

Bruselj, 18. maj 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

DOPIS

Zadeva: MESEČNI PREGLED AKTOV SVETA – APRIL 2020

V tem dokumentu so navedeni akti¹, ki jih je Svet sprejel aprila 2020^{2,3}.

V njem so zbrane informacije o sprejetju zakonodajnih in nezakonodajnih aktov, med drugim:

- datum sprejetja,
- zadevna seja Sveta,
- številka sprejetega dokumenta,
- sklic na Uradni list,
- sklic na zapisnik seje Sveta, na kateri je bil akt sprejet.

¹ Zaradi večje preglednosti so navedeni tudi „kratki naslovi“, kot so podani v dnevnikih rednih sej Sveta (v ležečem tisku).

² Razen nekaterih aktov z omejenim področjem uporabe, kot so postopkovni sklepi, imenovanja, določeni proračunski sklepi itd.

³ Pri zakonodajnih aktih, sprejetih po rednem zakonodajnem postopku, se datum seje Sveta, na kateri je bil zakonodajni akt sprejet, in dejanski datum zadevnega akta lahko razlikujeta, saj za zakonodajne akte, sprejete po rednem zakonodajnem postopku, velja, da so sprejeti šele po podpisu predsednika Sveta in predsednika Evropskega parlamenta ter generalnih sekretarjev obeh institucij.

Ta dokument je dostopen tudi na spletnem mestu Sveta:

[Mesečni pregled aktov Sveta \(akti\) – Svet](#)

Dokumenti, navedeni v pregledu, so dostopni prek javnega registra dokumentov Sveta: [Dokumenti in publikacije – Svet](#).

Če dokumenti niso neposredno na voljo, se za dostop do njih lahko zaprosi na povezavi:

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

Opozoriti je treba, da je ta dokument zgolj informativne narave – verodostojni so samo zapisniki sej Sveta, ki so dostopni na spletnem mestu Sveta: [Zapisniki Sveta – Svet](#)

INFORMACIJE O AKTIH, KI JIH JE SVET SPREJEL APRILA 2020

Pisni postopek, končan 2. aprila 2020	CM 1983/20
<i>Sklep Sveta o imenovanju posebnega predstavnika Evropske unije za dialog med Beogradom in Prištino ter druga regionalna vprašanja Zahodnega Balkana</i> Sklep Sveta (SZVP) 2020/489 z dne 2. aprila 2020 o imenovanju posebnega predstavnika Evropske unije za dialog med Beogradom in Prištino ter druga regionalna vprašanja Zahodnega Balkana UL L 105, 3.4.2020, str. 3–6	6754/20
<i>Uredba Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 1352/2014 o omejevalnih ukrepih glede na razmere v Jemnu</i> Uredba Sveta (EU) 2020/488 z dne 2. aprila 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 1352/2014 o omejevalnih ukrepih glede na razmere v Jemnu UL L 105, 3.4.2020, str. 1–2	6831/20
Pisni postopek, končan 3. aprila 2020	CM 1868/20
<i>Sklep Sveta o obstoju čezmernega primanjkljaja v Romuniji</i> Sklep Sveta (EU) 2020/509 z dne 3. aprila 2020 o obstoju čezmernega primanjkljaja v Romuniji UL L 110, 8.4.2020, str. 58–59	6304/20
Pisni postopek, končan 3. aprila 2020	CM 1868/20
<i>Priporočilo Sveta za odpravo čezmernega javnofinančnega primanjkljaja v Romuniji</i> Priporočilo Sveta z dne 3. aprila 2020 za odpravo čezmernega javnofinančnega primanjkljaja v Romuniji 2020/C 116/01 UL C 116, 8.4.2020, str. 1–3	6305/20
Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 2020/20
<i>Sklep Sveta o podpisu, v imenu Evropske unije in njenih držav članic, Protokola k Sporazumu o sodelovanju pri civilnem globalnem satelitskem navigacijskem sistemu (GNSS) med Evropsko skupnostjo in njenimi državami članicami ter Ukrajino zaradi upoštevanja pristopa Republike Bolgarije, Republike Hrvaške in Romunije k Evropski uniji</i> Sklep Sveta (EU) 2020/520 z dne 18. novembra 2019 o podpisu, v imenu Evropske unije in njenih držav članic, Protokola k Sporazumu o sodelovanju pri civilnem globalnem satelitskem navigacijskem sistemu (GNSS) med Evropsko skupnostjo in njenimi državami članicami ter Ukrajino zaradi upoštevanja pristopa Republike Bolgarije, Republike Hrvaške in Romunije k Evropski uniji UL L 117, 15.4.2020, str. 1–2	13318/19

Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 2013/20
<i>Sklep Sveta o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v regionalnem usmerjevalnem odboru prometne skupnosti glede nekaterih proračunskih zadev v zvezi z izvajanjem Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti</i> Sklep Sveta (EU) 2020/522 z dne 7. aprila 2020 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v regionalnem usmerjevalnem odboru prometne skupnosti glede nekaterih proračunskih zadev v zvezi z izvajanjem Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti UL L 117, 15.4.2020, str. 9	6432/20 6534/20
Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 2006/20
<i>Sklep Sveta o spremembi Sklepa 2011/235/SZVP o omejevalnih ukrepih proti nekaterim osebam in subjektom zaradi razmer v Iranu</i> Sklep Sveta (SZVP) 2020/512 z dne 7. aprila 2020 o spremembi Sklepa 2011/235/SZVP o omejevalnih ukrepih proti nekaterim osebam in subjektom zaradi razmer v Iranu UL L 113, 8.4.2020, str. 22–37	6113/20
<i>Izvedbena uredba Sveta o izvajanju Uredbe (EU) št. 359/2011 o omejevalnih ukrepih proti nekaterim osebam, subjektom in organom zaradi razmer v Iranu</i> Izvedbena uredba Sveta (EU) 2020/510 z dne 7. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) št. 359/2011 o omejevalnih ukrepih proti nekaterim osebam, subjektom in organom zaradi razmer v Iranu UL L 113, 8.4.2020, str. 1–17	6115/20
<i>Sklep Sveta o spremembi Sklepa (SZVP) 2017/1869 o svetovalni misiji Evropske unije v podporo reformi varnostnega sektorja v Iraku (EUAM Iraq)</i> Sklep Sveta (SZVP) 2020/513 z dne 7. aprila 2020 o spremembi Sklepa (SZVP) 2017/1869 o svetovalni misiji Evropske unije v podporo reformi varnostnega sektorja v Iraku (EUAM Iraq) UL L 113, 8.4.2020, str. 38–40	6270/20

Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 1987/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza</i> <i>– sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta</i> Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza – sprejeto s strani Sveta dne 7. aprila 2020	5115/20
Utemeljitev Sveta	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Izjava Belgije Belgija se je seznanila z rezultati začasnega dogovora, ki sta ga Evropski parlament in Svet dosegla 11. decembra glede socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I. Belgija pozdravlja znatno izboljšanje delovnih pogojev voznikov tovornjakov, doseženo zlasti s prepovedjo tedenskega časa počitka v kabini in uporabo napotitev za kabotaže. Z vključitvijo lahkih gospodarskih vozil v področje uporabe celotnega svežnja o mobilnosti, vračanjem tovornjakov v bazo vsakih osem tednov in ambicioznim časovnim razporedom za namestitve novih pametnih tahografov, ki bodo omogočili boljše izvrševanje obstoječih in novih pravil, naj bi v prihodnosti dosegli boljše konkurenčne pogoje. Belgija zato meni, da je dodatna omejitev dostopa do trga z uvedbo štiridnevnega obdobja mirovanja za kabotažo nedosledna, medtem ko bo Evropska unija hkrati poskrbela za navzgor usmerjeno socialno konvergenco. Po naši presoji je obdobje mirovanja trgovinska ovira, ki je v nasprotju z duhom notranjega trga in učinkovitostjo logistične verige, saj kabotaža omogoča preprečevanje voženj brez tovora. Prav tako obžalujemo vključitev predloga o dolgoročni napotitvi, ki ga ni bilo v predlogu Komisije niti v dogovorih obeh sozakonodajalcev in ki še ni bil skrbno ocenjen. Kljub pozitivnim socialnim elementom v svežnju se bo Belgija zato pri glasovanju o dogovoru vzdržala.	

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija izražajo globoko zaskrbljenost, saj je začasni dogovor o svežnju o mobilnosti I v nasprotju s temeljno svobodo opravljanja storitev na enotnem trgu, načelom prostega gibanja delavcev ter ključnimi politikami in cilji EU na področju podnebja.

Menijo zlasti, da je zahteva, da se težka vozila vrnejo v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija določila v novem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Taka obveznost bo, če bo sprejeta, povzročila veliko povečanje števila voženj tovornjakov brez tovora na evropskih cestah in posledično znatno povečanje emisij CO₂ v prometnem sektorju. Ta sektor že zdaj predstavlja približno četrtno emisij toplogrednih plinov v EU. Kljub našim prizadevanjem, da se tem pomislekom posveti ustrezna pozornost, in kljub znanstvenim dokazom, izhajajočim iz študij o učinku take obveznosti na povečanje števila voženj brez tovora in emisij CO₂, ni posluha za pričakovani učinek te določbe, razumni argumenti pa se zavračajo. Poleg tega ocena učinka vseh takih ukrepov na ravni EU še ni bila predložena, čeprav jo določa agenda za boljše pravno urejanje.

Vračanje vozil v državo članico sedeža je le en primer pretirano omejevalnih in diskriminatornih ukrepov, predlaganih v svežnju o mobilnosti I. Podobne pomisleke imamo glede omejitev kabotaže v obliki prekomernega obdobja mirovanja. To obdobje mirovanja pomeni isto kot zaščitniški ukrep, ki bo razmeroma negativno vplival na enotni trg. Obveznost, da se tovornjak vrne, in omejitve, ki veljajo za kabotažo, bodo po ocenah priznanih raziskovalnih inštitutov povzročile na milijone ton dodatnih emisij CO₂ na leto.

Drug pomemben pomislek, povezan z obveznim vračanjem vozil, je, da bodo s tem v prikrajšanem položaju tiste države članice, ki bodo imele zaradi svoje geografske lege velike težave pri zagotavljanju tovornih prevoznih storitev na enotnem trgu, saj bodo morala njihova vozila prevoziti veliko večje razdalje in prečkati znatne naravne ovire, zlasti v primeru otokov.

Nelojalna konkurenca prevoznikov iz tretjih držav je prav tako dejavnik, ki ni bil ustrezno obravnavan. To je še zlasti zaskrbljujoče, saj bo imela rešitev, ki bo sprejeta, dolgoročne učinke ne le za prometni sektor, temveč tudi za celotno gospodarstvo EU.

Prometni sektor si zasluži pravičen in dobro zasnovan pravni okvir EU, ki bo še naprej spodbujal njegov razvoj, hkrati pa zagotavljal uresničljiva in izvršljiva pravila. Začasni dogovor namesto uravnoteženih določb in resničnega kompromisa uvaja omejevalne, nesorazmerne in protekcionistične ukrepe.

