uvádza v konečnom znení nariadenia, zabezpečí dôveryhodnosť taxonómie v očiach širokého spektra európskych investorov a obyvateľov EÚ. Spoliehame sa na európske inštitúcie, že zabezpečia, aby sa táto zásada uplatňovala striktne a jednoznačne. Akýmkoľvek iným uplatňovaním tejto zásady, najmä pokiaľ ide o jadrovú energiu, by mohli vzniknúť dlhodobé „efekty zablokovania“ do takýchto technológií, čo by spôsobilo dodatočné náklady, ktorých výška sa nedá stanoviť, čo by pôsobilo proti hlavnému cieľu programu udržateľného financovania.	

Vyhlásenie Českej republiky, Maďarska, Slovenska a Slovinska

Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko oceňujú vytrvalosť a úsilie predsedníctva venované návrhu o taxonómii. Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko v súvislosti s ďalšou prácou na ustanoveniach týkajúcich sa energetiky zdôrazňujú, že je potrebné rešpektovať technologickú neutralitu ako jednu zo základných zásad návrhu.

Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko uznávajú, že zmena klímy sa musí riešiť urýchlene, pričom sa v dlhodobom horizonte zároveň musí zaručiť bezpečnosť, stabilita a cenová dostupnosť dodávok energie. Vítame, že sa do rámca taxonómie jasne zakotvilo, že dosiahnutie klimatickej neutrálnosti si vyžaduje nízkouhlíkové, ale aj prechodné energetické zdroje a infraštruktúru. Aj svetová komunita odborníkov uznáva, že jadrová energia je potrebná na boj proti zmene klímy. Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko považujú jadrovú energiu za udržateľný a bezpečný zdroj energie v dlhodobom horizonte. Zachovanie súčasných jadrových kapacít a ich budúci rozvoj pri dodržiavaní prísnych noriem v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti je základným predpokladom na dosiahnutie klimatickej neutrality, a to nielen v Českej republike, Maďarsku, na Slovensku a v Slovinsku, ale aj na úrovni EÚ. Potvrďuje to aj IPCC a medzinárodné energetické organizácie a odráža sa to aj v dokumentoch Komisie. Spoliehame sa na Komisiu, že zabezpečí plne transparentný proces vypracovania príslušných delegovaných aktov – dôveryhodný proces založený na dôkazoch, odborných znalostiach, vedeckých podkladoch a náležitom zapojení členských štátov s cieľom vykonať plne informované a objektívne posúdenie udržateľnosti všetkých dostupných energetických technológií na nediskriminačnom základe.

Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko podporujú cieľ klimatickej neutrality EÚ do roku 2050. Členské štáty musia mať k dispozícii všetky potrebné nástroje na to, aby sa tento ambiciózny cieľ dosiahol nákladovo efektívnym spôsobom a aby sa zabezpečila dôveryhodnosť nášho úsilia v oblasti klímy.

Vyhlasenie Rakúska Súhlasíme s cieľom vytvoriť dôveryhodnú taxonómiu, ktorá bude investorov usmerňovať pri identifikovaní environmentálne udržateľných činností. Stále sme presvedčení, že táto taxonómia by sa mala prijať čo najrýchlejšie. Už v rámci trialógu sa dosiahol značný pokrok. Každá taxonómia, ktorá by umožnila, aby bola jadrová energia kvalifikovaná ako udržateľná, či ako „prechodná“ alebo „podporná činnosť“, by však bola vo svojej podstate chybná a mohla by vyvolať vážnu kritiku, pretože by vyslala účastníkom finančného trhu a investorom nesprávne signály a stimuly. Výsledok rokovaní neprispieva k odstráneniu našich obáv, že navrhovaný rámec by mohol ponechať priestor na odklonenie finančných prostriedkov od environmentálne udržateľných činností na technológie, ktoré nemožno považovať za bezpečné ani udržateľné, ako je napríklad jadrová energia.	
