

Bryssel den 18 maj 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

NOT

Ärende: MÅNADSÖVERSIKT ÖVER RÅDSAKTER – APRIL 2020

Detta dokument innehåller en förteckning över de akter¹ som rådet antog i april 2020.^{2 3}

Det innehåller information om antagandet av lagstiftningsakter och icke-lagstiftningsakter, bland annat

- datum för antagandet,
- aktuellt rådsmöte,
- det antagna dokumentets nummer,
- EUT-hänvisning,
- hänvisning till protokollet från det rådsmöte då akten antogs.

¹ Dessutom anges korttitlarna i rådets dagordningar med kursiv stil.

² Med undantag av vissa akter med begränsad räckvidd, såsom beslut i procedurfrågor, utnämningar, beslut om enskilda punkter i budgeten etc.

³ När det gäller lagstiftningsakter som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet kan datumet för det rådsmöte då lagstiftningsakten antas vara ett annat än det faktiska datumet för den aktuella lagstiftningsakten, eftersom lagstiftningsakter som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet inte anses antagna förrän de har undertecknats av rådets och Europaparlamentets ordförande samt de båda institutionernas generalsekreterare.

Detta dokument finns också på rådets webbplats:

[Månadsöversikter över rådsakter – Consilium](#)

Handlingarna i översikten finns tillgängliga i det offentliga registret över rådets handlingar:

[Handlingar och publikationer – Consilium](#)

Om ett dokument inte är direkt tillgängligt kan en begäran om tillgång lämnas via

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

Observera att detta dokument enbart är avsett som information – endast rådets protokoll äger giltighet. De finns på rådets webbplats: [Rådets protokoll – Consilium](#)

FÖRTECKNING ÖVER AKTER ANTAGNA AV RÅDET I APRIL 2020

Skriftligt förfarande avslutat den 2 april 2020	CM 1983/20
<i>Rådets beslut om utnämning av Europeiska unionens särskilda representant för dialogen mellan Belgrad och Pristina och för andra regionala frågor som rör västra Balkan</i> Rådets beslut (Gusp) 2020/489 av den 2 april 2020 om utnämning av Europeiska unionens särskilda representant för dialogen mellan Belgrad och Pristina och för andra regionala frågor som rör västra Balkan EUT L 105, 3.4.2020, s. 3	6754/20
<i>Rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 1352/2014 om restriktiva åtgärder med hänsyn till situationen i Jemen</i> Rådets förordning (EU) 2020/488 av den 2 april 2020 om ändring av förordning (EU) nr 1352/2014 om restriktiva åtgärder med hänsyn till situationen i Jemen EUT L 105, 3.4.2020, s. 1	6831/20
Skriftligt förfarande avslutat den 3 april 2020	CM 1868/20
<i>Rådets beslut om förekomsten av ett alltför stort underskott i Rumänien</i> Rådets beslut (EU) 2020/509 av den 3 april 2020 om förekomsten av ett alltför stort underskott i Rumänien EUT L 110, 8.4.2020, s. 58	6304/20
Skriftligt förfarande avslutat den 3 april 2020	CM 1868/20
<i>Rådets rekommendation i syfte att få situationen med ett alltför stort offentligt underskott att upphöra i Rumänien</i> Rådets rekommendation av den 3 april 2020 i syfte att få situationen med ett alltför stort offentligt underskott att upphöra i Rumänien (2020/C 116/01) EUT C 116, 8.4.2020, s. 1	6305/20
Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 2020/20
<i>Rådets beslut om undertecknande på Europeiska unionens och dess medlemsstaters vägnar av protokollet till samarbetsavtalet om ett civilt globalt system för satellitnavigering (GNSS) mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och Ukraina med anledning av Republiken Bulgariens, Republiken Kroatien och Rumäniens anslutning till Europeiska unionen</i> Rådets beslut (EU) 2020/520 av den 18 november 2019 om undertecknande på Europeiska unionens och dess medlemsstaters vägnar av protokollet till samarbetsavtalet om ett civilt globalt system för satellitnavigering (GNSS) mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och Ukraina med anledning av Republiken Bulgariens, Republiken Kroatien och Rumäniens anslutning till Europeiska unionen EUT L 117, 15.4.2020, s. 1	13318/19

Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 2013/20
<i>Rådets beslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i transportgemenskapens regionala styrkommitté vad gäller vissa budgetfrågor i samband med genomförandet av fördraget om upprättande av en transportgemenskap</i> Rådets beslut (EU) 2020/522 av den 7 april 2020 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i transportgemenskapens regionala styrkommitté vad gäller vissa budgetfrågor i samband med genomförandet av fördraget om upprättande av en transportgemenskap EUT L 117, 15.4.2020, s. 9	6432/20 6534/20
Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 2006/20
<i>Rådets beslut om ändring av beslut 2011/235/Gusp om restriktiva åtgärder mot vissa personer och enheter med hänsyn till situationen i Iran</i> Rådets beslut (Gusp) 2020/512 av den 7 april 2020 om ändring av beslut 2011/235/Gusp om restriktiva åtgärder mot vissa personer och enheter med hänsyn till situationen i Iran EUT L 113, 8.4.2020, s. 22	6113/20
<i>Rådets genomförandeförordning om genomförande av förordning (EU) nr 359/2011 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Iran</i> Rådets genomförandeförordning (EU) 2020/510 av den 7 april 2020 om genomförande av förordning (EU) nr 359/2011 om restriktiva åtgärder mot vissa personer, enheter och organ med hänsyn till situationen i Iran EUT L 113, 8.4.2020, s. 1	6115/20
<i>Rådets beslut om ändring av beslut (Gusp) 2017/1869 om Europeiska unionens rådgivande uppdrag till stöd för reform av säkerhetssektorn i Irak (EUAM Irak)</i> Rådets beslut (Gusp) 2020/513 av den 7 april 2020 om ändring av beslut (Gusp) 2017/1869 om Europeiska unionens rådgivande uppdrag till stöd för reform av säkerhetssektorn i Irak (EUAM Irak) EUT L 113, 8.4.2020, s. 38	6270/20

Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 1987/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn</i> <i>– Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering</i> Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn – antagen av rådet den 7 april 2020	5115/20
Rådets motivering	5115/1/20 REV 1 ADD 1
Uttalande från Belgien Belgien har noterat resultaten i Europaparlamentets och rådets preliminära överenskommelse den 11 december om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I. Belgien välkomnar de väsentligt förbättrade arbetsförhållandena för lastbilschaufförer, i synnerhet tack vare förbudet mot veckovila i förarhytten och tillämpningen av utstationering vid cabotagetransporter. Mer lika villkor bör åstadkommas i framtiden genom integrering av lätta nyttofordon i hela rörlighetspaketets tillämpningsområde, tillbakakörning av lastbilar var åttonde vecka och den ambitiösa tidsplanen för införande av nya smarta färdskrivare som möjliggör bättre efterlevnad av nu gällande och nya regler. Belgien anser därför att det är ologiskt att ytterligare begränsa tillträdet till marknaden genom att införa en mellanperiod på fyra dagar för cabotage samtidigt som Europeiska unionen ska säkerställa uppåtgående social konvergens. Vi ser mellanperioden som ett handelshinder som strider mot den inre marknadens anda och logistikkedjans effektivitet, eftersom cabotagetransporter gör det möjligt att undvika resor utan last. Vi beklagar dessutom medtagandet av ett förslag om långtidsutstationering, som varken fanns med i kommissionens förslag eller i de båda medlagstiftarnas överenskommelser och som ännu inte analyserats omsorgsfullt. Trots paketets positiva sociala inslag kommer Belgien därför att avstå från att rösta om överenskommelsen.	

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien uttrycker sin djupa oro över att den preliminära överenskommelsen om Rörlighetspaket I strider mot den grundläggande friheten att tillhandahålla tjänster på den inre marknaden, principen om fri rörlighet för arbetstagare och EU:s centrala politik och mål för klimatet.

I synnerhet kravet på att tunga fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka strider mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen fastställde den 11 december 2019 i den nya gröna given. Om denna skyldighet antas blir resultatet en stor ökning av antalet tomkörningar med lastbilar på europeiska vägar och följaktligen en betydande ökning av koldioxidutsläppen från transportsektorn. Denna sektor svarar redan för omkring en fjärdedel av växthusgasutsläppen i EU.

Trots våra insatser för att lyfta fram dessa aspekter, och oavsett vetenskapliga belägg i studier om följderna av en sådan skyldighet för ökningen av tomkörningar och koldioxidutsläpp, saknas medvetenhet om de förväntade följderna av denna bestämmelse, och rationella argument avvisas. Trots att agendan för bättre lagstiftning förutsätter en konsekvensbedömning på EU-nivå av alla sådana åtgärder, har emellertid ingen sådan bedömning redovisats än.

Att fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten är bara ett exempel på de överdrivet restriktiva och diskriminerande åtgärder som föreslås i Rörlighetspaket I. Vi hyser samma oro när det gäller cabotagebegränsningarna i form av en för lång mellanperiod. Denna mellanperiod är en protektionistisk åtgärd som kommer att påverka den inre marknaden ganska negativt. Skyldigheten att köra tillbaka en lastbil kommer liksom begränsningarna av cabotagetransporter enligt beräkningar från välrenommerade forskningsinstitut att generera ytterligare miljontals ton av koldioxidutsläpp per år.

Mycket bekymmersamt är vidare att skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer att missgynna medlemsstater som på grund av sitt geografiska läge får betydande svårigheter att tillhandahålla lastbilstransporttjänster på den inre marknaden, eftersom deras fordon måste köra mycket längre och ta sig förbi naturliga hinder, särskilt när det gäller öar.

Illojal konkurrens från tredjelandsföretag är en annan faktor som inte har åtgärdats på rätt sätt. Detta är särskilt bekymmersamt eftersom den lösning som ska genomföras får långsiktig inverkan inte bara på transportsektorn utan även på EU:s ekonomi som helhet.

Transportsektorn förtjänar en rättvis och stabil rättslig EU-ram som dessutom stimulerar dess utveckling och samtidigt säkerställer realistiska och verkställbara regler. I stället för välavvägda bestämmelser och genuin kompromiss innehåller den preliminära överenskommelsen restriktiva, oproportionerliga och protektionistiska åtgärder.