Sveženj o mobilnosti I je ključni dosje za evropski enotni trg, pa tudi za sektor cestnega prometa. Danes bolj kot kdaj koli prej moramo ohraniti nemoteno delovanje enotnega trga in gospodarstev vseh držav članic EU, obenem pa zagotoviti skladnost z drugimi politikami EU.

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija nasprotujejo temu, da bi pravnolingvistična služba med tehnično revizijo besedil v sprejeti politični dogovor o treh pravnih aktih svežnja o mobilnosti I samodejno vključila klavzulo o subsidiarnosti in sorazmernosti.

Priznavamo, da sta načeli subsidiarnosti in sorazmernosti bistvenega pomena za izvajanje pristojnosti EU. Vendar vključitev take klavzule v tej pozni fazi zakonodajnega postopka na splošno ni dobra praksa, v primeru svežnja o mobilnosti I pa je to zlasti težko sprejemljivo zaradi politične občutljivosti celotnega dosjeja in glede na dolgoročne posledice predlaganih določb za delovanje evropskega sektorja cestnega prometa.

To žal dokazuje tudi, da so hitri postopki negativno vplivali na kakovost sprejete zakonodaje. Poleg tega želimo poudariti pomanjkanje ocene učinka nekaterih ključnih določb političnega dogovora. To dejstvo je priznala tudi Komisija v svoji izjavi, ki je bila predstavljena na seji Coreperja (1. del) 20. decembra 2019 ter v kateri je Komisija potrdila, da nekateri ukrepi niso bili del predlogov Komisije, ki so bili predstavljeni 31. maja 2017, in niso bili predmet ocene učinka.

Pomanjkanje temeljite analize ovira ustrezno oceno ukrepov, predlaganih v treh zakonodajnih aktih svežnja o mobilnosti I, kar zadeva njihovo skladnost s pravilom sorazmernosti.

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija ob upoštevanju širjenja koronavirusne bolezni COVID-19 brez primere, ki že ima posledice in bo na žalost še naprej močno vplivala na sektor cestnega prometa, pozivajo k začasni prekinitvi dela v zvezi s svežnjem o mobilnosti I, dokler se pandemija ne konča. Zato v tem težavnem obdobju glasujemo proti sprejetju akta po pisnem postopku.

Po pričakovanjih bo večina podjetij začasno prekinila ali ustavila dejavnosti, zaradi česar se bo precej zmanjšal obseg opravljanja prometnih storitev, s tem pa tudi dobava blaga, kar bo škodilo državljanom EU in neoviranemu delovanju gospodarstva.

Cestni promet in gospodarstvo EU glede na nepogrešljivo vlogo cestnega prometa v prizadevanjih za obnovo po pandemiji COVID-19 in glede na velike izgube sektorja med pandemijo ne bosta zmogla prenesti nepotrebnega regulativnega šoka zaradi svežnja o mobilnosti I. V zvezi s tem je treba upoštevati, da je velika večina cestnoprometnih podjetij v Evropski uniji malih in srednjih podjetij, ki so še posebno ranljiva.

V trenutnih razmerah sprejetje svežnja o mobilnosti I v sedanji obliki ni razumno niti upravičeno. Želeli bi poudariti, da bo gospodarska slika EU po zaključku koronavirusne krize povsem drugačna, in menimo, da bodo za sektor cestnega prometa potrebne nove rešitve, da se bo lahko soočil s takšno novo realnostjo.

Ob upoštevanju opisanega položaja smo prepričani, da je treba rešitve, predvidene v svežnju o mobilnosti I, preoblikovati tako, da bodo upoštevale novo gospodarsko realnost. Zato predlagamo, da se nadaljnje delo v zvezi s tem aktom začasno prekine do zaključka pandemije.

Izjava Estonije

Estonija v celoti podpira cilje prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I, ki naj bi utrli pot jasnim cestnoprometnim pravilom. Meni, da mora biti trg mednarodnega cestnega prevoza blaga v Evropski uniji skladen s splošnimi načeli enotnega trga, odprt za konkurenco, učinkovit in okolju prijazen. Meni tudi, da dodatne zahteve ne smejo povzročiti nesorazmernih upravnih obremenitev za podjetja ali organe javnega sektorja ali biti v nasprotju s cilji podnebne politike Evropske unije.

Med pogajanjimi o svežnju je Estonija sprejela konstruktiven pristop, pri čemer si je prizadevala upoštevati in podpreti predloge, ki bi izboljšali delovne pogoje voznikov, preprečevali nezakonite tržne prakse in zmanjšali negativne učinke na okolje. Vendar pa so pogajanja privedla do dogovora, ki postavlja estonske prevoznike v podrejen konkurenčni položaj, zlasti s tem, ko podjetjem cestnega prevoza nalaga obveznost, da delovanje svojega voznega parka organizirajo tako, da zagotovijo, da se vozila vrnejo v državo članico sedeža v osmih tednih po tem, ko so jo zapustila („obveznost vračanja vozila“).

Ta obveznost ni bila del prvotnega svežnja in ni bila predmet dejanske ocene učinka, kar vzbuja pomisleke glede spoštovanja Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

Poleg tega se z vračanjem vozil v državo članico sedeža omejuje geografsko območje dejavnosti podjetij cestnega prevoza iz te države članice, s čimer ta obveznost kot taka ni v skladu s ciljem svežnja o mobilnosti I glede zagotovitve enakih konkurenčnih pogojev.

Ta obveznost tudi povečuje število voženj brez tovora in povzroča dodatne emisije CO₂, zato Estonija meni, da je ta zahteva v nasprotju s cilji podnebne politike EU in Pariškega sporazuma ter neskladna s sklepi Evropskega sveta z dne 12. decembra 2019.

Estonija poleg tega meni, da je ta zahteva nesorazmerna, saj dogovor že vsebuje ukrepe za boj proti pojavu tako imenovanih „slamnatih družb“. Obveznost vračanja vozila utegne spodbujati take prakse, pa tudi selitev podjetij cestnega prevoza iz obrobni držav članic, kar bo povzročilo zmanjšanje števila delovnih mest in davčnih prihodkov.

Nazadnje, ker se lahko s tem ukrepom poveča obseg prometa, je Estonija zaskrbljena zaradi posledic za varnost v cestnem prometu. Estonija zato vnovič poudarja svojo podporo ciljem prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I in obžaluje vključitev obveznosti vračanja vozila v dogovor. Estonija bo glede na navedeno glasovala proti omenjenemu dogovoru.

Izjava Madžarske

Madžarska želi ponovno izraziti globoko zaskrbljenost zaradi škodljivih in negativnih podnebnih učinkov, ki izkrivljajo trg, različnih elementov prvega svežnja o mobilnosti ter izraža veliko nezadovoljstvo zaradi pomanjkanja ustreznih in obsežnih ocen učinka, kar je v nasprotju s prvotnimi cilji prvega svežnja o mobilnosti.

Madžarska je vedno pokazala pripravljenost za boj proti goljufijam, zlorabam in nepoštenim praksam ter za obravnavanje socialnih pogojev voznikov v sektorju cestnega prometa. Pri reševanju teh vprašanj bi se morali izogniti vsakršni razdrobljenosti, protekcionizmu in nalaganju pretiranega upravnega bremena za evropska prevozna podjetja, ki pošteno poslujejo na notranjem trgu cestnega prometa. Menimo, da se o ohranjanju učinkovitega delovanja našega notranjega trga ni mogoče pogajati, saj bo privedlo do več delovnih mest in konkurenčnosti za Evropo v času vse večjih svetovnih gospodarskih napetosti.

Zato bi morali s tem svežnjem zagotoviti, da bo prihodnji pravni okvir EU omogočal izkoriščanje konkurenčnih prednosti v njihovem celotnem potencialu, hkrati pa bo varoval pošteno konkurenco in ustrezno raven delovnih pogojev za voznike. Nasprotno, končni sporazum ne zagotavlja tega ravnotežja in daje prednost le enemu pristopu, ki temelji na nacionalnem protekcionizmu in neizvršljivih pravilih v sektorju.

Zlasti pa smo prepričani, da posebna pravila za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa (*lex specialis*) pomenijo neupravičeno omejitev temeljnih svoboščin in posledično izkrivljajo enake konkurenčne pogoje v EU. Ugotavljamo, da končni sporazum upravičuje naše pomisleke glede izvzetja vprašanja cestnega prevoza iz spremembe direktive o napotitvi delavcev na delo [Direktiva (EU) 2018/957]. Zlasti uvedeni model razdelitve v zvezi z napotitvijo voznikov ni bil del predloga Komisije in zato ni bil predmet ocene učinka.

Drugič, prav tako se nam zdi zelo problematično, da popolna prepoved tedenskega počitka v kabini ne upošteva pomanjkanja primernih počivališč v EU z ustrezno nastanitvijo za voznike. Tako bi taka prepoved pomenila določbo EU, ki je ne bi bilo mogoče izvršiti, zaradi česar bi bila vprašljiva njena zakonitost.

Tretjič, kar zadeva naše podnebne cilje, je obveznost, da se vozilo vrne v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija predstavila v evropskem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Če bo takšen ukrep sprejet, bo povzročil povečanje števila praznih voženj tovornjakov na evropskih cestah in posledično rast emisij CO₂ iz sektorja cestnega prometa.

Tveganje, da bi ustvarili nepošteno konkurenčno prednost za cestne prevoznike iz tretjih držav, je prav tako dejavnik, ki se v končnem dogovoru ne upošteva ustrezno. Poleg tega obvezna zamenjava tahografov z visokimi stroški predstavlja konkurenčno prednost za prevoznike iz tretjih držav, saj je datum namestitve pametnih tahografov za vozila podjetja, ki temelji na mednarodnih cestnih prevozih (AETR), negotov.

Posodobitev evropskega sektorja cestnega prometa, ki je ključni gradnik evropskega gospodarstva, je nujna tako s socialnega vidika kot vidika konkurenčnosti. Tega cilja ni mogoče doseči brez polne ohranitve dosežkov in delovanja notranjega trga ter ne da bi pri tem odgovorno ravnali za dosego ambicioznih podnebnih ciljev.

Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 1986/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi</i> <i>– sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta</i> Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi – sprejeto s strani Sveta dne 7. aprila 2020	5114/20
Utemeljitev Sveta	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Izjava Belgije Belgija se je seznanila z rezultati začasnega dogovora, ki sta ga Evropski parlament in Svet dosegla 11. decembra glede socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I. Belgija pozdravlja znatno izboljšanje delovnih pogojev voznikov tovornjakov, doseženo zlasti s prepovedjo tedenskega časa počitka v kabini in uporabo napotitev za kabotaže. Z vključitvijo lahkih gospodarskih vozil v področje uporabe celotnega svežnja o mobilnosti, vračanjem tovornjakov v bazo vsakih osem tednov in ambicioznim časovnim razporedom za namestitve novih pametnih tahografov, ki bodo omogočili boljše izvrševanje obstoječih in novih pravil, naj bi v prihodnosti dosegli boljše konkurenčne pogoje. Belgija zato meni, da je dodatna omejitev dostopa do trga z uvedbo štiridnevnega obdobja mirovanja za kabotažo nedosledna, medtem ko bo Evropska unija hkrati poskrbela za navzgor usmerjeno socialno konvergenco. Po naši presoji je obdobje mirovanja trgovinska ovira, ki je v nasprotju z duhom notranjega trga in učinkovitostjo logistične verige, saj kabotaža omogoča preprečevanje voženj brez tovora. Prav tako obžalujemo vključitev predloga o dolgoročni napotitvi, ki ga ni bilo v predlogu Komisije niti v dogovorih obeh sozakonodajalcev in ki še ni bil skrbno ocenjen. Kljub pozitivnim socialnim elementom v svežnju se bo Belgija zato pri glasovanju o dogovoru vzdržala.	

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija izražajo globoko zaskrbljenost, saj je začasni dogovor o svežnju o mobilnosti I v nasprotju s temeljno svobodo opravljanja storitev na enotnem trgu, načelom prostega gibanja delavcev ter ključnimi politikami in cilji EU na področju podnebja.

Menijo zlasti, da je zahteva, da se težka vozila vrnejo v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija določila v novem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Taka obveznost bo, če bo sprejeta, povzročila veliko povečanje števila voženj tovornjakov brez tovora na evropskih cestah in posledično znatno povečanje emisij CO₂ v prometnem sektorju. Ta sektor že zdaj predstavlja približno četrtno emisij toplogrednih plinov v EU. Kljub našim prizadevanjem, da se tem pomislekom posveti ustrezna pozornost, in kljub znanstvenim dokazom, izhajajočim iz študij o učinku take obveznosti na povečanje števila voženj brez tovora in emisij CO₂, ni posluha za pričakovani učinek te določbe, razumni argumenti pa se zavračajo. Poleg tega ocena učinka vseh takih ukrepov na ravni EU še ni bila predložena, čeprav jo določa agenda za boljše pravno urejanje.

Vračanje vozil v državo članico sedeža je le en primer pretirano omejevalnih in diskriminatornih ukrepov, predlaganih v svežnju o mobilnosti I. Podobne pomisleke imamo glede omejitev kabotaže v obliki prekomernega obdobja mirovanja. To obdobje mirovanja pomeni isto kot zaščitniški ukrep, ki bo razmeroma negativno vplival na enotni trg. Obveznost, da se tovornjak vrne, in omejitve, ki veljajo za kabotažo, bodo po ocenah priznanih raziskovalnih inštitutov povzročile na milijone ton dodatnih emisij CO₂ na leto.

Drug pomemben pomislek, povezan z obveznim vračanjem vozil, je, da bodo s tem v prikrajšanem položaju tiste države članice, ki bodo imele zaradi svoje geografske lege velike težave pri zagotavljanju tovornih prevoznih storitev na enotnem trgu, saj bodo morala njihova vozila prevoziti veliko večje razdalje in prečkati znatne naravne ovire, zlasti v primeru otokov.

Nelojalna konkurenca prevoznikov iz tretjih držav je prav tako dejavnik, ki ni bil ustrezno obravnavan. To je še zlasti zaskrbljujoče, saj bo imela rešitev, ki bo sprejeta, dolgoročne učinke ne le za prometni sektor, temveč tudi za celotno gospodarstvo EU.

Prometni sektor si zasluži pravičen in dobro zasnovan pravni okvir EU, ki bo še naprej spodbujal njegov razvoj, hkrati pa zagotavljal uresničljiva in izvršljiva pravila. Začasni dogovor namesto uravnoteženih določb in resničnega kompromisa uvaja omejevalne, nesorazmerne in protekcionistične ukrepe.

Sveženj o mobilnosti I je ključni dosje za evropski enotni trg, pa tudi za sektor cestnega prometa. Danes bolj kot kdaj koli prej moramo ohraniti nemoteno delovanje enotnega trga in gospodarstev vseh držav članic EU, obenem pa zagotoviti skladnost z drugimi politikami EU.

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija nasprotujejo temu, da bi pravnolingvistična služba med tehnično revizijo besedil v sprejeti politični dogovor o treh pravnih aktih svežnja o mobilnosti I samodejno vključila klavzulo o subsidiarnosti in sorazmernosti.

Priznavamo, da sta načeli subsidiarnosti in sorazmernosti bistvenega pomena za izvajanje pristojnosti EU. Vendar vključitev take klavzule v tej pozni fazi zakonodajnega postopka na splošno ni dobra praksa, v primeru svežnja o mobilnosti I pa je to zlasti težko sprejemljivo zaradi politične občutljivosti celotnega dosjeja in glede na dolgoročne posledice predlaganih določb za delovanje evropskega sektorja cestnega prometa.

To žal dokazuje tudi, da so hitri postopki negativno vplivali na kakovost sprejete zakonodaje. Poleg tega želimo poudariti pomanjkanje ocene učinka nekaterih ključnih določb političnega dogovora. To dejstvo je priznala tudi Komisija v svoji izjavi, ki je bila predstavljena na seji Coreperja (1. del) 20. decembra 2019 ter v kateri je Komisija potrdila, da nekateri ukrepi niso bili del predlogov Komisije, ki so bili predstavljeni 31. maja 2017, in niso bili predmet ocene učinka.

Pomanjkanje temeljite analize ovira ustrezno oceno ukrepov, predlaganih v treh zakonodajnih aktih svežnja o mobilnosti I, kar zadeva njihovo skladnost s pravilom sorazmernosti.

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija ob upoštevanju širjenja koronavirusne bolezni COVID-19 brez primere, ki že ima posledice in bo na žalost še naprej močno vplivala na sektor cestnega prometa, pozivajo k začasni prekinitvi dela v zvezi s svežnjem o mobilnosti I, dokler se pandemija ne konča. Zato v tem težavnem obdobju glasujemo proti sprejetju akta po pisnem postopku.

Po pričakovanjih bo večina podjetij začasno prekinila ali ustavila dejavnosti, zaradi česar se bo precej zmanjšal obseg opravljanja prometnih storitev, s tem pa tudi dobava blaga, kar bo škodilo državljanom EU in neoviranemu delovanju gospodarstva.

Cestni promet in gospodarstvo EU glede na nepogrešljivo vlogo cestnega prometa v prizadevanjih za obnovo po pandemiji COVID-19 in glede na velike izgube sektorja med pandemijo ne bosta zmogla prenesti nepotrebnega regulativnega šoka zaradi svežnja o mobilnosti I. V zvezi s tem je treba upoštevati, da je velika večina cestnoprometnih podjetij v Evropski uniji malih in srednjih podjetij, ki so še posebno ranljiva.

V trenutnih razmerah sprejetje svežnja o mobilnosti I v sedanji obliki ni razumno niti upravičeno. Želeli bi poudariti, da bo gospodarska slika EU po zaključku koronavirusne krize povsem drugačna, in menimo, da bodo za sektor cestnega prometa potrebne nove rešitve, da se bo lahko soočil s takšno novo realnostjo.

Ob upoštevanju opisanega položaja smo prepričani, da je treba rešitve, predvidene v svežnju o mobilnosti I, preoblikovati tako, da bodo upoštevale novo gospodarsko realnost. Zato predlagamo, da se nadaljnje delo v zvezi s tem aktom začasno prekine do zaključka pandemije.

Izjava Estonije

Estonija v celoti podpira cilje prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I, ki naj bi utrli pot jasnim cestnoprometnim pravilom. Meni, da mora biti trg mednarodnega cestnega prevoza blaga v Evropski uniji skladen s splošnimi načeli enotnega trga, odprt za konkurenco, učinkovit in okolju prijazen. Meni tudi, da dodatne zahteve ne smejo povzročiti nesorazmernih upravnih obremenitev za podjetja ali organe javnega sektorja ali biti v nasprotju s cilji podnebne politike Evropske unije.

Med pogajanjimi o svežnju je Estonija sprejela konstruktiven pristop, pri čemer si je prizadevala upoštevati in podpreti predloge, ki bi izboljšali delovne pogoje voznikov, preprečevali nezakonite tržne prakse in zmanjšali negativne učinke na okolje. Vendar pa so pogajanja privedla do dogovora, ki postavlja estonske prevoznike v podrejen konkurenčni položaj, zlasti s tem, ko podjetjem cestnega prevoza nalaga obveznost, da delovanje svojega voznega parka organizirajo tako, da zagotovijo, da se vozila vrnejo v državo članico sedeža v osmih tednih po tem, ko so jo zapustila („obveznost vračanja vozila“).

Ta obveznost ni bila del prvotnega svežnja in ni bila predmet dejanske ocene učinka, kar vzbuja pomisleke glede spoštovanja Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

Poleg tega se z vračanjem vozil v državo članico sedeža omejuje geografsko območje dejavnosti podjetij cestnega prevoza iz te države članice, s čimer ta obveznost kot taka ni v skladu s ciljem svežnja o mobilnosti I glede zagotovitve enakih konkurenčnih pogojev.

Ta obveznost tudi povečuje število voženj brez tovora in povzroča dodatne emisije CO₂, zato Estonija meni, da je ta zahteva v nasprotju s cilji podnebne politike EU in Pariškega sporazuma ter neskladna s sklepi Evropskega sveta z dne 12. decembra 2019.

Estonija poleg tega meni, da je ta zahteva nesorazmerna, saj dogovor že vsebuje ukrepe za boj proti pojavu tako imenovanih „slamnatih družb“. Obveznost vračanja vozila utegne spodbujati take prakse, pa tudi selitev podjetij cestnega prevoza iz obrobni držav članic, kar bo povzročilo zmanjšanje števila delovnih mest in davčnih prihodkov.

Nazadnje, ker se lahko s tem ukrepom poveča obseg prometa, je Estonija zaskrbljena zaradi posledic za varnost v cestnem prometu.

Estonija zato vnovič poudarja svojo podporo ciljem prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I in obžaluje vključitev obveznosti vračanja vozila v dogovor. Estonija bo glede na navedeno glasovala proti omenjenemu dogovoru.

Izjava Madžarske

Madžarska želi ponovno izraziti globoko zaskrbljenost zaradi škodljivih in negativnih podnebnih učinkov, ki izkrivljajo trg, različnih elementov prvega svežnja o mobilnosti ter izraža veliko nezadovoljstvo zaradi pomanjkanja ustreznih in obsežnih ocen učinka, kar je v nasprotju s prvotnimi cilji prvega svežnja o mobilnosti.