Vyhlasenie Poľska Poľsko plne podporuje ciele nariadenia, najmä podporu informovaných obchodných rozhodnutí pre investície do environmentálne udržateľných činností. Zastávame názor, že v súčasnom znení sa ponecháva príliš veľký priestor pre výklad kľúčových otázok. Ponechávajú sa na rozhodnutia v aktoch druhej úrovne, ktoré sa navyše prijímajú s príliš malým zapojením členských štátov. Negatívne vnímame skutočnosť, že v nariadení neexistuje záruka, že zemný plyn sa považuje za prechodnú činnosť. Poľsko poukazuje na to, že zemný plyn je nevyhnutné preklenovacie palivo používané na nahradenie uhlia a súčasne na zabezpečenie dynamického rozvoja obnoviteľných zdrojov energie. Investície do zemného plynu sú v Poľsku v súčasnosti navyše formou praktického vykonávania zásady „nezabudnúť na nikoho“. Bez týchto investícií sa energetická transformácia Poľska výrazne spomalí do takej miery, že môže byť potenciálne škodlivá pre politiku EÚ v oblasti klímy. V znení nariadenia sa priamo nespomína úloha jadrovej energie. Jadrová energia je nevyhnutná na dosiahnutie klimatickej neutrality, čo sa potvrdilo v správach a analýzach uznávaných medzinárodných organizácií a predovšetkým v dokumentoch Európskej komisie alebo v poslednom uznesení Európskeho parlamentu o COP 25 (odôvodnenie 59). Okrem toho, vzhľadom na kontroverznú otázku jadrovej energie v rámci rokovaní o znení nariadenia by sa rozhodnutie o jej zahrnutí do taxonómie nemalo ponechať na akty na nižšej úrovni. Poľsko očakáva, že v duchu kompromisu, ktorý sa prijal v oblasti jadrovej energie a zemného plynu, sa pri práci na delegovaných aktoch bude rešpektovať zásada technologickej neutrality a v taxonómii EÚ sa nevyklúčia technológie, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie klimatickej neutrality. V správe skupiny technických expertov pre udržateľné financovanie (TEG) o taxonómii sa uvádza odporúčanie zriadiť expertnú skupinu s cieľom preskúmať environmentálny vplyv nakladania s vyhoretým palivom a rádioaktívnym odpadom. Očakávame, že delegované akty, najmä pokiaľ ide o opatrenia na zmiernenie, sa neprijmú bez toho, aby nezávislí experti nevykonali takúto objektívnu analýzu, ani sa nebudú ignorovať údaje poskytnuté poprednými medzinárodnými fórami a organizáciami (IPCC, OECD). Poľsko súhlasí s myšlienkou vytvoriť právny rámec, ktorým by sa podporilo financovanie udržateľného rastu. Podľa nášho názoru by však takéto opatrenia mali byť v súlade s ostatnými opatreniami prijatými na úrovni Európskej únie a mali by zabezpečiť proporionalitu. Zastávame názor, že zavedenie dodatočných povinností týkajúcich sa zverejňovania informácií o udržateľnosti do nariadenia o taxonómii, ktoré sú paralelné s povinnosťami stanovenými v nariadení o zverejňovaní informácií, bez toho, aby Európska komisia pri príprave	

legislatívneho návrhu vykonala hĺbkovú analýzu, môže viesť k tomu, že kapitál sa bude získavať mimo kapitálového trhu. Takáto situácia môže byť preto v rozpore s opatreniami plánovanými v rámci únie kapitálových trhov. Navyše prijatý prístup týkajúci sa regulácie povinnosti zverejňovať informácie o udržateľnosti súčasne v dvoch právnych aktoch (v nariadení o taxonómii a nariadení o zverejňovaní informácií) vedie k nedostatočnej transparentnosti ustanovení a k pochybnostiam pri výklade, pokiaľ ide o subjekty, na ktoré sa tieto ustanovenia vzťahujú. Vzhľadom na uvedené skutočnosti vyzývame Európsku komisiu, aby pri prijímaní delegovaných aktov náležite zohľadňovala pravidlá proporcionality a súdržnosti s cieľom zabezpečiť dobré plnenie cieľov únie kapitálových trhov. Európsku komisiu tiež vyzývame, aby pri práci na legislatívnych návrhoch v budúcnosti zohľadňovala existujúce prepojenie medzi týmto nariadením a nariadením o zverejňovaní informácií. Vzhľadom na uvedené skutočnosti Poľsko nenamieta proti prijatiu nariadenia o udržateľnom financovaní – taxonómii, ale nemôže ho podporiť.	