Rörlighetspaket I är ett ärende som är avgörande både för den europeiska inre marknaden och vägtransportsektorn. Det är i dag mer nödvändigt än någonsin att se till att den inre marknaden och ekonomin i samtliga medlemsstater i EU fortsätter att fungera smidigt och samtidigt agera konsekvent med hänsyn till EU:s övriga politik.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien motsätter sig att subsidiaritets- och proportionalitetsklausulen infördes automatiskt i den antagna politiska överenskommelsen om de tre rättsakterna i Rörlighetspaket I vid juristlingvisternas tekniska granskning av texterna.

Vi är medvetna om att subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna är av största vikt för utövandet av EU:s befogenheter. Ett tillägg av en sådan klausul i detta sena skede av lagstiftningsprocessen är dock inte god praxis i allmänhet, och när det gäller Rörlighetspaket I är det särskilt svårt att acceptera det på grund av den politiska känsligheten vad gäller ärendet som helhet och med hänsyn till de långsiktiga konsekvenserna av de föreslagna bestämmelserna för den europeiska vägtransportsektorns funktion.

Tyvärr visar det också att det skyndsamma förfarandet negativt påverkade kvaliteten på den antagna lagstiftningen. Vi vill dessutom understryka bristen på konsekvensbedömning av vissa centrala bestämmelser i den politiska överenskommelsen. Kommissionen har också konstaterat detta faktum i sitt uttalande som lades fram vid mötet i Coreper I den 20 december 2019, där den bekräftade att vissa bestämmelser inte ingick i kommissionens förslag av den 31 maj 2017 och inte hade varit föremål för någon konsekvensbedömning.

Avsaknaden av en grundlig analys hindrar en ordentlig utvärdering av de bestämmelser som föreslås i de tre lagstiftningsakterna i Rörlighetspaket I vad gäller deras förenlighet med proportionalitetsprincipen.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien, som beaktar en aldrig tidigare skådad spridning av coronaviruset covid-19, som redan påverkar och tyvärr kommer att fortsätta att i hög grad påverka vägtransportsektorn, kräver att arbetet med Rörlighetspaket I avbryts tills pandemin är över. Vi röstar därför emot att ärendet antas genom skriftligt förfarande i detta besvärliga tidsskede.

De flesta företag förväntas att avbryta eller stänga sin verksamhet, vilket kommer att leda till en betydande minskning av tillgången på transporttjänster och därför av leveranser av varor, till förfång för de europeiska medborgarna och en smidigt fungerande ekonomi.

Med tanke på vägtransporternas oundgängliga roll vid återhämtningsinsatserna efter covid-19-utbrottet och de omfattande förluster som sektorn drabbats av vid hanteringen av utbrottet, kommer vägtransporterna och ekonomin i EU inte att tåla den onödiga chock som Rörlighetspaket I medför på grund av regleringen. I detta sammanhang måste vi komma ihåg att den stora majoriteten av vägtransportföretagen i Europeiska unionen är små och medelstora företag, som är särskilt utsatta.

Under rådande omständigheter är det varken rimligt eller berättigat att anta Rörlighetspaket I i sin nuvarande form. Vi vill betona att när coronakrisen är över kommer helt andra ekonomiska förutsättningar att gälla, och vi anser att vägtransportsektorn kommer att behöva nya lösningar som tar hänsyn till denna verklighet.

Med tanke på den ovannämnda situationen är vi övertygade om att de lösningar som föreslås i Rörlighetspaket I måste omformas för att kunna ta hänsyn till en ny ekonomisk verklighet. Vi föreslår därför att det fortsatta arbetet med detta ärende upphör tills pandemin är över.

Uttalande från Estland

Estland stöder fullt ut målen i de ursprungliga förslagen om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I, som var avsedda att bana väg för tydliga vägtransportregler. Estland anser att den internationella marknaden för godstransporter på väg i Europeiska unionen måste stämma överens med den inre marknadens allmänna principer, vara öppen för konkurrens och vara effektiv och miljövänlig. Estland anser att ytterligare krav inte får medföra någon orimlig administrativ börda för företagen eller den offentliga sektorns myndigheter, eller strida mot målen för Europeiska unionens klimatpolitik.

Under förhandlingarna om paketet intog Estland en konstruktiv hållning genom att försöka beakta och stödja förslag som skulle förbättra arbetsförhållandena för förare, bekämpa olaglig marknadspraxis och minska de negativa miljöeffekterna. Förhandlingarna ledde dock till en överenskommelse som medför en konkurrensnackdel för estniska transportörer, framför allt genom att vägtransportföretag åläggs att organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att deras fordon körs tillbaka till etableringsmedlemsstaten inom åtta veckor efter avfärden ("skyldighet att köra tillbaka fordonet").

Denna skyldighet ingick inte i det ursprungliga paketet. Den har inte undergått någon konsekvensbedömning, vilket ger skäl till oro vad beträffar dess förhållande till det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

Om fordonen måste köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten begränsas också det geografiska verksamhetsområdet för vägtransportföretag i den medlemsstaten, vilket i sig inte är förenligt med målet att säkerställa lika villkor genom Rörlighetspaket I.

Eftersom skyldigheten medför ett ökat antal tomkörningar och mer koldioxidutsläpp, anser Estland att detta krav strider mot EU:s klimatpolitiska mål och Parisavtalets mål och att det inte är förenligt med Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019.

Estland anser dessutom att detta krav är oproportionerligt eftersom överenskommelsen redan innehåller åtgärder för att bekämpa fenomenet med s.k. brevlådeföretag. Skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer potentiellt att skapa incitament för sådana metoder och uppmuntrar dessutom vägtransportföretagen till omlokalisering, vilket leder till färre jobb och lägre skatteintäkter.

I och med att trafikvolymerna potentiellt kan öka på grund av åtgärden, är Estland slutligen oroligt för dess inverkan på trafiksäkerheten.

Estland, som återigen betonar sitt stöd för målen med de ursprungliga förslagen avseende den sociala pelaren och marknadspelaren i rörlighetspaket I, beklagar följaktligen att skyldigheten att köra tillbaka fordon ingår i överenskommelsen. Mot bakgrund av det ovanstående kommer Estland att rösta emot överenskommelsen.

Uttalande från Ungern

Ungern vill åter uttrycka sin djupa oro över de skadliga, marknadssnedvridande och negativa klimateffekterna av de olika delarna i det första rörlighetspaketet och uttrycker ett starkt missnöje med bristen på ordentliga och omfattande konsekvensbedömningar, som går stick i stäv med de ursprungliga målen för det första rörlighetspaketet.

Ungern har alltid visat beredskap att bekämpa bedrägeri, missbruk och otillbörliga metoder samt att ta upp de sociala villkoren för förare inom vägtransportsektorn. I samband med att vi tar itu med dessa frågor bör vi undvika fragmentering, protektionism och införandet av orimliga administrativa bördor för de europeiska transportföretag som bedriver verksamhet på ett hederligt sätt på den inre marknaden för vägtransporter. För oss är det icke förhandlingsbart att bevara en välfungerande inre marknad, eftersom denna marknad leder till fler arbetstillfällen och ökad konkurrenskraft för Europa i en tid av ökande globala ekonomiska spänningar.

Med detta paket borde vi därför ha sett till att EU:s framtida rättsliga ram gör det möjligt att utnyttja konkurrensfördelar till deras fulla potential och samtidigt ha slagit vakt om rättvis konkurrens och en tillfredsställande nivå på arbetsvillkoren för förare. Den slutliga överenskommelsen uppnår inte denna balans, och gynnar endast ett tillvägagångssätt som bygger på nationell protektionism och regler för sektorn som inte är verkställbara.

Framför allt är vi övertygade om att särskilda regler för utstationering av förare inom vägtransportsektorn ("lex specialis") utgör en omotiverad begränsning av de grundläggande friheterna och därmed snedvrider konkurrensvillkoren inom EU. Vi noterar att den slutliga överenskommelsen bekräftar våra betänkligheter när det gäller hur man har lyft ut frågan om vägtransporter från ändringen av direktivet om utstationering av arbetstagare [direktiv (EU) 2018/957]. Den delade modell som införts för utstationeringen av förare ingick inte i kommissionens förslag och blev därför inte föremål för någon konsekvensbedömning.

För det andra finner vi det mycket problematiskt att det fullständiga förbudet mot veckovila i förarhytten inte tar hänsyn till bristen på lämpliga rastplatser inom EU med lämplig inkvartering för förare. Ett sådant förbud skulle därför utgöra en unionsrättslig bestämmelse som inte kan verkställas och vars lagenlighet kan ifrågasättas.

För det tredje strider kravet på att fordonet ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen lade fram den 11 december 2019 i den europeiska gröna given. Om en sådan bestämmelse antas kommer den att leda till ett ökat antal tomkörningar på de europeiska vägarna och följaktligen till ökade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn.

Risken för orättvisa konkurrensfördelar för tredjelandsföretag är en annan faktor som inte beaktas ordentligt i den slutliga överenskommelsen. Dessutom medför den obligatoriska ersättningen av dyra färdskrivare en konkurrensfördel för transportörer från tredjeländer på grund av det osäkra datumet för installationen av smarta färdskrivare i fordon som tillhör företag som omfattas av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Den europeiska vägtransportsektorn, som är en väsentlig del av den europeiska ekonomin, måste moderniseras, både ur ett socialt perspektiv och ett konkurrenskraftsperspektiv. Detta mål kan inte uppnås om man inte fullt ut bevarar den inre marknadens resultat och funktion och agerar på ett ansvarsfullt sätt för att uppnå ambitiösa klimatmål.

Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 1986/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare</i> – Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare – antagen av rådet den 7 april 2020	5114/20
Rådets motivering	5114/1/20 REV 1 ADD 1
Uttalande från Belgien Belgien har noterat resultaten i Europaparlamentets och rådets preliminära överenskommelse den 11 december om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I. Belgien välkomnar de väsentligt förbättrade arbetsförhållandena för lastbilschaufförer, i synnerhet tack vare förbudet mot veckovila i förarhytten och tillämpningen av utstationering vid cabotagetransporter. Mer lika villkor bör åstadkommas i framtiden genom integrering av lätta nyttofordon i hela rörlighetspaketets tillämpningsområde, tillbakakörning av lastbilar var åttonde vecka och den ambitiösa tidsplanen för införande av nya smarta färdskrivare som möjliggör bättre efterlevnad av nu gällande och nya regler. Belgien anser därför att det är ologiskt att ytterligare begränsa tillträdet till marknaden genom att införa en mellanperiod på fyra dagar för cabotage samtidigt som Europeiska unionen ska säkerställa uppåtgående social konvergens. Vi ser mellanperioden som ett handelshinder som strider mot den inre marknadens anda och logistikkedjans effektivitet, eftersom cabotagetransporter gör det möjligt att undvika resor utan last. Vi beklagar dessutom medtagandet av ett förslag om långtidsutstationering, som varken fanns med i kommissionens förslag eller i de båda medlagstiftarnas överenskommelser och som ännu inte analyserats omsorgsfullt. Trots paketets positiva sociala inslag kommer Belgien därför att avstå från att rösta om överenskommelsen.	

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien uttrycker sin djupa oro över att den preliminära överenskommelsen om Rörlighetspaket I strider mot den grundläggande friheten att tillhandahålla tjänster på den inre marknaden, principen om fri rörlighet för arbetstagare och EU:s centrala politik och mål för klimatet.

I synnerhet kravet på att tunga fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka strider mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen fastställde den 11 december 2019 i den nya gröna given. Om denna skyldighet antas blir resultatet en stor ökning av antalet tomkörningar med lastbilar på europeiska vägar och följaktligen en betydande ökning av koldioxidutsläppen från transportsektorn. Denna sektor svarar redan för omkring en fjärdedel av växthusgasutsläppen i EU.

Trots våra insatser för att lyfta fram dessa aspekter, och oavsett vetenskapliga belägg i studier om följderna av en sådan skyldighet för ökningen av tomkörningar och koldioxidutsläpp, saknas medvetenhet om de förväntade följderna av denna bestämmelse, och rationella argument avvisas. Trots att agendan för bättre lagstiftning förutsätter en konsekvensbedömning på EU-nivå av alla sådana åtgärder, har emellertid ingen sådan bedömning redovisats än.

Att fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten är bara ett exempel på de överdrivet restriktiva och diskriminerande åtgärder som föreslås i Rörlighetspaket I. Vi hyser samma oro när det gäller cabotagebegränsningarna i form av en för lång mellanperiod. Denna mellanperiod är en protektionistisk åtgärd som kommer att påverka den inre marknaden ganska negativt. Skyldigheten att köra tillbaka en lastbil kommer liksom begränsningarna av cabotagetransporter enligt beräkningar från välrenommerade forskningsinstitut att generera ytterligare miljontals ton av koldioxidutsläpp per år.

Mycket bekymmersamt är vidare att skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer att missgynna medlemsstater som på grund av sitt geografiska läge får betydande svårigheter att tillhandahålla lastbilstransporttjänster på den inre marknaden, eftersom deras fordon måste köra mycket längre och ta sig förbi naturliga hinder, särskilt när det gäller öar.

Illojal konkurrens från tredjelandsföretag är en annan faktor som inte har åtgärdats på rätt sätt. Detta är särskilt bekymmersamt eftersom den lösning som ska genomföras får långsiktig inverkan inte bara på transportsektorn utan även på EU:s ekonomi som helhet.

Transportsektorn förtjänar en rättvis och stabil rättslig EU-ram som dessutom stimulerar dess utveckling och samtidigt säkerställer realistiska och verkställbara regler. I stället för välavvägda bestämmelser och genuin kompromiss innehåller den preliminära överenskommelsen restriktiva, oproportionerliga och protektionistiska åtgärder.

Rörlighetspaket I är ett ärende som är avgörande både för den europeiska inre marknaden och vägtransportsektorn. Det är i dag mer nödvändigt än någonsin att se till att den inre marknaden och ekonomin i samtliga medlemsstater i EU fortsätter att fungera smidigt och samtidigt agera konsekvent med hänsyn till EU:s övriga politik.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien motsätter sig att subsidiaritets- och proportionalitetsklausulen infördes automatiskt i den antagna politiska överenskommelsen om de tre rättsakterna i Rörlighetspaket I vid juristlingvisternas tekniska granskning av texterna.

Vi är medvetna om att subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna är av största vikt för utövandet av EU:s befogenheter. Ett tillägg av en sådan klausul i detta sena skede av lagstiftningsprocessen är dock inte god praxis i allmänhet, och när det gäller Rörlighetspaket I är det särskilt svårt att acceptera det på grund av den politiska känsligheten vad gäller ärendet som helhet och med hänsyn till de långsiktiga konsekvenserna av de föreslagna bestämmelserna för den europeiska vägtransportsektorns funktion.

Tyvärr visar det också att det skyndsamma förfarandet negativt påverkade kvaliteten på den antagna lagstiftningen. Vi vill dessutom understryka bristen på konsekvensbedömning av vissa centrala bestämmelser i den politiska överenskommelsen. Kommissionen har också konstaterat detta faktum i sitt uttalande som lades fram vid mötet i Coreper I den 20 december 2019, där den bekräftade att vissa bestämmelser inte ingick i kommissionens förslag av den 31 maj 2017 och inte hade varit föremål för någon konsekvensbedömning.

Avsaknaden av en grundlig analys hindrar en ordentlig utvärdering av de bestämmelser som föreslås i de tre lagstiftningsakterna i Rörlighetspaket I vad gäller deras förenlighet med proportionalitetsprincipen.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien, som beaktar en aldrig tidigare skådad spridning av coronaviruset covid-19, som redan påverkar och tyvärr kommer att fortsätta att i hög grad påverka vägtransportsektorn, kräver att arbetet med Rörlighetspaket I avbryts tills pandemin är över. Vi röstar därför emot att ärendet antas genom skriftligt förfarande i detta besvärliga tidsskede.

De flesta företag förväntas att avbryta eller stänga sin verksamhet, vilket kommer att leda till en betydande minskning av tillgången på transporttjänster och därför av leveranser av varor, till förfång för de europeiska medborgarna och en smidigt fungerande ekonomi.

Med tanke på vägtransporternas oundgängliga roll vid återhämtningsinsatserna efter covid-19-utbrottet och de omfattande förluster som sektorn drabbats av vid hanteringen av utbrottet, kommer vägtransporterna och ekonomin i EU inte att tåla den onödiga chock som Rörlighetspaket I medför på grund av regleringen. I detta sammanhang måste vi komma ihåg att den stora majoriteten av vägtransportföretagen i Europeiska unionen är små och medelstora företag, som är särskilt utsatta.

Under rådande omständigheter är det varken rimligt eller berättigat att anta Rörlighetspaket I i sin nuvarande form. Vi vill betona att när coronaviruskrisen är över kommer helt andra ekonomiska förutsättningar att gälla, och vi anser att vägtransportsektorn kommer att behöva nya lösningar som tar hänsyn till denna verklighet.

Med tanke på den ovannämnda situationen är vi övertygade om att de lösningar som föreslås i Rörlighetspaket I måste omformas för att kunna ta hänsyn till en ny ekonomisk verklighet. Vi föreslår därför att det fortsatta arbetet med detta ärende upphör tills pandemin är över.

Uttalande från Estland

Estland stöder fullt ut målen i de ursprungliga förslagen om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I, som var avsedda att bana väg för tydliga vägtransportregler. Estland anser att den internationella marknaden för godstransporter på väg i Europeiska unionen måste stämma överens med den inre marknadens allmänna principer, vara öppen för konkurrens och vara effektiv och miljövänlig. Estland anser att ytterligare krav inte får medföra någon orimlig administrativ börda för företagen eller den offentliga sektorns myndigheter, eller strida mot målen för Europeiska unionens klimatpolitik.

Under förhandlingarna om paketet intog Estland en konstruktiv hållning genom att försöka beakta och stödja förslag som skulle förbättra arbetsförhållandena för förare, bekämpa olaglig marknadspraxis och minska de negativa miljöeffekterna. Förhandlingarna ledde dock till en överenskommelse som medför en konkurrensnackdel för estniska transportörer, framför allt genom att vägtransportföretag åläggs att organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att deras fordon körs tillbaka till etableringsmedlemsstaten inom åtta veckor efter avfärden ("skyldighet att köra tillbaka fordonet").

Denna skyldighet ingick inte i det ursprungliga paketet. Den har inte undergått någon konsekvensbedömning, vilket ger skäl till oro vad beträffar dess förhållande till det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

Om fordonen måste köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten begränsas också det geografiska verksamhetsområdet för vägtransportföretag i den medlemsstaten, vilket i sig inte är förenligt med målet att säkerställa lika villkor genom Rörlighetspaket I.

Eftersom skyldigheten medför ett ökat antal tomkörningar och mer koldioxidutsläpp, anser Estland att detta krav strider mot EU:s klimatpolitiska mål och Parisavtalets mål och att det inte är förenligt med Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019.

Estland anser dessutom att detta krav är oproportionerligt eftersom överenskommelsen redan innehåller åtgärder för att bekämpa fenomenet med s.k. brevlådeföretag. Skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer potentiellt att skapa incitament för sådana metoder och uppmuntrar dessutom vägtransportföretagen till omlokalisering, vilket leder till färre jobb och lägre skatteintäkter.

I och med att trafikvolymerna potentiellt kan öka på grund av åtgärden, är Estland slutligen oroligt för dess inverkan på trafiksäkerheten.

Estland, som återigen betonar sitt stöd för målen med de ursprungliga förslagen avseende den sociala pelaren och marknadspelaren i rörlighetspaket I, beklagar följaktligen att skyldigheten att köra tillbaka fordon ingår i överenskommelsen. Mot bakgrund av det ovanstående kommer Estland att rösta emot överenskommelsen.

Uttalande från Ungern

Ungern vill åter uttrycka sin djupa oro över de skadliga, marknadssnedvridande och negativa klimateffekterna av de olika delarna i det första rörlighetspaketet och uttrycker ett starkt missnöje med bristen på ordentliga och omfattande konsekvensbedömningar, som går stick i stäv med de ursprungliga målen för det första rörlighetspaketet.

Ungern har alltid visat beredskap att bekämpa bedrägeri, missbruk och otillbörliga metoder samt att ta upp de sociala villkoren för förare inom vägtransportsektorn. I samband med att vi tar itu med dessa frågor bör vi undvika fragmentering, protektionism och införandet av orimliga administrativa bördor för de europeiska transportföretag som bedriver verksamhet på ett hederligt sätt på den inre marknaden för vägtransporter. För oss är det icke förhandlingsbart att bevara en välfungerande inre marknad, eftersom denna marknad leder till fler arbetstillfällen och ökad konkurrenskraft för Europa i en tid av ökande globala ekonomiska spänningar.