Madžarska je vedno pokazala pripravljenost za boj proti goljufijam, zlorabam in nepoštenim praksam ter za obravnavanje socialnih pogojev voznikov v sektorju cestnega prometa. Pri reševanju teh vprašanj bi se morali izogniti vsakršni razdrobljenosti, protekcionizmu in nalaganju pretiranega upravnega bremena za evropska prevozna podjetja, ki pošteno poslujejo na notranjem trgu cestnega prometa. Menimo, da se o ohranjanju učinkovitega delovanja našega notranjega trga ni mogoče pogajati, saj bo privedlo do več delovnih mest in konkurenčnosti za Evropo v času vse večjih svetovnih gospodarskih napetosti.

Zato bi morali s tem svežnjem zagotoviti, da bo prihodnji pravni okvir EU omogočal izkoriščanje konkurenčnih prednosti v njihovem celotnem potencialu, hkrati pa bo varoval pošteno konkurenco in ustrezno raven delovnih pogojev za voznike. Nasprotno, končni sporazum ne zagotavlja tega ravnotežja in daje prednost le enemu pristopu, ki temelji na nacionalnem protekcionizmu in neizvršljivih pravilih v sektorju.

Zlasti pa smo prepričani, da posebna pravila za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa (*lex specialis*) pomenijo neupravičeno omejitev temeljnih svoboščin in posledično izkrivljajo enake konkurenčne pogoje v EU. Ugotavljamo, da končni sporazum upravičuje naše pomisleke glede izvzetja vprašanja cestnega prevoza iz spremembe direktive o napotitvi delavcev na delo [Direktiva (EU) 2018/957]. Zlasti uvedeni model razdelitve v zvezi z napotitvijo voznikov ni bil del predloga Komisije in zato ni bil predmet ocene učinka.

Drugič, prav tako se nam zdi zelo problematično, da popolna prepoved tedenskega počitka v kabini ne upošteva pomanjkanja primernih počivališč v EU z ustrezno nastanitvijo za voznike. Tako bi taka prepoved pomenila določbo EU, ki je ne bi bilo mogoče izvršiti, zaradi česar bi bila vprašljiva njena zakonitost.

Tretjič, kar zadeva naše podnebne cilje, je obveznost, da se vozilo vrne v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija predstavila v evropskem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Če bo takšen ukrep sprejet, bo povzročil povečanje števila praznih voženj tovornjakov na evropskih cestah in posledično rast emisij CO₂ iz sektorja cestnega prometa.

Tveganje, da bi ustvarili nepošteno konkurenčno prednost za cestne prevoznike iz tretjih držav, je prav tako dejavnik, ki se v končnem dogovoru ne upošteva ustrezno. Poleg tega obvezna zamenjava tahografov z visokimi stroški predstavlja konkurenčno prednost za prevoznike iz tretjih držav, saj je datum namestitve pametnih tahografov za vozila podjetja, ki temelji na mednarodnih cestnih prevozih (AETR), negotov.

Posodobitev evropskega sektorja cestnega prometa, ki je ključni gradnik evropskega gospodarstva, je nujna tako s socialnega vidika kot vidika konkurenčnosti. Tega cilja ni mogoče doseči brez polne ohranitve dosežkov in delovanja notranjega trga ter ne da bi pri tem odgovorno ravnali za dosego ambicioznih podnebnih ciljev.

Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 1985/20
<i>Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012</i> – sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 – sprejeto s strani Sveta dne 7. aprila 2020	5112/20
Utemeljitev Sveta	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija izražajo globoko zaskrbljenost, saj je začasni dogovor o svežnju o mobilnosti I v nasprotju s temeljno svobodo opravljanja storitev na enotnem trgu, načelom prostega gibanja delavcev ter ključnimi politikami in cilji EU na področju podnebja. Menijo zlasti, da je zahteva, da se težka vozila vrnejo v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija določila v novem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Taka obveznost bo, če bo sprejeta, povzročila veliko povečanje števila voženj tovornjakov brez tovora na evropskih cestah in posledično znatno povečanje emisij CO₂ v prometnem sektorju. Ta sektor že zdaj predstavlja približno četrtno emisij toplogrednih plinov v EU. Kljub našim prizadevanjem, da se tem pomislekom posveti ustrezna pozornost, in kljub znanstvenim dokazom, izhajajočim iz študij o učinku take obveznosti na povečanje števila voženj brez tovora in emisij CO₂, ni posluha za pričakovani učinek te določbe, razumni argumenti pa se zavračajo. Poleg tega ocena učinka vseh takih ukrepov na ravni EU še ni bila predložena, čeprav jo določa agenda za boljše pravno urejanje. Vračanje vozil v državo članico sedeža je le en primer pretirano omejevalnih in diskriminatornih ukrepov, predlaganih v svežnju o mobilnosti I. Podobne pomisleke imamo glede omejitev kabotaže v obliki prekomernega obdobja mirovanja. To obdobje mirovanja pomeni isto kot zaščitniški ukrep, ki bo razmeroma negativno vplival na enotni trg. Obveznost, da se tovornjak vrne, in omejitve, ki veljajo za kabotažo, bodo po ocenah priznanih raziskovalnih inštitutov povzročile na milijone ton dodatnih emisij CO₂ na leto. Drug pomemben pomislek, povezan z obveznim vračanjem vozil, je, da bodo s tem v prikrajšanem položaju tiste države članice, ki bodo imele zaradi svoje geografske lege velike težave pri zagotavljanju tovornih prevoznih storitev na enotnem trgu, saj bodo morala njihova vozila prevoziti veliko večje razdalje in prečkati znatne naravne ovire, zlasti v primeru otokov.	

Nelojalna konkurenca prevoznikov iz tretjih držav je prav tako dejavnik, ki ni bil ustrezno obravnavan. To je še zlasti zaskrbljujoče, saj bo imela rešitev, ki bo sprejeta, dolgoročne učinke ne le za prometni sektor, temveč tudi za celotno gospodarstvo EU. Prometni sektor si zasluži pravičen in dobro zasnovan pravni okvir EU, ki bo še naprej spodbujal njegov razvoj, hkrati pa zagotavljal uresničljiva in izvršljiva pravila. Začasni dogovor namesto uravnoteženih določb in resničnega kompromisa uvaja omejevalne, nesorazmerne in protekcionistične ukrepe. Sveženj o mobilnosti I je ključni dosje za evropski enotni trg, pa tudi za sektor cestnega prometa. Danes bolj kot kdaj koli prej moramo ohraniti nemoteno delovanje enotnega trga in gospodarstev vseh držav članic EU, obenem pa zagotoviti skladnost z drugimi politikami EU.	
Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija nasprotujejo temu, da bi pravnolingvistična služba med tehnično revizijo besedil v sprejeti politični dogovor o treh pravnih aktih svežnja o mobilnosti I samodejno vključila klavzulo o subsidiarnosti in sorazmernosti. Priznavamo, da sta načeli subsidiarnosti in sorazmernosti bistvenega pomena za izvajanje pristojnosti EU. Vendar vključitev take klavzule v tej pozni fazi zakonodajnega postopka na splošno ni dobra praksa, v primeru svežnja o mobilnosti I pa je to zlasti težko sprejemljivo zaradi politične občutljivosti celotnega dosjeja in glede na dolgoročne posledice predlaganih določb za delovanje evropskega sektorja cestnega prometa. To žal dokazuje tudi, da so hitri postopki negativno vplivali na kakovost sprejete zakonodaje. Poleg tega želimo poudariti pomanjkanje ocene učinka nekaterih ključnih določb političnega dogovora. To dejstvo je priznala tudi Komisija v svoji izjavi, ki je bila predstavljena na seji Coreperja (1. del) 20. decembra 2019 ter v kateri je Komisija potrdila, da nekateri ukrepi niso bili del predlogov Komisije, ki so bili predstavljeni 31. maja 2017, in niso bili predmet ocene učinka. Pomanjkanje temeljite analize ovira ustrezno oceno ukrepov, predlaganih v treh zakonodajnih aktih svežnja o mobilnosti I, kar zadeva njihovo skladnost s pravilom sorazmernosti.	

Izjava Bolgarije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske in Romunije

Bolgarija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska in Romunija ob upoštevanju širjenja koronavirusne bolezni COVID-19 brez primere, ki že ima posledice in bo na žalost še naprej močno vplivala na sektor cestnega prometa, pozivajo k začasni prekinitvi dela v zvezi s svežnjem o mobilnosti I, dokler se pandemija ne konča. Zato v tem težavnem obdobju glasujemo proti sprejetju akta po pisnem postopku.

Po pričakovanjih bo večina podjetij začasno prekinila ali ustavila dejavnosti, zaradi česar se bo precej zmanjšal obseg opravljanja prometnih storitev, s tem pa tudi dobava blaga, kar bo škodilo državljanom EU in neoviranemu delovanju gospodarstva.

Cestni promet in gospodarstvo EU glede na nepogrešljivo vlogo cestnega prometa v prizadevanjih za obnovo po pandemiji COVID-19 in glede na velike izgube sektorja med pandemijo ne bosta zmogla prenesti nepotrebnega regulativnega šoka zaradi svežnja o mobilnosti I. V zvezi s tem je treba upoštevati, da je velika večina cestnoprometnih podjetij v Evropski uniji malih in srednjih podjetij, ki so še posebno ranljiva.

V trenutnih razmerah sprejetje svežnja o mobilnosti I v sedanji obliki ni razumno niti upravičeno. Želeli bi poudariti, da bo gospodarska slika EU po zaključku koronavirusne krize povsem drugačna, in menimo, da bodo za sektor cestnega prometa potrebne nove rešitve, da se bo lahko soočil s takšno novo realnostjo.

Ob upoštevanju opisanega položaja smo prepričani, da je treba rešitve, predvidene v svežnju o mobilnosti I, preoblikovati tako, da bodo upoštevale novo gospodarsko realnost. Zato predlagamo, da se nadaljnje delo v zvezi s tem aktom začasno prekine do zaključka pandemije.

Izjava Estonije

Estonija v celoti podpira cilje prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I, ki naj bi utrli pot jasnim cestnoprometnim pravilom. Meni, da mora biti trg mednarodnega cestnega prevoza blaga v Evropski uniji skladen s splošnimi načeli enotnega trga, odprt za konkurenco, učinkovit in okolju prijazen. Meni tudi, da dodatne zahteve ne smejo povzročiti nesorazmernih upravnih obremenitev za podjetja ali organe javnega sektorja ali biti v nasprotju s cilji podnebne politike Evropske unije.

Med pogajanjimi o svežnju je Estonija sprejela konstruktiven pristop, pri čemer si je prizadevala upoštevati in podpreti predloge, ki bi izboljšali delovne pogoje voznikov, preprečevali nezakonite tržne prakse in zmanjšali negativne učinke na okolje. Vendar pa so pogajanja privedla do dogovora, ki postavlja estonske prevoznike v podrejen konkurenčni položaj, zlasti s tem, ko podjetjem cestnega prevoza nalaga obveznost, da delovanje svojega voznega parka organizirajo tako, da zagotovijo, da se vozila vrnejo v državo članico sedeža v osmih tednih po tem, ko so jo zapustila („obveznost vračanja vozila“).