Vyhlasenie Švédska Švédsko by chcelo pripomenúť svoje obavy týkajúce sa toho, ako sa v nariadení o taxonómii zaobchádza s udržateľným obhospodarovaním lesov a politikou lesného hospodárstva. Počas celých rokovaní sme opakovane vyzývali, aby sa uviedol jasný a jednoznačný odkaz na vymedzenie pojmu „udržateľné obhospodarovanie lesov“ uvedené v uznesení Forest Europe. Vyjadrujeme poľutovanie nad tým, že v konečnom kompromisnom znení takýto odkaz neostal. Vymedzenie pojmu udržateľné obhospodarovanie lesov, ktoré sa vypracovalo v rámci konferencie Forest Europe a ktoré je medzinárodne dohodnuté, akceptované a uznávané, pomáha propagovať spoločné chápanie udržateľného obhospodarovania lesov už takmer 30 rokov. V konečnom kompromise, na ktorom sa dohodli spoluzákondarcovia, sa zavádza odlišný pojem udržateľného obhospodarovania lesov, ktorý môže oslabiť spoločné chápanie tohto pojmu medzi 47 signatármi Forest Europe vrátane EÚ a jej členských štátov. Je mimoriadne dôležité, aby sa pri vypracovaní a uplatňovaní nariadenia o taxonómii toto dohodnuté vymedzenie zachovalo. Odchýlenie sa od tohto spoločného chápania by mohlo viesť k nejednotnému používaniu a uplatňovaniu pojmu udržateľného obhospodarovania lesov. Chceli by sme tiež pripomenúť, čo Rada Európskej únie vyhlásila dvakrát v tomto roku¹: že hoci EÚ disponuje rôznymi politikami týkajúcimi sa lesov, v Zmluve o fungovaní Európskej únie sa neuvádza žiaden odkaz na spoločnú politiku EÚ týkajúcu sa lesov, že zodpovednosť za lesy nesú členské štáty a že všetky rozhodnutia a politiky v EÚ týkajúce sa lesov musia rešpektovať zásadu subsidiarity a právomoc členských štátov v tejto oblasti. Keďže konečné znenie sa nepovažovalo za prijateľné, pokiaľ ide o zaobchádzanie s udržateľným obhospodarovaním lesov a politiku lesného hospodárstva, Švédsko nemôže podporiť prijatie tohto nariadenia. Naliehavo vyzývame Komisiu a budúce expertné skupiny, aby pri vypracúvaní technických kritérií preskúmania a sekundárnych právnych predpisov zohľadňovali uvedené skutočnosti. ¹ Závery Rady a vlád členských štátov zasadaajúcich v Rade týkajúce sa oznámenia o posilnení opatrení EÚ na ochranu a obnovu svetových lesov – závery Rady (prijaté 16. december 2019); závery Rady o pokroku vo vykonávaní stratégie lesného hospodárstva EÚ a o novom strategickom rámci pre lesy (prijaté 15. apríla 2019).	