Med detta paket borde vi därför ha sett till att EU:s framtida rättsliga ram gör det möjligt att utnyttja konkurrensfördelar till deras fulla potential och samtidigt ha slagit vakt om rättvis konkurrens och en tillfredsställande nivå på arbetsvillkoren för förare. Den slutliga överenskommelsen uppnår inte denna balans, och gynnar endast ett tillvägagångssätt som bygger på nationell protektionism och regler för sektorn som inte är verkställbara.

Framför allt är vi övertygade om att särskilda regler för utstationering av förare inom vägtransportsektorn ("lex specialis") utgör en omotiverad begränsning av de grundläggande friheterna och därmed snedvrider konkurrensvillkoren inom EU. Vi noterar att den slutliga överenskommelsen bekräftar våra betänkligheter när det gäller hur man har lyft ut frågan om vägtransporter från ändringen av direktivet om utstationering av arbetstagare [direktiv (EU) 2018/957]. Den delade modell som införts för utstationeringen av förare ingick inte i kommissionens förslag och blev därför inte föremål för någon konsekvensbedömning.

För det andra finner vi det mycket problematiskt att det fullständiga förbudet mot veckovila i förarhytten inte tar hänsyn till bristen på lämpliga rastplatser inom EU med lämplig inkvartering för förare. Ett sådant förbud skulle därför utgöra en unionsrättslig bestämmelse som inte kan verkställas och vars lagenlighet kan ifrågasättas.

För det tredje strider kravet på att fordonet ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen lade fram den 11 december 2019 i den europeiska gröna given. Om en sådan bestämmelse antas kommer den att leda till ett ökat antal tomkörningar på de europeiska vägarna och följaktligen till ökade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn.

Risken för orättvisa konkurrensfördelar för tredjelandsföretag är en annan faktor som inte beaktas ordentligt i den slutliga överenskommelsen. Dessutom medför den obligatoriska ersättningen av dyra färdskrivare en konkurrensfördel för transportörer från tredjeländer på grund av det osäkra datumet för installationen av smarta färdskrivare i fordon som tillhör företag som omfattas av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Den europeiska vägtransportsektorn, som är en väsentlig del av den europeiska ekonomin, måste moderniseras, både ur ett socialt perspektiv och ett konkurrenskraftsperspektiv. Detta mål kan inte uppnås om man inte fullt ut bevarar den inre marknadens resultat och funktion och agerar på ett ansvarsfullt sätt för att uppnå ambitiösa klimatmål.

Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 1985/20
<i>Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012</i> – Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 – Antagen av rådet den 7 april 2020	5112/20
Rådets motivering	5112/1/20 REV 1 ADD 1
Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien uttrycker sin djupa oro över att den preliminära överenskommelsen om Rörlighetspaket I strider mot den grundläggande friheten att tillhandahålla tjänster på den inre marknaden, principen om fri rörlighet för arbetstagare och EU:s centrala politik och mål för klimatet. I synnerhet kravet på att tunga fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka strider mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen fastställde den 11 december 2019 i den nya gröna given. Om denna skyldighet antas blir resultatet en stor ökning av antalet tomkörningar med lastbilar på europeiska vägar och följaktligen en betydande ökning av koldioxidutsläppen från transportsektorn. Denna sektor svarar redan för omkring en fjärdedel av växthusgasutsläppen i EU. Trots våra insatser för att lyfta fram dessa aspekter, och oavsett vetenskapliga belägg i studier om följderna av en sådan skyldighet för ökningen av tomkörningar och koldioxidutsläpp, saknas medvetenhet om de förväntade följderna av denna bestämmelse, och rationella argument avvisas. Trots att agendan för bättre lagstiftning förutsätter en konsekvensbedömning på EU-nivå av alla sådana åtgärder, har emellertid ingen sådan bedömning redovisats än. Att fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten är bara ett exempel på de överdrivet restriktiva och diskriminerande åtgärder som föreslås i Rörlighetspaket I. Vi hyser samma oro när det gäller cabotagebegränsningarna i form av en för lång mellanperiod. Denna mellanperiod är en protektionistisk åtgärd som kommer att påverka den inre marknaden ganska negativt. Skyldigheten att köra tillbaka en lastbil kommer liksom begränsningarna av cabotagetransporter enligt beräkningar från välrenommerade forskningsinstitut att generera ytterligare miljontals ton av koldioxidutsläpp per år.	

Mycket bekymmersamt är vidare att skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer att missgynna medlemsstater som på grund av sitt geografiska läge får betydande svårigheter att tillhandahålla lastbilstransporttjänster på den inre marknaden, eftersom deras fordon måste köra mycket längre och ta sig förbi naturliga hinder, särskilt när det gäller öar. Illojal konkurrens från tredjelandsföretag är en annan faktor som inte har åtgärdats på rätt sätt. Detta är särskilt bekymmersamt eftersom den lösning som ska genomföras får långsiktig inverkan inte bara på transportsektorn utan även på EU:s ekonomi som helhet. Transportsektorn förtjänar en rättvis och stabil rättslig EU-ram som dessutom stimulerar dess utveckling och samtidigt säkerställer realistiska och verkställbara regler. I stället för välavvägda bestämmelser och genuin kompromiss innehåller den preliminära överenskommelsen restriktiva, oproportionerliga och protektionistiska åtgärder. Rörlighetspaket I är ett ärende som är avgörande både för den europeiska inre marknaden och vägtransportsektorn. Det är i dag mer nödvändigt än någonsin att se till att den inre marknaden och ekonomin i samtliga medlemsstater i EU fortsätter att fungera smidigt och samtidigt agera konsekvent med hänsyn till EU:s övriga politik.	
Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien motsätter sig att subsidiaritets- och proportionalitetsklausulen infördes automatiskt i den antagna politiska överenskommelsen om de tre rättsakterna i Rörlighetspaket I vid juristlingvisternas tekniska granskning av texterna. Vi är medvetna om att subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna är av största vikt för utövandet av EU:s befogenheter. Ett tillägg av en sådan klausul i detta sena skede av lagstiftningsprocessen är dock inte god praxis i allmänhet, och när det gäller Rörlighetspaket I är det särskilt svårt att acceptera det på grund av den politiska känsligheten vad gäller ärendet som helhet och med hänsyn till de långsiktiga konsekvenserna av de föreslagna bestämmelserna för den europeiska vägtransportsektorns funktion. Tyvärr visar det också att det skyndsamma förfarandet negativt påverkade kvaliteten på den antagna lagstiftningen. Vi vill dessutom understryka bristen på konsekvensbedömning av vissa centrala bestämmelser i den politiska överenskommelsen. Kommissionen har också konstaterat detta faktum i sitt uttalande som lades fram vid mötet i Coreper I den 20 december 2019, där den bekräftade att vissa bestämmelser inte ingick i kommissionens förslag av den 31 maj 2017 och inte hade varit föremål för någon konsekvensbedömning. Avsaknaden av en grundlig analys hindrar en ordentlig utvärdering av de bestämmelser som föreslås i de tre lagstiftningsakterna i Rörlighetspaket I vad gäller deras förenlighet med proportionalitetsprincipen.	

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien, som beaktar en aldrig tidigare skådad spridning av coronaviruset covid-19, som redan påverkar och tyvärr kommer att fortsätta att i hög grad påverka vägtransportsektorn, kräver att arbetet med Rörlighetspaket I avbryts tills pandemin är över. Vi röstar därför emot att ärendet antas genom skriftligt förfarande i detta besvärliga tidsskede.

De flesta företag förväntas att avbryta eller stänga sin verksamhet, vilket kommer att leda till en betydande minskning av tillgången på transporttjänster och därför av leveranser av varor, till förfång för de europeiska medborgarna och en smidigt fungerande ekonomi.

Med tanke på vägtransporternas oundgängliga roll vid återhämtningsinsatserna efter covid-19-utbrottet och de omfattande förluster som sektorn drabbats av vid hanteringen av utbrottet, kommer vägtransporterna och ekonomin i EU inte att tåla den onödiga chock som Rörlighetspaket I medför på grund av regleringen. I detta sammanhang måste vi komma ihåg att den stora majoriteten av vägtransportföretagen i Europeiska unionen är små och medelstora företag, som är särskilt utsatta.

Under rådande omständigheter är det varken rimligt eller berättigat att anta Rörlighetspaket I i sin nuvarande form. Vi vill betona att när coronaviruskrisen är över kommer helt andra ekonomiska förutsättningar att gälla, och vi anser att vägtransportsektorn kommer att behöva nya lösningar som tar hänsyn till denna verklighet.

Med tanke på den ovannämnda situationen är vi övertygade om att de lösningar som föreslås i Rörlighetspaket I måste omformas för att kunna ta hänsyn till en ny ekonomisk verklighet. Vi föreslår därför att det fortsatta arbetet med detta ärende upphör tills pandemin är över.

Uttalande från Estland

Estland stöder fullt ut målen i de ursprungliga förslagen om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I, som var avsedda att bana väg för tydliga vägtransportregler. Estland anser att den internationella marknaden för godstransporter på väg i Europeiska unionen måste stämma överens med den inre marknadens allmänna principer, vara öppen för konkurrens och vara effektiv och miljövänlig. Estland anser att ytterligare krav inte får medföra någon orimlig administrativ börda för företagen eller den offentliga sektorns myndigheter, eller strida mot målen för Europeiska unionens klimatpolitik.

Under förhandlingarna om paketet intog Estland en konstruktiv hållning genom att försöka beakta och stödja förslag som skulle förbättra arbetsförhållandena för förare, bekämpa olaglig marknadspraxis och minska de negativa miljöeffekterna. Förhandlingarna ledde dock till en överenskommelse som medför en konkurrensnackdel för estniska transportörer, framför allt genom att vägtransportföretag åläggs att organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att deras fordon körs tillbaka till etableringsmedlemsstaten inom åtta veckor efter avfärden ("skyldighet att köra tillbaka fordonet").