Ta obveznost ni bila del prvotnega svežnja in ni bila predmet dejanske ocene učinka, kar vzbuja pomisleke glede spoštovanja Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

Poleg tega se z vračanjem vozil v državo članico sedeža omejuje geografsko območje dejavnosti podjetij cestnega prevoza iz te države članice, s čimer ta obveznost kot taka ni v skladu s ciljem svežnja o mobilnosti I glede zagotovitve enakih konkurenčnih pogojev.

Ta obveznost tudi povečuje število voženj brez tovora in povzroča dodatne emisije CO₂, zato Estonija meni, da je ta zahteva v nasprotju s cilji podnebne politike EU in Pariškega sporazuma ter neskladna s sklepi Evropskega sveta z dne 12. decembra 2019.

Estonija poleg tega meni, da je ta zahteva nesorazmerna, saj dogovor že vsebuje ukrepe za boj proti pojavu tako imenovanih „slamnatih družb“. Obveznost vračanja vozila utegne spodbujati take prakse, pa tudi selitev podjetij cestnega prevoza iz obrobni držav članic, kar bo povzročilo zmanjšanje števila delovnih mest in davčnih prihodkov.

Nazadnje, ker se lahko s tem ukrepom poveča obseg prometa, je Estonija zaskrbljena zaradi posledic za varnost v cestnem prometu.

Estonija zato vnovič poudarja svojo podporo ciljem prvotnih predlogov v okviru socialnega in tržnega stebra svežnja o mobilnosti I in obžaluje vključitev obveznosti vračanja vozila v dogovor. Estonija bo glede na navedeno glasovala proti omenjenemu dogovoru.

Izjava Madžarske

Madžarska želi ponovno izraziti globoko zaskrbljenost zaradi škodljivih in negativnih podnebnih učinkov, ki izkrivljajo trg, različnih elementov prvega svežnja o mobilnosti ter izraža veliko nezadovoljstvo zaradi pomanjkanja ustreznih in obsežnih ocen učinka, kar je v nasprotju s prvotnimi cilji prvega svežnja o mobilnosti.

Madžarska je vedno pokazala pripravljenost za boj proti goljufijam, zlorabam in nepoštenim praksam ter za obravnavanje socialnih pogojev voznikov v sektorju cestnega prometa. Pri reševanju teh vprašanj bi se morali izogniti vsakršni razdrobljenosti, protekcionizmu in nalaganju pretiranega upravnega bremena za evropska prevozna podjetja, ki pošteno poslujejo na notranjem trgu cestnega prometa. Menimo, da se o ohranjanju učinkovitega delovanja našega notranjega trga ni mogoče pogajati, saj bo privedlo do več delovnih mest in konkurenčnosti za Evropo v času vse večjih svetovnih gospodarskih napetosti.

Zato bi morali s tem svežnjem zagotoviti, da bo prihodnji pravni okvir EU omogočal izkoriščanje konkurenčnih prednosti v njihovem celotnem potencialu, hkrati pa bo varoval pošteno konkurenco in ustrezno raven delovnih pogojev za voznike. Nasprotno, končni sporazum ne zagotavlja tega ravnotežja in daje prednost le enemu pristopu, ki temelji na nacionalnem protekcionizmu in neizvršljivih pravilih v sektorju.

Zlasti pa smo prepričani, da posebna pravila za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa (*lex specialis*) pomenijo neupravičeno omejitev temeljnih svoboščin in posledično izkrivljajo enake konkurenčne pogoje v EU. Ugotavljamo, da končni sporazum upravičuje naše pomisleke glede izvzetja vprašanja cestnega prevoza iz spremembe direktive o napotitvi delavcev na delo [Direktiva (EU) 2018/957]. Zlasti uvedeni model razdelitve v zvezi z napotitvijo voznikov ni bil del predloga Komisije in zato ni bil predmet ocene učinka.

Drugič, prav tako se nam zdi zelo problematično, da popolna prepoved tedenskega počitka v kabini ne upošteva pomanjkanja primernih počivališč v EU z ustrezno nastanitvijo za voznike. Tako bi taka prepoved pomenila določbo EU, ki je ne bi bilo mogoče izvršiti, zaradi česar bi bila vprašljiva njena zakonitost.

Tretjič, kar zadeva naše podnebne cilje, je obveznost, da se vozilo vrne v državo članico sedeža vsaj enkrat vsakih osem tednov, v nasprotju z ambicioznimi podnebnimi cilji EU, ki jih je Evropska komisija predstavila v evropskem zelenem dogovoru 11. decembra 2019. Če bo takšen ukrep sprejet, bo povzročil povečanje števila praznih voženj tovornjakov na evropskih cestah in posledično rast emisij CO₂ iz sektorja cestnega prometa.

Tveganje, da bi ustvarili nepošteno konkurenčno prednost za cestne prevoznike iz tretjih držav, je prav tako dejavnik, ki se v končnem dogovoru ne upošteva ustrezno. Poleg tega obvezna zamenjava tahografov z visokimi stroški predstavlja konkurenčno prednost za prevoznike iz tretjih držav, saj je datum namestitve pametnih tahografov za vozila podjetja, ki temelji na mednarodnih cestnih prevozih (AETR), negotov.

Posodobitev evropskega sektorja cestnega prometa, ki je ključni gradnik evropskega gospodarstva, je nujna tako s socialnega vidika kot vidika konkurenčnosti. Tega cilja ni mogoče doseči brez polne ohranitve dosežkov in delovanja notranjega trga ter ne da bi pri tem odgovorno ravnali za dosego ambicioznih podnebnih ciljev.

Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 1981/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o elektronskih informacijah o prevozu blaga</i> – sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta	5142/20
Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o elektronskih informacijah o prevozu blaga (prva obravnava)	
Utemeljitev Sveta	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Pisni postopek, končan 7. aprila 2020	CM 1977/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih zahtevah za ponovno uporabo vode</i> – sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta	15301/19 REV 1
Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih zahtevah za ponovno uporabo vode (prva obravnava)	
Utemeljitev Sveta	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Izjava Grčije Grčija podpira „predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih zahtevah za ponovno uporabo vode“. Vzpostavitev celostnega, stabilnega in splošno sprejetega regulativnega okvira na ravni EU bo znatno prispevala k obvladovanju problema suš in pomanjkanja vode, ki bo zaradi podnebnih sprememb v prihodnosti verjetno še hujši. Vendar Grčija še naprej meni, da redčenje predelane vode samo po sebi ne bi smelo veljati kot možnost čiščenja vode in torej nosilec živilske dejavnosti ali kmetom ne bi smelo biti dovoljeno, da razredčijo predelano vodo katerega koli kakovostnega razreda in jo nato uporabijo kot vodo višjega (čistejšega) kakovostnega razreda. Grčija je med tistimi državami članicami, ki so že vzpostavile tozadevni regulativni okvir, ki vključuje še strožje določbe. Samoumevno je, da je varovanje zdravja za nas bistvenega pomena, zato si pridržujemo pravico do sprejetja dodatnih določb in izvajanja nadaljnjih ukrepov na nacionalni ravni v skladu s previdnostnim načelom.	

Izjava Slovaške

Slovaška se zaveda dejstva, da se morajo nekatere države članice zaradi podnebnih sprememb soočiti s problemom pomanjkanja vode in suše. Vendar je iz poročil Medvladnega foruma o podnebnih spremembah razvidno, da podnebne spremembe vplivajo na širjenje in razmnoževanje različnih bolezni, škodljivih snovi in patogenov, ki se prenašajo z vodo in živili (npr. salmonela) ter vplivajo na zdravje prebivalstva. Zato uporaba takšne ponovno uporabljene vode za namakanje v kmetijstvu, za katero ne bi bila določena zadostna merila kakovosti vode pri ponovno uporabljeni vodi, ne sme ogroziti zdravja končnega potrošnika, hkrati pa je treba upoštevati prihodnji razvoj.

Med pogajanjem o tej ponovno uporabljeni vodi smo vztrajno pozivali k ambicioznemu predlogu, s katerim bi uresničili cilj zagotavljanja učinkovitega in enakega delovanja notranjega trga (pretok blaga), tako da bi za vse države članice uvedli enotne zahteve za ponovno uporabljeno vodo, in cilj varstva okolja ter zdravja ljudi in živali. Obžalujemo, da se v končnem besedilu to ne odraža.

Razočarani smo tudi, ker ni bil vključen predlog o obveznem označevanju, kar razumemo kot zavajanje končnega potrošnika in zatiranje njegove pravice do obveščenosti. To je v nasprotju z načelom zagotavljanja preglednih informacij končnemu potrošniku in je zlasti škodljivo za različne ranljive skupine, npr. starejše, otroke, osebe s šibkim imunskim sistemom.

Prav tako niso bili sprejeti naši predlogi za poostreitev parametrov kakovosti iz te uredbe z vključitvijo več parametrov kakovosti, npr. za salmonelo. Poudarjali smo visoko raven varovanja zdravja, kakovost živil in strogo določena merila v Prilogi, v trenutnem besedilu pa varovanje zdravja končnega potrošnika po našem mnenju ni obravnavano v zadostni meri.

Hkrati imamo pridržke glede besedila člena 2(2), ki državi članici ne omogoča, da bi na nevtralen način zaprosila za odstopanje na podlagi enega ali več meril iz Uredbe. Trenutno besedilo daje Evropski komisiji preveč proste presoje pri odločanju o odstopanju na podlagi vseh meril, navedenih v Uredbi.

Zaradi naših pomislekov glede varovanja zdravja in kakovosti živil se ne moremo strinjati s to uredbo, zato se vzdržujemo glasovanja.