Vyhlásenie Českej republiky a Slovenska My, delegácie Českej republiky a Slovenska, oceňujeme úsilie predsedníctva dosiahnuť dohodu s Európskym parlamentom o spise o taxonómii. Vzhľadom na prácu, ktorá nás čaká, považujeme za potrebné uviesť dve poznámky týkajúce sa udržateľného obhospodarovania lesov a politiky lesného hospodárstva. Počas celých rokovaní o taxonómii sme opakovane vyzývali, aby sa uviedol jasný a jednoznačný odkaz na vymedzenie pojmu „udržateľné obhospodarovanie lesov“ uvedené v uznesení Forest Europe. Vyjadrujeme poľutovanie nad tým, že v konečnom kompromisnom znení takýto odkaz neostal. Vymedzenie pojmu udržateľné obhospodarovanie lesov, ktoré sa vypracovalo v rámci konferencie Forest Europe a ktoré je medzinárodne dohodnuté, akceptované a uznávané, pomáha propagovať spoločné chápanie udržateľného obhospodarovania lesov už takmer 30 rokov. V konečnom kompromise, na ktorom sa dohodli spoluzákondarcovia, sa zavádza odlišný pojem udržateľného obhospodarovania lesov, ktorý môže oslabiť spoločné chápanie tohto pojmu medzi 47 signatármi Forest Europe vrátane EÚ a jej členských štátov. Je mimoriadne dôležité, aby sa pri vypracovaní a uplatňovaní nariadenia o taxonómii toto dohodnuté vymedzenie zachovalo. Odchýlenie sa od tohto spoločného chápania by mohlo viesť k nejednotnému používaniu a uplatňovaniu pojmu udržateľného obhospodarovania lesov. Chceli by sme tiež pripomenúť, čo Rada Európskej únie vyhlásila dvakrát v tomto roku*: že hoci EÚ disponuje rôznymi politikami týkajúcimi sa lesov, v Zmluve o fungovaní Európskej únie sa neuvádza žiaden odkaz na spoločnú politiku EÚ týkajúcu sa lesov, že zodpovednosť za lesy nesú členské štáty a že všetky rozhodnutia a politiky v EÚ týkajúce sa lesov musia rešpektovať zásadu subsidiarity a právomoc členských štátov v tejto oblasti. Naliehavo vyzývame Komisiu a budúce expertné skupiny, aby pri vypracúvaní technických kritérií preskúmania a sekundárnych právnych predpisov zohľadňovali uvedené skutočnosti.“ * Závěry Rady a vlád členských států zasadařících v Rade říkající se oznámení o posílení opatření EÚ na ochranu a obnovu světových lesov – závěry Rady (přijaté 16. december 2019); závěry Rady (přijaté 16. december 2019); závěry Rady o pokroku vo vykonávaní stratégie lesného hospodárstva EÚ a o novom strategickom rámci pre lesy (přijaté 15. apríla 2019).	
Vyhlásenie Maďarska Chceli by sme vyjadriť obavy v súvislosti s výrazným rozšírením vecnej a osobnej pôsobnosti nariadenia. Rozšírením rozsahu pôsobnosti na produkty, ktoré nesledujú žiadny environmentálny ani sociálny cieľ, ani cieľ v oblasti správy a riadenia, by sa len zvýšilo administratívne zaťaženie účastníkov trhu bez toho, aby investorom poskytlo ďalšie užitočné informácie. Okrem toho rozšírenie rozsahu pôsobnosti na spoločnosti, na ktoré sa vzťahuje článok 19a a článok 29a smernice 2013/34/EÚ, tiež nie je vhodné. Požiadavky na zverejňovanie nefinančných informácií podliehajú kontrole vhodnosti, ktorú vykonáva Európska komisia, pričom sa ráta aj s revíziou požiadaviek, preto by sa mali akékoľvek nové požiadavky v tejto oblasti zaviesť po podrobnom posúdení s príslušnými expertmi.	