Denna skyldighet ingick inte i det ursprungliga paketet. Den har inte undergått någon konsekvensbedömning, vilket ger skäl till oro vad beträffar dess förhållande till det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

Om fordonen måste köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten begränsas också det geografiska verksamhetsområdet för vägtransportföretag i den medlemsstaten, vilket i sig inte är förenligt med målet att säkerställa lika villkor genom Rörlighetspaket I.

Eftersom skyldigheten medför ett ökat antal tomkörningar och mer koldioxidutsläpp, anser Estland att detta krav strider mot EU:s klimatpolitiska mål och Parisavtalets mål och att det inte är förenligt med Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019.

Estland anser dessutom att detta krav är oproportionerligt eftersom överenskommelsen redan innehåller åtgärder för att bekämpa fenomenet med s.k. brevlådeföretag. Skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer potentiellt att skapa incitament för sådana metoder och uppmuntrar dessutom vägtransportföretagen till omlokalisering, vilket leder till färre jobb och lägre skatteintäkter.

I och med att trafikvolymerna potentiellt kan öka på grund av åtgärden, är Estland slutligen oroligt för dess inverkan på trafiksäkerheten.

Estland, som återigen betonar sitt stöd för målen med de ursprungliga förslagen avseende den sociala pelaren och marknadspelaren i rörlighetspaket I, beklagar följaktligen att skyldigheten att köra tillbaka fordon ingår i överenskommelsen. Mot bakgrund av det ovanstående kommer Estland att rösta emot överenskommelsen.

Uttalande från Ungern

Ungern vill åter uttrycka sin djupa oro över de skadliga, marknadssnedvridande och negativa klimateffekterna av de olika delarna i det första rörlighetspaketet och uttrycker ett starkt missnöje med bristen på ordentliga och omfattande konsekvensbedömningar, som går stick i stäv med de ursprungliga målen för det första rörlighetspaketet.

Ungern har alltid visat beredskap att bekämpa bedrägeri, missbruk och otillbörliga metoder samt att ta upp de sociala villkoren för förare inom vägtransportsektorn. I samband med att vi tar itu med dessa frågor bör vi undvika fragmentering, protektionism och införandet av orimliga administrativa bördor för de europeiska transportföretag som bedriver verksamhet på ett hederligt sätt på den inre marknaden för vägtransporter. För oss är det icke förhandlingsbart att bevara en välfungerande inre marknad, eftersom denna marknad leder till fler arbetstillfällen och ökad konkurrenskraft för Europa i en tid av ökande globala ekonomiska spänningar.

Med detta paket borde vi därför ha sett till att EU:s framtida rättsliga ram gör det möjligt att utnyttja konkurrensfördelar till deras fulla potential och samtidigt ha slagit vakt om rättvis konkurrens och en tillfredsställande nivå på arbetsvillkoren för förare. Den slutliga överenskommelsen uppnår inte denna balans, och gynnar endast ett tillvägagångssätt som bygger på nationell protektionism och regler för sektorn som inte är verkställbara.

Framför allt är vi övertygade om att särskilda regler för utstationering av förare inom vägtransportsektorn ("lex specialis") utgör en omotiverad begränsning av de grundläggande friheterna och därmed snedvrider konkurrensvillkoren inom EU. Vi noterar att den slutliga överenskommelsen bekräftar våra betänkligheter när det gäller hur man har lyft ut frågan om vägtransporter från ändringen av direktivet om utstationering av arbetstagare [direktiv (EU) 2018/957]. Den delade modell som införts för utstationeringen av förare ingick inte i kommissionens förslag och blev därför inte föremål för någon konsekvensbedömning.

För det andra finner vi det mycket problematiskt att det fullständiga förbudet mot veckovila i förarhytten inte tar hänsyn till bristen på lämpliga rastplatser inom EU med lämplig inkvartering för förare. Ett sådant förbud skulle därför utgöra en unionsrättslig bestämmelse som inte kan verkställas och vars lagenlighet kan ifrågasättas.

För det tredje strider kravet på att fordonet ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen lade fram den 11 december 2019 i den europeiska gröna given. Om en sådan bestämmelse antas kommer den att leda till ett ökat antal tomkörningar på de europeiska vägarna och följaktligen till ökade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn.

Risken för orättvisa konkurrensfördelar för tredjelandsföretag är en annan faktor som inte beaktas ordentligt i den slutliga överenskommelsen. Dessutom medför den obligatoriska ersättningen av dyra färdskrivare en konkurrensfördel för transportörer från tredjeländer på grund av det osäkra datumet för installationen av smarta färdskrivare i fordon som tillhör företag som omfattas av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Den europeiska vägtransportsektorn, som är en väsentlig del av den europeiska ekonomin, måste moderniseras, både ur ett socialt perspektiv och ett konkurrenskraftsperspektiv. Detta mål kan inte uppnås om man inte fullt ut bevarar den inre marknads resultat och funktion och agerar på ett ansvarsfullt sätt för att uppnå ambitiösa klimatmål.

Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 1981/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation</i> – Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering	5142/20
Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation (första behandlingen)	
Rådets motivering	5142/1/20 REV 1 ADD 1
Skriftligt förfarande avslutat den 7 april 2020	CM 1977/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om minimikrav för återanvändning av vatten</i> – Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering	15301/19 REV 1
Europaparlamentets och rådets förordning om minimikrav för återanvändning av vatten (första behandlingen)	
Rådets motivering	15301/1/19 REV 1 ADD 1
Uttalande från Grekland Grekland stöder förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om minimikrav för återanvändning av vatten. Införandet av ett integrerat, stabilt och allmänt accepterat regelverk på EU-nivå kommer att bidra avsevärt till hanteringen av torka och vattenbrist, som sannolikt kommer att bli allvarigare i framtiden på grund av klimatförändringarna. Grekland hävdar dock att utspädning av återvunnet vatten i sig inte får betraktas som ett vattenreningsalternativ, dvs. att livsmedelsföretagare eller jordbrukare inte bör tillåtas att späda ut återvunnet vatten i någon kvalitetsklass och sedan använda det som om det tillhörde en högre (renare) kvalitetsklass. Grekland är en av de medlemsstater som redan har ett regelverk med ännu strängare bestämmelser. Det säger sig självt att hälsoskyddet är av grundläggande betydelse för oss, och vi förbehåller oss därför rätten att anta ytterligare bestämmelser och vidta ytterligare åtgärder på nationell nivå i enlighet med försiktighetsprincipen.	

Uttalande från Slovakien

Slovakien är medvetet om att vissa medlemsstater ställs inför problemet med vattenbrist och torka till följd av klimatförändringarna. Enligt rapporterna från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar påverkar emellertid klimatförändringarna spridningen och mångfaldigandet av olika sjukdomar, skadliga ämnen och patogener som överförs via vatten och livsmedel, t.ex. salmonella, vilket påverkar befolkningens hälsa. Användningen av sådant återanvänt vatten för bevattning inom jordbruket får därför inte äventyra slutkonsumenternas hälsa på grund av otillräckliga vattenkvalitetskriterier för återanvänt vatten, och hänsyn måste tas till den framtida utvecklingen.

Under förhandlingarna om detta återanvända vatten har vi konsekvent efterlyst ett långtgående förslag vad gäller målet att säkerställa en effektivt och likvärdigt fungerande inre marknad (rörlighet för varor) genom att införa enhetliga krav på återanvänt vatten för alla medlemsstater och med avseende på målet att skydda miljön samt människors och djurs hälsa. Vi beklagar att detta inte återspeglades i den slutliga texten.

Vi är också besvikna över att förslaget om obligatorisk märkning inte har införlivats, vilket vi anser vara vilseledande för slutkonsumenten och innebära att hans eller hennes rätt till information upphävs. Detta strider mot principen om öppen information till slutkonsumenten och missgynnar i synnerhet olika utsatta grupper, t.ex. äldre, barn och personer med svagt immunsystem.

Inte heller har våra förslag om att skärpa kvalitetsparametrarna i förordningen när det gäller inkludandet av flera kvalitetsparametrar, exempelvis salmonella, godtagits. Vi betonade den höga nivån av hälsoskydd, livsmedelskvalitet och strikta kriterier i bilagan. Vi anser inte att skyddet av slutkonsumenternas hälsa har tagits upp i tillräcklig omfattning i den nuvarande lydelsen.

Samtidigt har vi reservationer mot ordalydelsen i artikel 2.2, som inte tillåter en medlemsstat att ansöka om undantag på ett neutralt sätt på grundval av ett eller flera av de kriterier som anges i förordningen. Den nuvarande ordalydelsen ger kommissionen alltför stort utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller att besluta om ett undantag på grundval av alla de kriterier som nämns i förordningen.

Med tanke på våra farhågor i fråga om hälsa och livsmedel kan vi inte godkänna denna förordning, och därför avstår vi från att rösta.

Skriftligt förfarande avslutat den 14 april 2020	CM 2019/20
EU:s uttalande till Internationella monetära och finansiella kommitténs (IMFC) vårmöte den 16 april 2020.	6560/20
Skriftligt förfarande avslutat den 14 april 2020	CM 2029/20
<i>Rådets ståndpunkt om förslag till ändringsbudget nr 1/2020: stöd till Grekland med anledning av det ökade migrationstrycket – omedelbara åtgärder mot bakgrund av covid-19-pandemin – stöd till återuppbyggnaden efter jordbävningen i Albanien – andra justeringar</i> Rådets beslut av den 14 april 2020 om antagande av rådets ståndpunkt om förslag till ändringsbudget nr 1 för Europeiska unionen för budgetåret 2020 (2020/C 123 I/01) EUT C 123I, 16.4.2020, s. 1	7149/20
<i>Europaparlamentets och rådets beslut om ianspråktagande av flexibilitetsmekanismen för att finansiera omedelbara budgetåtgärder mot bakgrund av utbrottet av covid-19 och en förstärkning av Europeiska åklagarmyndigheten, som har anknytning till förslag till ändringsbudget nr 1/2020</i> Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/545 av den 17 april 2020 om ianspråktagande av flexibilitetsmekanismen för att finansiera omedelbara budgetåtgärder mot bakgrund av utbrottet av covid-19 och en förstärkning av Europeiska åklagarmyndigheten EUT L 125, 21.4.2020, s. 1	7151/20
<i>Rådets förordning om aktivering av krisstöd enligt förordning (EU) 2016/369 och om ändring av dess bestämmelser med hänsyn till covid-19-utbrottet</i> Rådets förordning (EU) 2020/521 av den 14 april 2020 om aktivering av krisstöd enligt förordning (EU) 2016/369 och om ändring av dess bestämmelser med hänsyn till covid-19-utbrottet EUT L 117, 15.4.2020, s. 3	7169/20
<i>Rådets ståndpunkt om förslag till ändringsbudget nr 2 till 2020 års allmänna budget</i> Rådets beslut av den 14 april 2020 om antagande av rådets ståndpunkt om förslag till ändringsbudget nr 2 för Europeiska unionen för budgetåret 2020 (2020/C 123 I/02) EUT C 123I, 16.4.2020, s. 3	7201/20
<i>Europaparlamentets och rådets beslut om ianspråktagande av flexibilitetsmekanismen för att finansiera omedelbara budgetåtgärder mot bakgrund av utbrottet av covid-19</i> Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/546 av den 17 april 2020 om ianspråktagande av flexibilitetsmekanismen för att finansiera omedelbara budgetåtgärder mot bakgrund av utbrottet av covid-19 EUT L 125, 21.4.2020, s. 3	7203/20