Pisni postopek, končan 14. aprila 2020	CM 2019/20
Izjava EU za spomladansko sejo Mednarodnega monetarnega in finančnega odbora (IMFC) 16. aprila 2020	6560/20
Pisni postopek, končan 14. aprila 2020	CM 2029/20
<i>Stališče Sveta o PSP št. 1/2020: pomoč Grčiji v odziv na povečan migracijski pritisk – takojšnji ukrepi v okviru izbruha COVID-19 – podpora za popotresno obnovo v Albaniji – druge prilagoditve</i> Sklep Sveta z dne 14. aprila 2020 o sprejetju stališča Sveta o predlogu spremembe proračuna Evropske unije št. 1 za proračunsko leto 2020 2020/C 123 I/01 UL C 123I, 16.4.2020, str. 1–2	7149/20
<i>Sklep Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi instrumenta prilagodljivosti za financiranje takojšnjih proračunskih ukrepov v okviru izbruha COVID-19 in okrepitve Evropskega javnega tožilstva, povezan s PSP št. 1/2020</i> Sklep (EU) 2020/545 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2020 o uporabi instrumenta prilagodljivosti za financiranje takojšnjih proračunskih ukrepov v okviru izbruha COVID-19 in okrepitve Evropskega javnega tožilstva UL L 125, 21.4.2020, str. 1–2	7151/20
<i>Uredba Sveta o aktiviranju nujne pomoči v skladu z Uredbo (EU) 2016/369 in spremembi njenih določb zaradi upoštevanja izbruha COVID-19</i> Uredba Sveta (EU) 2020/521 z dne 14. aprila 2020 o aktiviranju nujne pomoči v skladu z Uredbo (EU) 2016/369 in spremembi njenih določb zaradi upoštevanja izbruha COVID-19 UL L 117, 15.4.2020, str. 3–8	7169/20
<i>Stališče Sveta o predlogu spremembe proračuna št. 2 k splošnemu proračunu Unije za leto 2020 (PSP št. 2/2020)</i> Sklep Sveta z dne 14. aprila 2020 o sprejetju stališča Sveta o predlogu spremembe proračuna Evropske unije št. 2 za proračunsko leto 2020 2020/C 123 I/02 UL C 123I, 16.4.2020, str. 3–3	7201/20
<i>Sklep Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi instrumenta prilagodljivosti za financiranje takojšnjih proračunskih ukrepov v okviru izbruha COVID-19</i> Sklep (EU) 2020/546 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2020 o uporabi instrumenta prilagodljivosti za financiranje takojšnjih proračunskih ukrepov v okviru izbruha COVID-19 UL L 125, 21.4.2020, str. 3–4	7203/20
<i>Sklep Evropskega parlamenta in Sveta o sprostitvi varnostne rezerve v letu 2020 za zagotavljanje nujne pomoči državam članicam in dodatno okrepitev mehanizma Unije na področju civilne zaščite/rescEU kot odziv na izbruh COVID-19</i> Sklep (EU) 2020/547 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2020 o sprostitvi varnostne rezerve v letu 2020 za zagotavljanje nujne pomoči državam članicam in dodatno okrepitev mehanizma Unije na področju civilne zaščite/rescEU kot odziv na	7204/20

izbruh COVID-19 UL L 125, 21.4.2020, str. 5–6	
Uredba Sveta o spremembi Uredbe (EU, Euratom) št. 1311/2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020 glede področja uporabe skupne razlike v okviru obveznosti <i>Uredba Sveta (EU, Euratom) 2020/538 z dne 17. aprila 2020 o spremembi Uredbe (EU, Euratom) št. 1311/2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020 glede področja uporabe skupne razlike v okviru obveznosti</i> UL L 119I, 17.4.2020, str. 1–3	7170/20

Pisni postopek, končan 15. aprila 2020	CM 2023/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088</i> <i>– sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta</i> Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (2018/0178 COD) Izid pisnega postopka, začetega s CM 2005/20 – sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta	5639/20 REV2
Utemeljitev Sveta	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Izjava Nemčije, ki jo podpira Madžarska Tudi mi smo privrženi cilju, da se določi verodostojna taksonomija, ki bo usmerjala vlagatelje pri iskanju okoljsko trajnostnih dejavnosti. Vendar smo zelo zadržani do uporabe delegiranih aktov, ko gre za vprašanja vključevanja sektorjev v taksonomijo, za urejanje katerih EU ni pristojna. V zvezi z gozdarskim sektorjem opozarjamo, da je oblikovanje gozdarske politike v pristojnosti držav članic. Uporaba delegiranih aktov za opredelitev meril trajnosti v zvezi z gozdarskim sektorjem ne bi smela prejudicirati prenosa pristojnosti na tem področju politike z držav članic na EU. Poleg tega Nemčija glede trajnostnega gospodarjenja z gozdovi meni, da bi bilo treba za podlago šteti opredelitev iz resolucije FOREST EUROPE – Splošne smernice za trajnostno upravljanje gozdov v Evropi, ki so jo leta 1993 soglasno sprejele države članice in Evropska unija.	
Izjava Luksemburga Taksonomija bi morala biti ključni instrument za usmerjanje vlagateljev pri iskanju okoljsko trajnostnih dejavnosti. Luksemburg opozarja, da jedrska energija ni niti varen niti trajnosten vir energije. Verodostojna taksonomija zato ne bi smela omogočati uvrščanja projektov proizvodnje jedrske energije in jedrskega gorivnega cikla med trajnostne dejavnosti. S tega vidika bo utrditev načela, da se ne sme bistveno škodovati, v končni različici uredbe zagotavljala verodostojnost taksonomije v očeh velikega števila evropskih vlagateljev in prebivalstva EU. Od evropskih institucij pričakujemo, da bodo zagotovile dosledno in nedvoumno uporabo tega načela. Vsaka drugačna uporaba tega načela, zlasti, ko gre za jedrsko energijo, bi lahko vodila v dolgotrajne „učinke odvisnosti“ od takih tehnologij ter ustvarila neopredeljive dodatne stroške in bila tako v nasprotju s splošnimi cilji Agende za trajnostno financiranje.	

Izjava Češke republike, Madžarske, Slovaške in Slovenije

Češka republika, Madžarska, Slovaška in Slovenija cenijo požrtvovalnost in trud, ki ju je predsedstvo namenilo predlogu o taksonomiji. Glede na nadaljnje delo v zvezi z določbami o energiji poudarjajo, da mora biti spoštovana tehnološka nevtralnost kot eno od načel, iz katerih izhaja predlog.

Češka republika, Madžarska, Slovaška in Slovenija priznavajo, da je treba problematiko podnebnih sprememb reševati hitro, pri tem pa ne pozabiti na varnost, stabilnost in cenovno dostopnost oskrbe z energijo na dolgi rok. Doseganje podnebne nevtralnosti terja nizkoogljične in prehodne energetske vire in infrastrukturo, tako da pozdravljamo dejstvo, da je v taksonomskem okviru to zdaj tudi jasno zapisano. Svetovni strokovni krogi široko priznavajo, da je za obvladovanje učinkov podnebnih sprememb potrebna tudi jedrska energija. Češka republika, Madžarska, Slovaška in Slovenija jedrsko energijo obravnavajo kot trajnosten in varen vir energije na dolgi rok. Ohranjanje sedanjih jedrskih zmogljivosti in njihov prihodnji razvoj ob spoštovanju visokih standardov varnosti in varovanja je osnovni predpogoj za doseganje podnebne nevtralnosti ne le v Češki republiki, na Madžarskem, Slovaškem in v Sloveniji, temveč tudi na ravni EU. To potrjujejo tudi IPCC in mednarodne organizacije, ki se ukvarjajo z energijo, odraža pa se tudi v dokumentih Komisije. Zanašamo se na Komisijo, da bo poskrbela, da bo proces priprave ustreznih delegiranih aktov popolnoma pregleden – da bo to verodostojen, na dokazih temelječ proces, oprt na strokovno znanje in izkušnje, znanstvene prispevke in ustrezno vključenost držav članic, da se nediskriminatorno opravi vsestransko pretehtana in nepristranska ocena trajnosti vseh razpoložljivih energetskih tehnologij.

Češka republika, Madžarska, Slovaška in Slovenija podpirajo cilj podnebne nevtralnosti EU do leta 2050. Za uresničenje tega pa morajo imeti države članice na voljo vsa potrebna orodja, da bi ta ambiciozni cilj lahko dosegle na stroškovno učinkovit način in da bi bila našim podnebnim prizadevanjem zagotovljena verodostojnost.

Izjava Avstrije Tudi mi smo privrženi cilju, da se določi verodostojna taksonomija, ki bo usmerjala vlagatelje pri iskanju okoljsko trajnostnih dejavnosti. Še vedno menimo, da bi bilo treba takšno taksonomijo sprejeti čim prej. V okviru dialoga je že bil dosežen znaten napredek. Vendar bi bila vsaka taksonomija, ki bi dopuščala, da se jedrska energija obravnava kot trajnostna ali celo kot „prehodna“ ali „omogočitvena dejavnost“, že v kali zgrešena in bi lahko postala tarča resnih kritik, saj bi bila udeležencem na finančnem trgu in vlagateljem napačno sporočilo in napačna spodbuda. Z izidom pogajanj naša bojazen, da bi predlagani okvir lahko dopuščal preusmerjanje finančnih sredstev stran od okoljsko trajnostnih dejavnosti k tehnologijam, ki jih ni mogoče obravnavati ne kot varne ne kot trajnostne, kot v primeru jedrske energije, ni bila odpravljena.	
Izjava Poljske Poljska v celoti podpira cilje uredbe ter zlasti informirane poslovne odločitve pri naložbah v okoljsko trajnostne dejavnosti. Menimo, da sedanje besedilo dopušča preveč možnosti za različne razlage ključnih vprašanj. O njih se bo odločalo z drugostopenjskimi akti, v sprejemanje katerih države članice ne bodo zadostno vključene. Nezadovoljni smo tudi zato, ker v uredbi ni nobenega jamstva, da bo zemeljski plin priznan kot prehodna dejavnost. Poljska poudarja, da je zemeljski plin ključno premostitveno gorivo, namenjeno nadomeščanju premoga in hkrati zagotavljanju dinamičnega razvoja obnovljivih virov energije. Poleg tega se načelo „neprežrtja“ na Poljskem danes v praksi uresničuje z naložbami v zemeljski plin. Brez teh naložb bo energetska preobrazba Poljske potekala znatno počasneje, kar bi lahko škodilo podnebni politiki EU. Besedilo uredbe neposredno ne upošteva vloge jedrske energije. Jedrska energija je bistvena za doseganje podnebne nevtralnosti, kar potrjujejo poročila in analize priznanih mednarodnih organizacij ter zlasti dokumenti Evropske komisije ali zadnja resolucija Evropskega parlamenta o COP 25 (točka 59). Glede na to, kako sporno je bilo vprašanje jedrske energije med pogajanj o besedilu uredbe, se o njeni vključitvi v taksonomijo ne bi smelo odločati z ukrepi na nižji ravni. Poljska pričakuje, da se bo glede na kompromis, ki je bil dosežen na področju jedrske energije in plina, načelo tehnološke nevtralnosti upoštevalo tudi pri pripravi delegiranih aktov in da iz taksonomije EU ne bodo izključene tehnologije, brez katerih ni mogoče doseči podnebne nevtralnosti. Tehnična skupina strokovnjakov je v poročilu o taksonomiji (<i>TEG Report on Taxonomy</i>) priporočila ustanovitev strokovne skupine, ki bi preučila vpliv izrabljenega goriva in radioaktivnih odpadkov na okolje. Po naših pričakovanjih delegirani akti, zlasti o blažilnih ukrepih, ne bodo sprejeti, če neodvisni strokovnjaki pred tem ne bodo izvedli takšne objektivne analize in če ne bodo upoštevani podatki vodilnih mednarodnih forumov in organizacij (IPCC, OECD). Poljska podpira zamisel o vzpostavitvi pravnega okvira, ki bi spodbujal financiranje trajnostne rasti. Vendar bi po našem mnenju morali biti takšni ukrepi skladni z drugimi ukrepi, ki se izvajajo na ravni Evropske unije, in zagotavljati sorazmernost. Po našem mnenju bi lahko uvajanje dodatnih obveznosti razkritja v zvezi s trajnostjo v uredbi o taksonomiji, vzporednih s tistimi iz uredbe o razkrivanju, brez izvedbe poglobljene analize pri pripravi zakonodajnega predloga Evropske komisije povzročila zbiranje kapitala zunaj kapitalskega trga. Takšno stanje bi bilo lahko zato v nasprotju z ukrepi, predvidenimi v okviru unije kapitalskih trgov. Poleg tega se bo s sprejetim pristopom, s katerim se obveznosti razkritja v zvezi s trajnostjo urejajo z dvema aktoma hkrati (uredba o taksonomiji in uredba o	