Písomný postup ukončený 15. apríla 2020	CM 2000/20
Viacstranná dočasná arbitrážna dohoda podľa článku 25 Dohovoru o urovnávaní sporov – schválenie	7112/20
Písomný postup ukončený 15. apríla 2020	CM 2057/20
Správna rada Európskej agentúry pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci – vymenovanie pani Gintarė BUŽINSKAITEŲOVIJ, náhradníčky za Litvu, ako náhrady za pani Vilijū KONDROTIENĖOVIJ, ktorá odstúpila	6514/20
Písomný postup ukončený 15. apríla 2020	CM 2056/20
Správna rada Európskej agentúry pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci – vymenovanie pani Aggeliki MOIROUVEJ, náhradníčky za Grécko, ako náhrady za pána Georgiosa GOURZOULIDISA, ktorý odstúpil	6513/20
Písomný postup ukončený 15. apríla 2020	CM 2055/20
Správna rada Európskeho inštitútu pre rodovú rovnosť: Vymenovanie pani Katje GERSTMANNŲOVIJ, rakúskej náhradníčky, ako náhrady za pani Evu-Mariu BURGERŲOVIJ, ktorá odstúpila	6154/20
Písomný postup ukončený 15. apríla 2020	CM 2054/20
Poradný výbor pre koordináciu systémov sociálneho zabezpečenia Vymenovanie pani Anny SVÄRDOVEJ, švédskej členky, ako náhrady za pani Johannu MÖLLERBERŲOVIJ, ktorá odstúpila	6600/20
Písomný postup ukončený 16. apríla 2020	CM 2048/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa predlžuje mandát vedúceho poradnej misie Európskej únie na podporu reformy sektora bezpečnosti v Iraku (EUAM Iraq)</i> Rozhodnutie Rady (SZBP) 2020/530 zo 16. apríla 2020, ktorým sa predlžuje mandát vedúceho poradnej misie Európskej únie na podporu reformy sektora bezpečnosti v Iraku (EUAM Iraq) Ú. v. EÚ L 120, 17.4.2020, s. 1 – 2	6917/20

Písomný postup ukončený 16. apríla 2020	CM 2048/20
<i>Reštriktívne opatrenia voči Sýrii – predbežné oznámenia</i> Oznámenie určené určitým osobám a subjektom, na ktoré sa vzťahujú reštriktívne opatrenia ustanovené v rozhodnutí Rady 2013/255/SZBP a v nariadení Rady (EÚ) č. 36/2012 o reštriktívnych opatreniach s ohľadom na situáciu v Sýrii 2020/C 124/02 Ú. v. EÚ L 124, 17.4.2020, s. 2 – 2	6940/20
Písomný postup ukončený 17. apríla 2020	CM 2062/20
<i>Nariadenie Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ, Euratom) č. 1311/2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti celkovej rezervy na záväzky</i> Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) 2020/538 zo 17. apríla 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ, Euratom) č. 1311/2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti celkovej rezervy na záväzky Ú. v. EÚ L 119I, 17.4.2020, s. 1 – 3	7170/20
Písomný postup ukončený 17. apríla 2020	CM 2061/20
Schválenie presunu rozpočtových prostriedkov č. DEC 03/2020 v rámci oddielu III – Komisia – všeobecného rozpočtu na rok 2020	7116/20
Písomný postup ukončený 21. apríla 2020	CM 2076/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa predlžuje dočasná výnimka z rokovacieho poriadku Rady zavedená rozhodnutím (EÚ) 2020/430 vzhľadom na problémy s cestovaním spôsobené pandémiou COVID-19 v Únii</i> Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/556 z 21. apríla 2020, ktorým sa predlžuje dočasná výnimka z rokovacieho poriadku Rady zavedená rozhodnutím (EÚ) 2020/430 vzhľadom na problémy s cestovaním spôsobené pandémiou COVID-19 v Únii Ú. v. EÚ L 128I, 23.4.2020, s. 1 – 1	7337/20

Písomný postup ukončený 22. apríla 2020	CM 2041/20
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1301/2013 a (EÚ) č. 1303/2013, pokiaľ ide o špecifické opatrenia na zabezpečenie mimoriadnej flexibility pri využívaní európskych štrukturálnych a investičných fondov v reakcii na výskyt ochorenia COVID-19</i> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/558 z 23. apríla 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1301/2013 a (EÚ) č. 1303/2013, pokiaľ ide o špecifické opatrenia na zabezpečenie mimoriadnej flexibility pri využívaní európskych štrukturálnych a investičných fondov v reakcii na výskyt ochorenia COVID-19 Ú. v. EÚ L 130, 24.4.2020, s. 1 – 6	7/20 REV1