<i>Europaparlamentets och rådets beslut om ianspråktagande av marginalen för oförutsedda utgifter under 2020 för att tillhandahålla krisstöd till medlemsstaterna och ytterligare stärka unionens civilskyddsmekanism/rescEU med anledning av covid-19-utbrottet</i> Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/547 av den 17 april 2020 om ianspråktagande av marginalen för oförutsedda utgifter under 2020 för att tillhandahålla krisstöd till medlemsstaterna och ytterligare stärka unionens civilskyddsmekanism/rescEU med anledning av covid-19-utbrottet EUT L 125, 21.4.2020, s. 5	7204/20
Rådets förordning om ändring av förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 vad gäller tillämpningsområdet för den samlade marginalen för åtaganden <i>Rådets förordning (EU, Euratom) 2020/538 av den 17 april 2020 om ändring av förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 vad gäller tillämpningsområdet för den samlade marginalen för åtaganden</i> EUT L 119L, 17.4.2020, s. 1	7170/20

Skriftligt förfarande avslutat den 15 april 2020	CM 2023/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088</i> – <i>Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering</i> Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (2018/0178 COD) – Resultat av det skriftliga förfarande som inleddes genom CM 2005/20 – Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering	5639/20 REV2
Rådets motivering	5639/2/20 REV 2 ADD 1
Uttalande från Tyskland med stöd av Ungern Vi står bakom målet att skapa en trovärdig taxonomi som kommer att vägleda investerarna när det gäller att identifiera miljömässigt hållbara verksamheter. Men vad gäller införandet i taxonomin av sektorer som EU saknar befogenhet att reglera har vi starka betänkligheter mot användningen av delegerade akter. Vad gäller skogsbruket vill vi framhålla att utformningen av skogspolitiken faller inom medlemsstaternas befogenhetsområde. Användningen av delegerade akter för att fastställa hållbarhetskriterier för skogsbruket bör inte utgöra ett prejudikat i fråga om överföring av befogenheter från medlemsstaterna till EU inom detta politikområde. Vad gäller ”hållbart skogsbruk” anser Tyskland vidare att man bör utgå från den definition som finns i Forest Europes resolution <i>General Guidelines for the Sustainable Management of Forests in Europe</i>, som enhälligt antogs av medlemsstaterna och Europeiska unionen 1993.	
Uttalande från Luxemburg Taxonomin bör vara ett viktigt instrument för att hjälpa investerare att identifiera miljömässigt hållbar verksamhet. Luxemburg erinrar om att kärnkraft varken är en säker eller hållbar energikälla. En trovärdig taxonomi klassificerar därför inte kärnkraftsproduktion eller några som helst projekt inom kärnbränslecykeln som hållbara verksamheter. I detta avseende kommer förstärkningen av principen att inte orsaka betydande skada i den slutliga versionen av förordningen att skydda taxonomins trovärdighet hos ett stort antal europeiska investerare och EU:s befolkning. Vi förlitar oss på de europeiska institutionerna för att se till att denna princip tillämpas på ett strikt och entydigt vis. En eventuell annorlunda tillämpning av denna princip, särskilt när det gäller kärnkraft, skulle riskera att skapa långsiktiga ”inlåsnings effekter” i sådan teknik och därmed förorsaka obestämbara ytterligare kostnader, vilket skulle strida mot det övergripande målet för agendan för hållbar finansiering.	

Uttalande från Tjeckien, Ungern, Slovenien och Slovakien

Tjeckien, Ungern, Slovenien och Slovakien uppskattar ordförandeskapets uthållighet och ansträngningar i samband med taxonomiförslaget. Med tanke på det fortsatta arbetet med de energirelaterade bestämmelserna betonar Tjeckien, Ungern, Slovenien och Slovakien behovet av att respektera att teknikneutralitet är en av de grundläggande principerna i förslaget.

Tjeckien, Ungern, Slovenien och Slovakien konstaterar att man snabbt måste vidta åtgärder mot klimatförändringarna, samtidigt som man värnar om en trygg och stabil energiförsörjning och överkomliga energipriser på lång sikt. För att uppnå klimatneutralitet krävs energikällor och infrastruktur med låg åtgång på fossila bränslen och som kan användas under en övergångsperiod, och vi välkomnar att detta nu är tydligt förankrat i taxonomiramen. Experter runtom i världen är väl medvetna om att kärnkraften är nödvändig för att hantera klimatförändringarna. Tjeckien, Ungern, Slovenien och Slovakien anser att kärnkraften är en hållbar och säker energikälla på lång sikt. Att upprätthålla nuvarande kärnkraftskapacitet och dess framtida utveckling samtidigt som man iakttar höga säkerhets- och skyddsnormer är en grundläggande förutsättning för att uppnå klimatneutralitet, inte bara i Tjeckien, Ungern, Slovenien och Slovakien utan även på EU-nivå. Detta bekräftas också av FN:s klimatpanel och internationella energiorganisationer och återspeglas även i kommissionens dokument. Vi förlitar oss på att kommissionen säkerställer att de relevanta delegerade akterna utarbetas i ett fullständigt öppet förfarande – en trovärdig, evidensbaserad process grundad på expertis, vetenskapliga underlag och korrekt deltagande från medlemsstaterna, så att en fullständigt informerad och objektiv bedömning kan göras av alla tillgängliga energiteknikers hållbarhet på ett icke-diskriminerande sätt.

Tjeckien, Ungern, Slovenien och Slovakien stöder målet om ett klimatneutralt EU till 2050. För att uppnå detta ambitiösa mål måste medlemsstaterna ha tillgång till alla nödvändiga verktyg, så att vi kan nå målet på ett kostnadseffektivt sätt och säkerställa att våra klimatinsatser är trovärdiga.

Uttalande från Österrike Vi står bakom målet att skapa en trovärdig taxonomi som kommer att vägleda investerarna när det gäller att identifiera miljömässigt hållbara verksamheter. Vi anser fortfarande att taxonomin bör antas så snart som möjligt. Betydande framsteg har redan uppnåtts vid trepartsmötet. En taxonomi som skulle göra det möjligt att betrakta kärnkraften som hållbar, eller ens som en ”övergång” eller ”möjliggörande verksamhet”, skulle dock vara felaktig till sin natur och skulle kunna ge upphov till allvarlig kritik, eftersom den skulle ge fel signaler och incitament till finansmarknadsaktörer och investerare. Resultatet av förhandlingarna kan inte undanröja våra farhågor om att den föreslagna ramen skulle kunna öppna för att medel avleds från miljömässigt hållbara verksamheter till teknik som inte kan betraktas som vare sig säker eller hållbar, såsom kärnkraft.	
Uttalande från Polen Polen stöder till fullo målen i förordningen, särskilt stödet till välgrundade affärsmässiga beslut om investeringar i miljömässigt hållbar verksamhet. Vi anser att den nuvarande texten lämnar alltför stort utrymme för tolkning i centrala frågor. Beslut om dessa skulle fattas genom delegerade akter, som också skulle antas utan att medlemsstaterna involverades i tillräckligt stor utsträckning. Vi ser negativt på att det i förordningen inte finns någon garanti för att naturgas erkänns som en omställningsverksamhet. Polen framhåller att naturgas är ett nödvändigt övergångsbränsle som används för att ersätta kol och samtidigt för att säkerställa den dynamiska utvecklingen av förnybara energikällor. Dessutom består det praktiska genomförandet av principen om att ingen ska lämnas utanför i Polen idag av investeringar i naturgas. Utan dessa investeringar kommer Polens energiomställning att sakta ned avsevärt, vilket kan skada EU:s klimatpolitik. Förordningen avspeglar inte på ett direkt vis den roll som kärnkraften har. Kärnkraften är avgörande om man ska uppnå klimatneutralitet, vilket har bekräftats både genom rapporter och analyser från erkända internationella organisationer och framför allt genom dokument från Europeiska kommissionen eller genom Europaparlamentets senaste resolution om COP 25 (punkt 59). Med tanke på att kärnkraften är en kontroversiell fråga i förhandlingarna om förordningen, bör dessutom inte beslutet om att inkludera den i taxonomin fattas genom akter på lägre nivå. Polen förväntar sig mot bakgrund av den kompromiss som antogs vad gäller kärnkraft och gas att principen om teknikneutralitet kommer att respekteras i arbetet med delegerade akter och att EU-taxonomin inte kommer att utesluta sådan teknik som är oundgänglig för att uppnå klimatneutralitet. I den tekniska expertgruppens taxonomirapport finns en rekommendation om att inrätta en expertgrupp som ska undersöka miljökonsekvenserna av använt kärnbränsle och hanteringen av radioaktivt avfall. Vi förväntar oss att delegerade akter, särskilt vad gäller begränsande verksamhet, inte kommer att antas utan att en sådan objektiv analys genomförts av oberoende experter, och att den inte bortser från data från ledande internationella forum och organisationer (t.ex. IPCC och OECD). Polen samtycker till idén om att inrätta en rättslig ram som skulle uppmuntra till finansiering av hållbar tillväxt. Vi anser emellertid att sådana åtgärder bör vara förenliga med andra åtgärder som genomförs på EU-nivå, och att de bör säkerställa proportionaliteten.	