razkrivanju) zmanjšala preglednost določb, medtem ko bodo subjekti, na katere se določbe nanašajo, v dvomih glede njihove razlage. V skladu z navedenim Evropsko komisijo pozivamo, naj pri sprejemanju delegiranih aktov ustrezno upošteva načela sorazmernosti in skladnosti, da bi zagotovila tudi uresničevanje ciljev unije kapitalskih trgov. Evropsko komisijo poleg tega pozivamo, naj pri sprejemanju zakonodajnih predlogov v prihodnje upošteva obstoječo povezavo med to uredbo in uredbo o razkrivanju. Poljska v skladu z navedenim ne nasprotuje sprejetju uredbe o trajnostnem financiranju – taksonomiji, vendar je tudi ne more podpreti.	
Izjava Švedske Švedska želi ponovno opozoriti na svoje pomisleke v zvezi z obravnavo trajnostnega gospodarjenja z gozdovi in gozdarske politike v uredbi o taksonomiji. Ves čas pogajanj smo vztrajno pozivali k vključitvi jasnega in nedvoumnega sklica na opredelitev „trajnostnega gospodarjenja z gozdovi“ ministrske konference Forest Europe. Obžalujemo, da je bil ta izpuščen iz končnega kompromisnega besedila. Mednarodno dogovorjena, trdno uveljavljena in priznana opredelitev trajnostnega gospodarjenja z gozdovi ministrske konference Forest Europe že skoraj 30 let pomaga razširjati vseevropsko skupno razumevanje trajnostnega gospodarjenja z gozdovi. Končni kompromis, ki sta ga dosegla sozakonodajalca, uvaja drugačen pojem trajnostnega gospodarjenja z gozdovi, ki bi lahko vnesel zmedo v skupno razumevanje 47 podpisnic Forest Europe, med katerimi so tudi EU in njene države članice. To dogovorjeno opredelitev je treba nujno ohraniti pri nadaljnjem oblikovanju in uporabi uredbe o taksonomiji. Posledica odstopanja od tega skupnega razumevanja bi lahko bila nedosledna uporaba in izvajanje trajnostnega gospodarjenja z gozdovi. Poleg tega bi želeli opozoriti na to, kar je Svet Evropske unije letos navedel dvakrat¹, in sicer, da je z vprašanjem gozdov resda povezanih več politik EU, vendar Pogodba o delovanju Evropske unije ne omenja skupne gozdne politike EU, zato so za gozdove odgovorne države članice, in da je treba pri vseh odločitvah in politikah EU, povezanih z gozdovi, upoštevati načelo subsidiarnosti in pristojnost držav članic na tem področju. Ker menimo, da obravnava trajnostnega gospodarjenja z gozdovi in gozdarske politike v končnem besedilu ni sprejemljiva, Švedska ne more podpreti sprejetja uredbe. Komisijo in prihodnje strokovne skupine pozivamo, naj pri oblikovanju tehničnih meril za pregled in sekundarne zakonodaje upoštevajo zgoraj navedeno. ¹ Sklepi Sveta in vlad držav članic, ki zasedajo v Svetu, o Sporočilu o okrepitvi ukrepov EU za zaščito in obnovo svetovnih gozdov (sprejeti 16. decembra 2019); Sklepi Sveta o napredku pri izvajanju strategije EU za gozdove in o novem strateškem okviru za gozdove (sprejeti 15. aprila 2019).	

Izjava Češke republike in Slovaške Delegaciji Češke republike in Slovaške cenita prizadevanja predsedstva, da se doseže dogovor z Evropskim parlamentom glede aktov o taksonomiji. Glede na delo, ki je pred nami, menimo, da moramo v zvezi s trajnostnim gospodarjenjem z gozdovi in gozdarsko politiko opozoriti na dvojje. Ves čas pogajanj o taksonomiji smo vztrajno pozivali k vključitvi jasnega in nedvoumnega sklica na opredelitev „trajnostnega gospodarjenja z gozdovi“ ministrske konference Forest Europe. Obžalujemo, ker je bil ta izpuščen iz končnega kompromisnega besedila. Mednarodno dogovorjena, trdno uveljavljena in priznana opredelitev trajnostnega gospodarjenja z gozdovi ministrske konference Forest Europe že skoraj 30 let pomaga razširjati vseevropsko skupno razumevanje trajnostnega gospodarjenja z gozdovi. Končni kompromis, ki sta ga dosegla sozakonodajalca, uvaja drugačen pojem trajnostnega gospodarjenja z gozdovi, ki bi lahko vnesel zmedo v skupno razumevanje 47 podpisnic Forest Europe, med katerimi so tudi EU in njene države članice. To dogovorjeno opredelitev je treba nujno ohraniti pri nadaljnjem oblikovanju in uporabi uredbe o taksonomiji. Posledica odstopanja od tega skupnega razumevanja bi lahko bila nedosledna uporaba in izvajanje trajnostnega gospodarjenja z gozdovi. Poleg tega bi želeli opozoriti na to, kar je Svet Evropske unije letos navedel dvakrat*, da je sicer več politik EU povezanih z vprašanjem gozdov, vendar Pogodba o delovanju Evropske unije ne omenja skupne gozdne politike EU, zato so za gozdove odgovorne države članice, in da je treba pri vseh odločitvah in politikah EU, povezanih z gozdovi, upoštevati načelo subsidiarnosti in pristojnost držav članic na tem področju. Komisijo in prihodnje strokovne skupine pozivamo, naj pri oblikovanju tehničnih meril za pregled in sekundarne zakonodaje upoštevajo zgoraj navedeno. * Sklepi Sveta in vlad držav članic, ki zasedajo v Svetu, o Sporočilu o okrepitvi ukrepov EU za zaščito in obnovo svetovnih gozdov (sprejeti 16. decembra 2019); Sklepi Sveta o napredku pri izvajanju strategije EU za gozdove in o novem strateškem okviru za gozdove (sprejeti 15. aprila 2019).	
Izjava Madžarske Z zaskrbljenostjo želimo opozoriti na precejšnjo razširitev stvarnega in osebnega področja uporabe uredbe. Razširitev področja uporabe na produkte, ki nimajo nikakršnega okoljskega, socialnega ali upravljaljskega cilja, bi le povečala upravno breme udeležencev na trgu, vlagatelj pa ne bi dala nikakršnih novih koristnih informacij. Poleg tega tudi razširitev področja uporabe na družbe s področja uporabe člena 19a in člena 29a Direktive 2013/34/EU ni ustrezna. Zahteve za nefinančno poročanje bo Evropska komisija obravnavala med preverjanjem primernosti, poleg tega pa je predviden tudi pregled zahtev, zato bi morali vsako novo zahtevo na tem področju uvesti šele po tem, ko jo bodo temeljito ocenili ustrezni strokovnjaki.	

Pisni postopek, končan 15. aprila 2020	CM 2000/20
Večstranska začasna ureditev za arbitražo pritožb na podlagi člena 25 DSU – potrditev	7112/20
Pisni postopek, končan 15. aprila 2020	CM 2057/20
Upravni odbor Evropske agencije za varnost in zdravje pri delu – Imenovanje litovske nadomestne članice Gintarė BUŽINSKAITĖ, ki zamenja Vilijo KONDROTIEŅĒ, članico v odstopu	6514/20
Pisni postopek, končan 15. aprila 2020	CM 2056/20
Upravni odbor Evropske agencije za varnost in zdravje pri delu – Imenovanje grške nadomestne članice Aggeliki MOIROU na mesto Georgiosa GOURZOULIDISA, ki je odstopil	6153/20
Pisni postopek, končan 15. aprila 2020	CM 2055/20
Upravni odbor Evropskega inštituta za enakost spolov – Imenovanje avstrijske nadomestne članice Katje GERSTMANN, ki zamenja Evo-Mario BURGER, članico v odstopu	6154/20
Pisni postopek, končan 15. aprila 2020	CM 2054/20
Svetovalni odbor za koordinacijo sistemov socialne varnosti – Imenovanje švedske članice Anne SVÄRD, ki zamenja Johanno MÖLLERBER, članico v odstopu	6600/20
Pisni postopek, končan 16. aprila 2020	CM 2048/20
Sklep Sveta o podaljšanju mandata vodje svetovalne misije Evropske unije v podporo reformi varnostnega sektorja v Iraku (EUAM Iraq) Sklep Sveta (SZVP) 2020/530 z dne 16. aprila 2020 o podaljšanju mandata vodje svetovalne misije Evropske unije v podporo reformi varnostnega sektorja v Iraku (EUAM Iraq) UL L 120, 17.4.2020, str. 1–2	6917/20

Pisni postopek, končan 16. aprila 2020	CM 2048/20
<i>Omejevalni ukrepi proti Siriji – predhodna obvestila</i> Obvestilo nekaterim osebam in subjektom, za katere veljajo omejevalni ukrepi iz Sklepa Sveta 2013/255/SZVP o omejevalnih ukrepih proti Siriji in Uredbe Sveta (EU) št. 36/2012 o omejevalnih ukrepih glede na razmere v Siriji UL C 124, 17.4.2020, str. 2–2	6940/20
Pisni postopek, končan 17. aprila 2020	CM 2062/20
<i>Uredba Sveta o spremembi Uredbe (EU, Euratom) št. 1311/2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020 glede področja uporabe skupne razlike v okviru obveznosti</i> Uredba Sveta (EU, Euratom) 2020/538 z dne 17. aprila 2020 o spremembi Uredbe (EU, Euratom) št. 1311/2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020 glede področja uporabe skupne razlike v okviru obveznosti UL L 119I, 17.4.2020, str. 1–3	7170/20
Pisni postopek, končan 17. aprila 2020	CM 2061/20
Odobritev prerazporeditve odobritev št. DEC 03/2020 v okviru oddelka III – Komisija – splošnega proračuna za leto 2020	7116/20
Pisni postopek, končan 21. aprila 2020	CM 2076/20
<i>Sklep Sveta o podaljšanju začasnega odstopanja od Poslovnika Sveta, uvedenega s Sklepom (EU) 2020/430, zaradi težav pri potovanjih, ki jih je povzročila pandemija COVID-19 v Uniji</i> Sklep Sveta (EU) 2020/556 z dne 21. aprila 2020 o podaljšanju začasnega odstopanja od Poslovnika Sveta, uvedenega s Sklepom (EU) 2020/430, zaradi težav pri potovanjih, ki jih je povzročila pandemija COVID-19 v Uniji UL L 128I, 23.4.2020, str. 1–1	7337/20