Vyhlásenie Grécka Musíme zdôrazniť, že je mimoriadne dôležité rozšíriť prerozdelenie dostupných zdrojov (medzi fondmi a medzi kategóriami regiónov) na obdobie pred rokom 2020 (t. j. 2017 – 2019), pretože táto dodatočná flexibilita pre ročné záväzky na roky 2017 – 2019 umožní Grécku efektívnejšie reagovať na túto krízu nevídaného rozsahu. Okrem toho je dôležité umožniť poskytovanie podpory bez ohľadu na veľkosť podniku, najmä pokiaľ ide o využívanie finančných nástrojov.	
Vyhlásenie Španielska Španielsko oceňuje flexibilitu, ktorú poskytuje CRII +, a žiada Komisiu, aby pokračovala v prispôbovaní nariadení o európskych štrukturálnych a investičných fondoch v záujme poskytnutia právnej istoty vnútroštátnym a regionálnym orgánom. Pri ďalšej úprave by sa mali zohľadniť prvky ako flexibilita pri využívaní ročných záväzkov na roky 2017, 2018 a 2019 a pri lehotách na vykonávanie kontrol a auditov a mala by sa poskytnúť väčšia právna istota v súvislosti s vymedzením pojmu „vyššia moc“.	
Vyhlásenie Lotyšska Berieme na vedomie, že podiel 1/3 z Kohézneho fondu pre členské štáty, ktoré pristúpili v roku 2004 alebo neskôr, sa v súlade s druhým odsekom nového článku 25a nebude musieť dodržiavať a že pridelené prostriedky sa môžu presúvať medzi EFRR, ESF a Kohéznym fondom. Bod 6 prílohy VII k nariadeniu o spoločných ustanoveniach nie je v tejto súvislosti relevantný. Flexibilita presunov medzi fondmi je dôležitá na riešenie bezprostrednej zdravotnej krízy a na zabezpečenie účinného investičného mixu, ktorým sa podporí rýchla obnova hospodárstva.	

Písomný postup ukončený 22. apríla 2020	CM 2042/20
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 223/2014, pokiaľ ide o zavedenie osobitných opatrení na riešenie výskytu ochorenia COVID-19</i> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/559 z 23. apríla 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 223/2014, pokiaľ ide o zavedenie osobitných opatrení na riešenie výskytu ochorenia COVID-19 Ú. v. EÚ L 130, 24.4.2020, s. 7 – 10	8/20 REV1
Písomný postup ukončený 22. apríla 2020	CM 2063/20
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/745 o zdravotníckych pomôckach, pokiaľ ide o dátumy uplatňovania niektorých jeho ustanovení</i> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/561, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/745 o zdravotníckych pomôckach, pokiaľ ide o dátumy uplatňovania niektorých jeho ustanovení (Text s významom pre EHP) Ú. v. EÚ L 130, 24.4.2020, s. 18 – 22	10/20 REV1
Písomný postup ukončený 22. apríla 2020	CM 2064/20 REV1
<i>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 508/2014 a (EÚ) č. 1379/2013, pokiaľ ide o osobitné opatrenia na zmiernenie následkov výskytu ochorenia COVID-19 v odvetví rybolovu a akvakultúry</i> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/560 z 23. apríla 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 508/2014 a (EÚ) č. 1379/2013, pokiaľ ide o osobitné opatrenia na zmiernenie následkov výskytu ochorenia COVID-19 v odvetví rybolovu a akvakultúry Ú. v. EÚ L 130, 24.4.2020, s. 11 – 17	9/20 REV1

Vyhlásenie Švédska Švédsko je zásadne proti pomoci na skladovanie a nesúhlasí s tým, aby sa rozpočtové prostriedky vyčlenené na zber údajov a kontrolu používali na iné účely. V tomto konkrétnom prípade však Švédsko môže navrhované opatrenia vzhľadom na mimoriadne okolnosti akceptovať. Švédsko sa nazdáva, že tieto opatrenia by zásadne nemali platiť dlhšie ako do konca decembra 2020.	