Vi anser att införandet av ytterligare upplysningsskyldigheter vad gäller hållbarhet i taxonomiförordningen, som är parallella med dem som föreskrivs i förordning (EU) 2019/2088, utan att en djupgående analys gjorts när Europeiska kommissionen utarbetade förslaget, kan leda till kapitalanskaffning utanför den inre kapitalmarknaden. En sådan situation kan därför stå i strid med de åtgärder som planeras inom kapitalmarknadsunionen. Dessutom leder det tillvägagångssätt som antagits för att reglera upplysningsskyldigheten vad gäller hållbarhet i två rättsakter samtidigt (taxonomiförordningen och förordning (EU) 2019/2088) till bristande transparens i bestämmelserna och till tvivel om hur dessa ska tolkas av de enheter som de riktar sig till. Mot bakgrund av ovanstående uppmanar vi Europeiska kommissionen att i samband med antagandet av delegerade akter ta vederbörlig hänsyn till reglerna om proportionalitet och samstämmighet för att säkerställa och uppfylla kapitalmarknadsunionens mål. Vi uppmanar också Europeiska kommissionen att vid utarbetandet av lagstiftningsförslag i framtiden beakta den befintliga kopplingen mellan denna förordning och förordning (EU) 2019/2088. Mot bakgrund av ovanstående motsätter sig Polen inte antagandet av förordningen om hållbar finansiering – taxonomi men kan inte heller stödja det.	
Uttalande från Sverige Sverige vill erinra om sina betänkligheter vad gäller behandlingen av hållbart skogsbruk och skogspolitiken i taxonomiförordningen. Under förhandlingarna har vi hela tiden efterlyst en tydlig och otvetydig hänvisning till Forest Europes definition av ”hållbart skogsbruk”. Vi beklagar att denna definition inte bibehölls i den slutliga kompromisstexten. Forest Europes internationellt överenskomna, välkända och erkända definition av hållbart skogsbruk har bidragit till att främja en paneuropeisk samsyn vad gäller hållbart skogsbruk i nästan 30 år. Genom den slutliga kompromiss som nåddes av medlagstiftarna införs en annan tolkning av hållbart skogsbruk, som kan försvaga samsynen mellan de 47 undertecknarna av Forest Europe, inbegripet EU och dess medlemsstater. Det är av yttersta vikt att den överenskomna definitionen bibehålls när taxonomiförordningen utarbetas och tillämpas. Om man avviker från denna samsyn kan det leda till inkonsekvent användning och tillämpning av hållbart skogsbruk. Vi vill även erinra om vad Europeiska unionens råd har påpekat två gånger i år¹, nämligen att EU visserligen har en rad skogsrelaterade strategier, men att någon gemensam skogspolitik inom EU inte nämns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, att ansvaret för skogarna ligger hos medlemsstaterna, samt att alla skogsrelaterade beslut och all skogsrelaterad politik i EU måste respektera subsidiaritetsprincipen och medlemsstaternas behörighet på detta område. Eftersom den slutliga texten inte anses vara godtagbar vad gäller behandlingen av hållbart skogsbruk och skogspolitik kan Sverige inte stödja antagandet av förordningen. Vi uppmanar kommissionen och framtida expertgrupper att ta det ovannämnda i beaktande när de utarbetar tekniska granskningskriterier och sekundärrätt. ¹ Slutsatser från rådet och medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, om meddelandet om att intensifiera EU:s insatser för att skydda och återställa världens skogar (antagna den 16 december 2019) och rådets slutsatser om framstegen i genomförandet av EU:s skogsstrategi och om en ny strategisk ram för skogar (antagna den 15 april 2019).	

Uttalande från Tjeckien och Slovakien Den tjeckiska och slovakiska delegationen uppskattar ordförandeskapets insatser för att nå en överenskommelse med Europaparlamentet om taxonomiförordningen. Med tanke på det arbete som ligger framför oss måste vi göra två påpekanden vad gäller hållbart skogsbruk och skogspolitiken. Under taxonomiförhandlingarna har vi hela tiden efterlyst en tydlig och otvetydig hänvisning till Forest Europes definition av ”hållbart skogsbruk”. Vi beklagar att denna definition inte bibehölls i den slutliga kompromisstexten. Forest Europes internationellt överenskomna, välkända och erkända definition av hållbart skogsbruk har bidragit till att främja en paneuropeisk samsyn vad gäller hållbart skogsbruk i nästan 30 år. Genom den slutliga kompromiss som nåddes av medlagstiftarna införs en annan tolkning av hållbart skogsbruk, som kan försvaga samsynen mellan de 47 undertecknarna av Forest Europe, inbegripet EU och dess medlemsstater. Det är av yttersta vikt att den överenskomna definitionen bibehålls när taxonomiförordningen utarbetas och tillämpas. Om man avviker från denna samsyn kan det leda till inkonsekvent användning och tillämpning av hållbart skogsbruk. Vi vill även erinra om vad Europeiska unionens råd har påpekat två gånger i år*, nämligen att EU visserligen har en rad skogsrelaterade strategier, men att någon gemensam skogspolitik inom EU inte nämns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, att ansvaret för skogarna ligger hos medlemsstaterna, samt att alla skogsrelaterade beslut och all skogsrelaterad politik i EU måste respektera subsidiaritetsprincipen och medlemsstaternas behörighet på detta område. Vi uppmanar kommissionen och framtida expertgrupper att ta det ovannämnda i beaktande när de utarbetar tekniska granskningskriterier och sekundärrätt. * Slutsatser från rådet och medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, om meddelandet om att intensifiera EU:s insatser för att skydda och återställa världens skogar (antagna den 16 december 2019), rådets slutsatser om framstegen i genomförandet av EU:s skogsstrategi och om en ny strategisk ram för skogar (antagna den 15 april 2019).	
Uttalande från Ungern Vi vill uttrycka våra betänkligheter vad gäller förordningens avsevärt utökade materiella tillämpningsområde och tillämpningsområde med avseende på personer. Att utöka tillämpningsområdet till att omfatta produkter som inte fyller något sorts miljömässigt, socialt eller styrningsrelaterat syfte skulle endast öka marknadsaktörernas administrativa börda utan att förse investerarna med ytterligare användbar information. Vidare är det inte heller lämpligt att utöka tillämpningsområdet till att omfatta de företag som avses i artiklarna 19a och 29a i direktiv 2013/34/EU. Kraven för icke-finansiell rapportering är föremål för kontroller av ändamålsenligheten som utförs av Europeiska kommissionen, och en översyn av kraven planeras också. Därför borde eventuella nya krav inom detta område ha införts efter en grundlig utvärdering i samarbete med relevanta experter.	

Skriftligt förfarande avslutat den 15 april 2020	CM 2000/20
Tillfälligt flerpartsarrangemang enligt artikel 25 i överenskommelsen om regler och förfaranden för tvistlösning – Godkännande	7112/20
Skriftligt förfarande avslutat den 15 april 2020	CM 2057/20
Europeiska arbetsmiljöbyråns styrelse – utnämning av Gintarė BUŽINSKAITĖ, litauisk suppleant, som ersättare för Vilija KONDROTIENĖ, som har avgått	6514/20
Skriftligt förfarande avslutat den 15 april 2020	CM 2056/20
Europeiska arbetsmiljöbyråns styrelse – utnämning av Aggeliki MOIROU, suppleant för Grekland, som ersättare för Georgios GOURZOULIDIS, som har avgått	6153/20
Skriftligt förfarande avslutat den 15 april 2020	CM 2055/20
Styrelsen för Europeiska jämställdhetsinstitutet – utnämning av Katja GERSTMANN, suppleant för Österrike, som ersättare för Eva-Maria BURGER, som har avgått	6154/20
Skriftligt förfarande avslutat den 15 april 2020	CM 2054/20
Rådgivande kommittén för samordning av de sociala trygghetssystemen – utnämning av Anna SVÄRD, svensk ledamot, som ersättare för Johanna MÖLLERBER, som har avgått	6600/20
Skriftligt förfarande avslutat den 16 april 2020	CM 2048/20
<i>Rådets beslut om förlängning av mandatet för uppdragschefen för Europeiska unionens rådgivande uppdrag till stöd för reform av säkerhetssektorn i Irak (EUAM Irak)</i> Rådets beslut (Gusp) 2020/530 av den 16 april 2020 om förlängning av mandatet för uppdragschefen för Europeiska unionens rådgivande uppdrag till stöd för reform av säkerhetssektorn i Irak (EUAM Irak) EUT L 120, 17.4.2020, s. 1	6917/20

Skriftligt förfarande avslutat den 16 april 2020	CM 2048/20
<i>Restriktiva åtgärder mot Syrien – förhandsmeddelanden</i> Meddelande till vissa personer och enheter som är föremål för restriktiva åtgärder enligt rådets beslut 2013/255/Gusp och rådets förordning (EU) nr 36/2012 om restriktiva åtgärder med hänsyn till situationen i Syrien (2020/C 124/02) EUT C 124, 17.4.2020, s. 2	6940/20
Skriftligt förfarande avslutat den 17 april 2020	CM 2062/20
<i>Rådets förordning om ändring av förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 om den fleråriga budgetramen för 2014-2020 vad gäller tillämpningsområdet för den samlade marginalen för åtaganden</i> Rådets förordning (EU, Euratom) 2020/538 av den 17 april 2020 om ändring av förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 vad gäller tillämpningsområdet för den samlade marginalen för åtaganden EUT L 119I, 17.4.2020, s. 1	7170/20
Skriftligt förfarande avslutat den 17 april 2020	CM 2061/20
Godkännande av anslagsöverföring nr DEC 03/2020 inom avsnitt III – kommissionen – i den allmänna budgeten för 2020	7116/20
Skriftligt förfarande avslutat den 21 april 2020	CM 2076/20
<i>Rådets beslut om förlängning av det tillfälliga undantag från rådets arbetsordning som infördes genom beslut (EU) 2020/430 mot bakgrund av de reseproblem som orsakas av covid-19-pandemin i unionen</i> Rådets beslut (EU) 2020/556 av den 21 april 2020 om förlängning av det tillfälliga undantag från rådets arbetsordning som infördes genom beslut (EU) 2020/430 mot bakgrund av de reseproblem som orsakas av covid-19-pandemin i unionen EUT L 128I, 23.4.2020, s. 1	7337/20