Pisni postopek, končan 22. aprila 2020	CM 2041/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi uredb (EU) št. 1301/2013 in (EU) št. 1303/2013 glede posebnih ukrepov za zagotovitev izredne prožnosti pri uporabi evropskih strukturnih in investicijskih skladov v odziv na izbruh COVID-19</i> Uredba (EU) 2020/558 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2020 o spremembi uredb (EU) št. 1301/2013 in (EU) št. 1303/2013 glede posebnih ukrepov za zagotovitev izredne prožnosti pri uporabi evropskih strukturnih in investicijskih skladov v odziv na izbruh COVID-19 UL L 130, 24.4.2020, str. 1–6	7/20 REV1
Izjava Grčije Poudariti moramo, da je izredno pomembno podaljšati prerazporeditev razpoložljivih sredstev (med skladi in med kategorijami regij) za leta pred letom 2020 (tj. 2017–2019), saj bo ta dodatna prožnost za letne obveznosti za obdobje 2017–2019 Grčiji omogočila učinkovitejši odziv na to doslej največjo krizo. Poleg tega je treba omogočiti, da se podpora dodeli podjetjem vseh velikosti, zlasti za uporabo finančnih instrumentov.	
Izjava Španije Španija ceni prožnost, ki jo zagotavlja CRII +, in poziva Komisijo, naj še naprej prilagaja uredbe o evropskih strukturnih in investicijskih skladih, da se nacionalnim in regionalnim organom zagotovi pravna varnost. Pri naslednji spremembi bi bilo treba upoštevati elemente, kot sta prožnost pri uporabi letnih obveznosti za leta 2017, 2018 in 2019 ter rokih za izvajanje kontrol in revizij ter večja pravna varnost pri opredelitvi pojma „višja sila“.	
Izjava Latvije Seznanjeni smo z dejstvom, da za države članice, ki so se pridružile leta 2004 ali pozneje, v skladu z drugim odstavkom novega člena 25a ne bo treba spoštovati pravila tretjinskega deleža Kohezijskega sklada ter da se dodelitve lahko prerazporedijo med ESRR, ESS in Kohezijskim skladom. Točka 6 Priloge VII k uredbi o skupnih določbah v zvezi s tem ni relevantna. Prožnost pri prenosih med skladi je pomembna za preprečevanje neposredne zdravstvene krize in zagotavljanje učinkovite kombinacije naložb v podporo hitremu okrevanju gospodarstva.	

Pisni postopek, končan 22. aprila 2020	CM 2042/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 223/2014 glede uvedbe posebnih ukrepov za obravnavanje izbruha COVID-19</i> Uredba (EU) 2020/559 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 223/2014 glede uvedbe posebnih ukrepov za obravnavanje izbruha COVID-19 UL L 130, 24.4.2020, str. 7–10	8/20 REV1
Pisni postopek, končan 22. aprila 2020	CM 2063/20
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2017/745 o medicinskih pripomočkih glede datumov začetka uporabe nekaterih njenih določb</i> Uredba (EU) 2020/561 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2020 o spremembi Uredbe (EU) 2017/745 o medicinskih pripomočkih glede datumov začetka uporabe nekaterih njenih določb (Besedilo velja za EGP) UL L 130, 24.4.2020, str. 18–22	10/20 REV1
Pisni postopek, končan 22. aprila 2020	CM 2064/20 REV1
<i>Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi uredb (EU) št. 508/2014 in (EU) št. 1379/2013 glede posebnih ukrepov za ublažitev vpliva izbruha COVID-19 na sektor ribištva in akvakulture</i> Uredba (EU) 2020/560 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2020 o spremembi uredb (EU) št. 508/2014 in (EU) št. 1379/2013 glede posebnih ukrepov za ublažitev vpliva izbruha COVID-19 na sektor ribištva in akvakulture OJ L 130, 24.4.2020, str. 11–17	9/20 REV1

Izjava Švedske Švedska načeloma nasprotuje pomoči za skladiščenje in nasprotuje temu, da se proračunska sredstva, ki so bila dodeljena za zbiranje podatkov in nadzor, uporabljajo za druge namene. Švedska meni, da ukrepov načeloma ne bi smeli podaljševati na obdobje po decembru 2020.	
Izjava Komisije Komisija je zadovoljna, da sta Evropski parlament in Svet hitro sprejela njen predlog o spremembi Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo, da bi ublažili vpliv pandemije COVID-19 ter pomagali našim ribičem in proizvajalcem v sektorju akvakulture. Komisija želi izpostaviti dejstvo, da sta nadzor ribištva in zbiranje znanstvenih podatkov zelo pomembna za trajnostno upravljanje staležev rib na podlagi najboljšega razpoložljivega znanstvenega mnenja in zanesljivega izvrševanja. Zmanjšanje finančnih sredstev na tem področju ne bi smelo povzročiti poslabšanja rezultatov teh bistvenih elementov skupne ribiške politike. Komisija želi poudariti, da njen predlog in njegove spremembe obravnavajo edinstvene krizne razmere, ki so nastale zaradi pandemije COVID-19, ter izredno in nujno potrebo po podpori za odpravo njenih posledic. Ne morejo pa prejudicirati prihodnje uredbe o Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo.	

Pisni postopek, končan 22. aprila 2020	CM 2082/20
<i>Sklep Sveta o spremembi Sklepa 2013/184/SZVP o omejevalnih ukrepih proti Mjanmaru/Burmi in Izvedbena Uredba Sveta o izvajanju Uredbe (ES) št. 401/2013 o omejevalnih ukrepih v zvezi z Mjanmarom/Burmo</i> Sklep Sveta (SZVP) 2020/563 z dne 23. aprila 2020 o spremembi Sklepa 2013/184/SZVP o omejevalnih ukrepih proti Mjanmaru/Burmi OJ L 130, 24.4.2020, str. 25–26	6888/20
<i>Izvedbena uredba Sveta o izvajanju Uredbe (ES) št. 401/2013 o omejevalnih ukrepih v zvezi z Mjanmarom/Burmo</i> Izvedbena uredba Sveta (EU) 2020/562 z dne 23. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) št. 401/2013 o omejevalnih ukrepih v zvezi z Mjanmarom/Burmo OJ L 130, 24.4.2020, str. 23–24	6890/20
<i>Sklep Sveta o omejevalnih ukrepih proti Mjanmaru/Burmi in izvedbena uredba Sveta o omejevalnih ukrepih v zvezi z Mjanmarom/Burmo – osnutka obvestil</i> Obvestilo osebam, za katere veljajo omejevalni ukrepi iz Sklepa Sveta 2013/184/SZVP, kot je bil spremenjen s Sklepom Sveta (SZVP) 2020/563 o omejevalnih ukrepih proti Mjanmaru/Burmi, in iz Uredbe Sveta (EU) št. 401/2013, kot se izvaja z Izvedbeno uredbo Sveta (EU) 2020/562 o omejevalnih ukrepih v zvezi z Mjanmarom/Burmo 2020/C 133/02 OJ C 133, 24.4.2020, str. 2–3	6986/20
<i>Sklep Sveta o spremembi Sklepa (SZVP) 2018/298 o podpori Unije dejavnostim Pripravljalne komisije Organizacije pogodbe o celoviti prepovedi jedrskih poskusov (CTBTO)</i> Sklep Sveta (SZVP) 2020/564 z dne 23. aprila 2020 o spremembi Sklepa (SZVP) 2018/298 o podpori Unije dejavnostim Pripravljalne komisije Organizacije pogodbe o celoviti prepovedi jedrskih poskusov (CTBTO) za okrepitev njenih zmogljivosti opazovanja in preverjanja ter v okviru izvajanja strategije EU proti širjenju orožja za množično uničevanje OJ L 130, 24.4.2020, str. 27–27	7270/20
Pisni postopek, končan 24. aprila 2020	CM 2040/20
<i>Sklep Sveta o podpisu, v imenu Unije, Sporazuma o varnosti v civilnem letalstvu med Evropsko unijo in Japonsko in o njegovi začasni uporabi</i> Sklep Sveta o podpisu, v imenu Unije, Sporazuma o varnosti v civilnem letalstvu med Evropsko unijo in Japonsko in o njegovi začasni uporabi	15259/19
Sporazum o varnosti v civilnem letalstvu med Evropsko unijo in Japonsko	15260/19

Pisni postopek, končan 24. aprila 2020	CM 2038/20
<i>Sporazum med Evropsko unijo in Republiko Korejo o nekaterih vidikih storitev zračnega prevoza</i>	15079/19
Sklep Sveta o podpisu, v imenu Unije, Sporazuma med Evropsko unijo in Republiko Korejo o nekaterih vidikih storitev zračnega prevoza	15082/19
Pisni postopek, končan 27. aprila 2020	CM 2110/20
<i>Sklep Sveta o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupnem odboru za carinsko sodelovanje, ustanovljenem na podlagi Sporazuma med Evropsko unijo in Novo Zelandijo o sodelovanju in medsebojni upravni pomoči v carinskih zadevah, glede sprejetja poslovnika skupnega odbora za carinsko sodelovanje</i>	6882/20
Sklep Sveta o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Skupnem odboru za carinsko sodelovanje, ustanovljenem na podlagi Sporazuma med Evropsko unijo in Novo Zelandijo o sodelovanju in medsebojni upravni pomoči v carinskih zadevah, glede sprejetja poslovnika Skupnega odbora za carinsko sodelovanje	
<i>Sklep skupnega odbora za carinsko sodelovanje Evropska unija-Nova Zelandija o sprejetju poslovnika</i>	6932/20
Sklep skupnega odbora za carinsko sodelovanje Evropska unija-Nova Zelandija o sprejetju poslovnika	
Pisni postopek, končan 28. aprila 2020	CM 2115/20
<i>Sklep Sveta o imenovanju članov Znanstveno-tehničnega odbora</i>	6602/20
Sklep Sveta z dne 28. aprila 2020 o imenovanju članov Znanstveno-tehničnega odbora 2020/C 145/01 OJ C 145, 30.4.2020, str. 1–1	
Pisni postopek, končan 30. aprila 2020	CM 2128/20
Sklep Sveta o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupnem odboru za izvajanje Sporazuma, ustanovljenem na podlagi člena 18 Sporazuma o prostovoljnem partnerstvu med Evropsko unijo in Socialistično republiko Vietnam o izvrševanju zakonodaje, upravljanju in trgovanju na področju gozdov, glede sprejetja poslovnika skupnega odbora za izvajanje Sporazuma	15095/19 7027/20
Pisni postopek, končan 30. aprila 2020	CM 2126/20
Sklep Sveta o imenovanju generalnega sekretarja Sveta Evropske unije za obdobje od 1. julija 2020 do 30. junija 2025	7570/20