Vyhlásenie Komisie Komisia víta skutočnosť, že Európsky parlament a Rada urýchlene prijali jej návrh na úpravu Európskeho námorného a rybárskeho fondu s cieľom zmierniť vplyv šírenia ochorenia COVID-19 a pomôcť našim rybárom a výrobcom v odvetví akvakultúry. Komisia by chcela zdôrazniť, že kontrola rybárstva a zber vedeckých údajov majú veľký význam pre udržateľné hospodárenie s populáciami rýb na základe najlepších dostupných vedeckých odporúčaní a spoľahlivého presadzovania práva. Zníženie finančných zdrojov by nemalo viesť k zhoršeniu uplatňovania týchto základných prvkov spoločnej rybárskej politiky. Komisia by chcela zdôrazniť, že jej návrh, ako aj zmeny, ktoré sa v ňom urobili, sú zamerané na jedinečnú krízovú situáciu spôsobenú šírením ochorenia COVID-19 a výnimočnú a okamžitú potrebu podpory pri riešení následkov tejto krízy. Nemôžu mať vplyv na budúce nariadenie o Európskom námornom a rybárskom fonde.	

Písomný postup ukončený 22. apríla 2020	CM 2082/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa mení rozhodnutie 2013/184/SZBP a vykonávacie nariadenie Rady, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) č. 401/2013 o reštriktívnych opatreniach voči Mjanmarsku/Barme</i> Rozhodnutie Rady (SZBP) 2020/563 z 23. apríla 2020, ktorým sa mení rozhodnutie 2013/184/SZBP o reštriktívnych opatreniach voči Mjanmarsku/Barme Ú. v. EÚ L 130, 24.4.2020, s. 25 – 26	6888/20
<i>Vykonávacie nariadenie Rady, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) č. 401/2013 o reštriktívnych opatreniach voči Mjanmarsku/Barme</i> Vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) 2020/562 z 23. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie (EÚ) č. 401/2013 o reštriktívnych opatreniach voči Mjanmarsku/Barme Ú. v. EÚ L 130, 24.4.2020, s. 23 – 24	6890/20
<i>Rozhodnutie a vykonávacie nariadenie Rady o reštriktívnych opatreniach voči Mjanmarsku/Barme – návrh oznámení</i> Oznámenie určené osobám, na ktoré sa vzťahujú reštriktívne opatrenia ustanovené v rozhodnutí Rady 2013/184/SZBP, zmenenom rozhodnutím Rady (SZBP) 2020/563, a v nariadení Rady (EÚ) č. 401/2013, ktoré sa vykonáva vykonávacím nariadením Rady (EÚ) 2020/562 o reštriktívnych opatreniach voči Mjanmarsku/Barme 2020/C 133/02 Ú. v. EÚ C 133, 24.4.2020, s. 2 – 3	6986/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa mení rozhodnutie (SZBP) 2018/298 o podpore zo strany Únie činnosti pripravnej komisie pre Organizáciu Zmluvy o všeobecnom zákaze jadrových skúšok (CTBTO)</i> Rozhodnutie Rady (SZBP) 2020/564 z 23. apríla 2020, ktorým sa mení rozhodnutie (SZBP) 2018/298 o podpore zo strany Únie činnosti pripravnej komisie pre Organizáciu Zmluvy o všeobecnom zákaze jadrových skúšok (CTBTO) s cieľom posilniť jej monitorovacie a overovacie spôsobilosti a v rámci vykonávania stratégie EÚ proti šíreniu zbraní hromadného ničenia Ú. v. EÚ L 130, 24.4.2020, s. 27 – 27	7270/20