Skriftligt förfarande avslutat den 22 april 2020	CM 2041/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EU) nr 1301/2013 och (EU) nr 1303/2013 vad gäller särskilda åtgärder för att tillhandahålla extraordinär flexibilitet vid användningen av de europeiska struktur- och investeringsfonderna för att hantera covid-19-utbrottet</i> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/558 av den 23 april 2020 om ändring av förordningarna (EU) nr 1301/2013 och (EU) nr 1303/2013 vad gäller särskilda åtgärder för att tillhandahålla extraordinär flexibilitet vid användningen av de europeiska struktur- och investeringsfonderna för att hantera covid-19-utbrottet EUT L 130, 24.4.2020, s. 1	7/20 REV1
Uttalande från Grekland Vi vill betona att det är av yttersta vikt att omfördelningen av tillgängliga resurser (mellan fonder och mellan regionkategorier) utvidgas till att omfatta åren före 2020 (dvs. 2017–2019), eftersom denna ytterligare flexibilitet för de årliga åtagandena 2017–2019 kommer att göra det möjligt för Grekland att reagera mer effektivt på denna kris utan motstycke. Det är dessutom viktigt att tillåta stöd oberoende av företagets storlek, särskilt när det gäller användningen av finansiella instrument.	
Uttalande från Spanien Spanien uppskattar den flexibilitet som investeringsinitiativet mot effekter av coronaviruset plus medför och uppmanar kommissionen att fortsätta att anpassa förordningarna om de europeiska struktur- och investeringsfonderna för att ge nationella och regionala myndigheter rättslig säkerhet. I samband med nästa ändring bör man beakta inslag såsom flexibilitet vid användningen av de årliga åtagandena för 2017, 2018 och 2019, tidsfristerna för genomförande av kontroller och revisioner samt större rättslig säkerhet i definitionen av ”force majeure”.	
Uttalande från Lettland Vi noterar att andelen på en tredjedel av Sammanhållningsfonden för medlemsstater som anslöt sig år 2004 eller senare enligt den nya artikel 25a.2 inte kommer att behöva respekteras, och att anslag får överföras mellan Eruf, ESF och Sammanhållningsfonden. Punkt 6 i bilaga VII till förordningen om gemensamma bestämmelser är inte relevant i detta avseende. Flexibilitet vad gäller överföringar mellan fonder är viktig för att ta itu med den omedelbara hälsokrisen och för att säkerställa en effektiv investeringsmix som stöder en snabb ekonomisk återhämtning.	

Skriftligt förfarande avslutat den 22 april 2020	CM 2042/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 223/2014 vad gäller införandet av särskilda åtgärder för att hantera covid-19-utbrottet</i> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/559 av den 23 april 2020 om ändring av förordning (EU) nr 223/2014 vad gäller införandet av särskilda åtgärder för att hantera covid-19-utbrottet EUT L 130, 24.4.2020, s. 7	8/20 REV1
Skriftligt förfarande avslutat den 22 april 2020	CM 2063/20
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2017/745 om medicintekniska produkter vad gäller tillämpningsdatum för vissa bestämmelser</i> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/561 av den 23 april 2020 om ändring av förordning (EU) 2017/745 om medicintekniska produkter vad gäller tillämpningsdatum för vissa bestämmelser (Text av betydelse för EES) EUT L 130, 24.4.2020, s. 18	10/20 REV1
Skriftligt förfarande avslutat den 22 april 2020	CM 2064/20 REV1
<i>Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EU) nr 508/2014 och (EU) nr 1379/2013 vad gäller särskilda åtgärder för att lindra effekterna av covid-19-utbrottet inom fiskeri- och vattenbrukssektorn</i> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/560 av den 23 april 2020 om ändring av förordningarna (EU) nr 508/2014 och (EU) nr 1379/2013 vad gäller särskilda åtgärder för att lindra effekterna av covid-19-utbrottet inom fiskeri- och vattenbrukssektorn EUT L 130, 24.4.2020, s. 11	9/20 REV1

Uttalande från Sverige Sverige är principiellt emot lagringsstöd och att öronmärkta medel från datainsamling och kontroll tillgängliggörs för andra åtgärder, men Sverige kan acceptera det som undantag givet de exceptionella omständigheterna. Sverige anser att principen bör vara att dessa åtgärder inte förlängs efter december 2020.	
Uttalande från kommissionen Kommissionen välkomnar att Europaparlamentet och rådet snabbt har antagit förslaget om att ändra Europeiska havs- och fiskerifonden för att mildra verkningarna av covid-19-utbrottet och hjälpa EU:s fiskare och vattenbruksproducenter. Kommissionen vill understryka att fiskerikontroll och insamling av vetenskapliga data är av stor betydelse för en hållbar förvaltning av fiskbestånden på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga rådgivning och en tillförlitlig efterlevnadskontroll. En minskning av de ekonomiska resurserna till detta bör inte leda till en försämring av resultatet av dessa viktiga delar av den gemensamma fiskeripolitiken. Kommissionen vill betona att den i sitt förslag, liksom i de ändringar som gjorts av förslaget, hanterar den unika krissituation som covid-19-utbrottet orsakat och det exceptionella och akuta behovet av stöd för att bemästra konsekvenserna av utbrottet. Detta föregriper inte den kommande förordningen om Europeiska havs- och fiskerifonden.	

Skriftligt förfarande avslutat den 22 april 2020	CM 2082/20
<i>Rådets beslut om ändring av beslut 2013/184/Gusp och rådets genomförandeförordning om genomförande av förordning (EU) nr 401/2013 om restriktiva åtgärder mot Myanmar/Burma</i> Rådets beslut (Gusp) 2020/563 av den 23 april 2020 om ändring av beslut 2013/184/Gusp om restriktiva åtgärder mot Myanmar/Burma EUT L 130, 24.4.2020, s. 25	6888/20
<i>Rådets genomförandeförordning om genomförande av förordning (EU) nr 401/2013 om restriktiva åtgärder mot Myanmar/Burma</i> Rådets genomförandeförordning (EU) 2020/562 av den 23 april 2020 om genomförande av förordning (EU) nr 401/2013 om restriktiva åtgärder mot Myanmar/Burma EUT L 130, 24.4.2020, s. 23	6890/20
<i>Rådets beslut och genomförandeförordning om restriktiva åtgärder mot Myanmar/Burma – utkast till meddelanden</i> Meddelande till de personer som är föremål för de restriktiva åtgärder som föreskrivs i rådets beslut 2013/184/Gusp, ändrat genom rådets beslut (Gusp) 2020/563, och i förordning (EU) nr 401/2013, genomförd genom rådets genomförandeförordning (EU) 2020/562 om restriktiva åtgärder mot Myanmar/Burma (2020/C 133/02) EUT C 133, 24.4.2020, s. 2	6986/20
<i>Rådets beslut om ändring av beslut (Gusp) 2018/298 om unionens stöd för den verksamhet som bedrivs av den förberedande kommissionen för organisationen för fördraget om fullständigt förbud mot kärnsprängningar (CTBTO)</i> Rådets beslut (Gusp) 2020/564 av den 23 april 2020 om ändring av beslut (Gusp) 2018/298 om unionens stöd för den verksamhet som bedrivs av den förberedande kommissionen för organisationen för fördraget om fullständigt förbud mot kärnsprängningar (CTBTO) i syfte att stärka dess övervaknings- och kontrollkapacitet och inom ramen för genomförandet av EU:s strategi mot spridning av massförstörelsevapen EUT L 130, 24.4.2020, s. 27	7270/20
Skriftligt förfarande avslutat den 24 april 2020	CM 2040/20
<i>Rådets beslut om undertecknande på unionens vägnar och om provisorisk tillämpning av avtalet om civil luftfartssäkerhet mellan Europeiska unionen och Japan</i> Rådets beslut om undertecknande på unionens vägnar och om provisorisk tillämpning av avtalet om civil luftfartssäkerhet mellan Europeiska unionen och Japan	15259/19
Avtal om civil luftfartssäkerhet mellan Europeiska unionen och Japan	15260/19

Skriftligt förfarande avslutat den 24 april 2020	CM 2038/20
<i>Avtal mellan Europeiska unionen och Republiken Korea om vissa luftfartsaspekter</i>	15079/19
Rådets beslut om undertecknande på unionens vägnar av avtalet mellan Europeiska unionen och Republiken Korea om vissa luftfartsaspekter	15082/19
Skriftligt förfarande avslutat den 27 april 2020	CM 2110/20
<i>Rådets beslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma tullsamarbetskommitté som inrättats enligt avtalet mellan Europeiska unionen och Nya Zeeland om samarbete och ömsesidigt administrativt bistånd i tullfrågor vad gäller antagandet av gemensamma tullsamarbetskommitténs arbetsordning</i>	6882/20
Rådets beslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma tullsamarbetskommitté som inrättats enligt avtalet mellan Europeiska unionen och Nya Zeeland om samarbete och ömsesidigt administrativt bistånd i tullfrågor vad gäller antagandet av gemensamma tullsamarbetskommitténs arbetsordning	
<i>Beslut av gemensamma tullsamarbetskommittén EU–Nya Zeeland om antagande av dess arbetsordning</i>	6932/20
Beslut av gemensamma tullsamarbetskommittén EU–Nya Zeeland om antagande av dess arbetsordning	
Skriftligt förfarande avslutat den 28 april 2020	CM 2115/20
<i>Rådets beslut om utnämning av ledamöter i vetenskapliga och tekniska kommittén</i>	6602/20
Rådets beslut av den 28 april 2020 om utnämning av ledamöter i vetenskapliga och tekniska kommittén (2020/C 145/01) EUT C 145, 30.4.2020, s. 1	
Skriftligt förfarande avslutat den 30 april 2020	CM 2128/20
Rådets beslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma kommitté för genomförande av avtalet som inrättats enligt artikel 18 i det frivilliga partnerskapsavtalet mellan Europeiska unionen och Socialistiska republiken Vietnam om skogslagstiftningens efterlevnad och förvaltning av och handel med skog, vad gäller antagandet av arbetsordningen för den gemensamma kommittén för genomförande av avtalet	15095/19 7027/20
Skriftligt förfarande avslutat den 30 april 2020	CM 2126/20
Rådets beslut om utseende av generalsekreteraren för Europeiska unionens råd för perioden 1 juli 2020–30 juni 2025	7570/20