Písomný postup ukončený 24. apríla 2020	CM 2040/20
<i>Rozhodnutie Rady o podpise v mene Európskej únie a predbežnom vykonávaní Dohody medzi Európskou úniou a Japonskom o bezpečnosti civilného letectva</i> Rozhodnutie Rady o podpise v mene Európskej únie a predbežnom vykonávaní Dohody medzi Európskou úniou a Japonskom o bezpečnosti civilného letectva	15259/19
Dohoda medzi Európskou úniou a Japonskom o bezpečnosti civilného letectva	15260/19

Písomný postup ukončený 24. apríla 2020	CM 2038/20
<i>Dohoda medzi Európskou úniou a Kórejskou republikou o určitých aspektoch leteckých služieb</i>	15079/19
Rozhodnutie Rady o podpise v mene Únie Dohody medzi Európskou úniou a Kórejskou republikou o určitých aspektoch leteckých služieb	15082/19
Písomný postup ukončený 27. apríla 2020	CM 2110/20
<i>Rozhodnutie Rady o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Spoločnom výbore pre colnú spoluprácu zriadenom na základe Dohody medzi Európskou úniou a Novým Zélandom o spolupráci a vzájomnej administratívnej pomoci v colných otázkach, pokiaľ ide o prijatie rokovacieho poriadku Spoločného výboru pre colnú spoluprácu</i>	6882/20
Rozhodnutie Rady o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Spoločnom výbore pre colnú spoluprácu zriadenom na základe Dohody medzi Európskou úniou a Novým Zélandom o spolupráci a vzájomnej administratívnej pomoci v colných otázkach, pokiaľ ide o prijatie rokovacieho poriadku Spoločného výboru pre colnú spoluprácu	
<i>Rozhodnutie Spoločného výboru pre colnú spoluprácu Európskej únie a Nového Zélandu o prijatí svojho rokovacieho poriadku</i>	6932/20
Rozhodnutie Spoločného výboru pre colnú spoluprácu Európskej únie a Nového Zélandu o prijatí svojho rokovacieho poriadku	
Písomný postup ukončený 28. apríla 2020	CM 2115/20
<i>Rozhodnutie Rady, ktorým sa vymenúvajú členovia Vedeckého a technického výboru</i>	6602/20
Rozhodnutie Rady z 28. apríla 2020, ktorým sa vymenúvajú členovia Vedeckého a technického výboru 2020/C 145/01. Ú. v. EÚ C 145, 30.4.2020, s. 1 – 1	
Písomný postup ukončený 30. apríla 2020	CM 2128/20
Rozhodnutie Rady o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v spoločnom vykonávacom výbore zriadenom podľa článku 18 Dobrovoľnej dohody o partnerstve medzi Európskou úniou a Vietnamskou socialistickou republikou o vynútiteľnosti práva, správe a obchode v lesnom hospodárstve, pokiaľ ide o prijatie rokovacieho poriadku spoločného vykonávacieho výboru	15095/19 7027/20
Písomný postup ukončený 30. apríla 2020	CM 2126/20
Rozhodnutie Rady o vymenovaní generálneho tajomníka Rady Európskej únie na obdobie od 1. júla 2020 do 30. júna 2025	7570/20