

Brüssel, den 18. Mai 2020
(OR. en)

7759/1/20
REV 1

PUBLIC 34
INF 92

VERMERK

Betr.: MONATLICHE AUFSTELLUNG DER RECHTSAKTE DES RATES –
APRIL 2020

Dieses Dokument enthält eine Aufstellung der vom Rat im April 2020 angenommenen Rechtsakte¹²³.

Es enthält Informationen zur Annahme von Gesetzgebungsakten und Rechtsakten ohne Gesetzescharakter, insbesondere:

- das Datum der Annahme,
- die entsprechende Tagung des Rates,
- die Nummer des angenommenen Dokuments,
- die Fundstelle im Amtsblatt,
- einen Verweis auf das Protokoll über die Tagung des Rates, auf der der Rechtsakt angenommen wurde.

¹ Zur besseren Übersicht sind die Kurztitel, wie sie in den Tagesordnungen des Rates erscheinen, ebenfalls angegeben (in Kursivschrift).

² Mit Ausnahme bestimmter Rechtsakte von begrenzter Tragweite wie Verfahrensbeschlüsse, Ernennungen, punktuelle Haushaltsbeschlüsse usw.

³ Nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erlassene Gesetzgebungsakte tragen möglicherweise ein Datum, das von dem Datum der Ratstagung, auf der sie angenommen wurden, abweicht, da sie erst dann als erlassen gelten, wenn sie vom Präsidenten des Rates und vom Präsidenten des Europäischen Parlaments sowie von den Generalsekretären der beiden Organe unterzeichnet wurden.

Dieses Dokument ist auch zugänglich über die Website des Rates unter [Monatliche Aufstellung der Rechtsakte des Rates \(Rechtsakte\) – Consilium](#).

Die in der Aufstellung genannten Dokumente können über das öffentliche Register der Ratsdokumente eingesehen werden unter [Dokumente und Veröffentlichungen – Consilium](#).

Ist ein Dokument nicht unmittelbar verfügbar, so kann ein Antrag auf Zugang zu dem Dokument gestellt werden unter

[Dokumente und Veröffentlichungen – Beantragung eines Dokuments](#)

Dieses Dokument dient ausschließlich zur Information – maßgebend sind nur die Protokolle des Rates. Diese sind zugänglich über die Website des Rates unter [Ratsprotokolle – Consilium](#).

INFORMATIONEN ZU DEN VOM RAT IM APRIL 2020 ANGENOMMENEN RECHTSAKTEN

<p>Schriftliches Verfahren vom 2. April 2020 <i>Beschluss des Rates zur Ernennung des Sonderbeauftragten der Europäischen Union für den Dialog zwischen Belgrad und Pristina und andere regionale Angelegenheiten im Westbalkan</i> Beschluss (GASP) 2020/489 des Rates vom 2. April 2020 zur Ernennung des Sonderbeauftragten der Europäischen Union für den Dialog zwischen Belgrad und Pristina und andere regionale Angelegenheiten im Westbalkan ABI. L 105 vom 3.4.2020, S. 3-6</p>	<p style="text-align: right;">CM 1983/20 6754/20</p>
<p><i>Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1352/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Lage in Jemen</i> Verordnung (EU) 2020/488 des Rates vom 2. April 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1352/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Lage in Jemen ABI. L 105 vom 3.4.2020, S. 1-2</p>	<p style="text-align: right;">6831/20</p>
<p>Schriftliches Verfahren vom 3. April 2020 <i>Beschluss des Rates zum Bestehen eines übermäßigen Defizits in Rumänien</i> Beschluss (EU) 2020/509 des Rates vom 3. April 2020 zum Bestehen eines übermäßigen Defizits in Rumänien ABI. L 110 vom 8.4.2020, S. 58-59</p>	<p style="text-align: right;">CM 1868/20 6304/20</p>
<p>Schriftliches Verfahren vom 3. April 2020 <i>Empfehlung des Rates mit dem Ziel, das übermäßige öffentliche Defizit in Rumänien zu beenden</i> Empfehlung des Rates vom 3. April 2020 mit dem Ziel, das übermäßige öffentliche Defizit in Rumänien zu beenden (2020/C 116/01) ABI. C 116 vom 8.4.2020, S. 1-3</p>	<p style="text-align: right;">CM 1868/20 6305/20</p>
<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020 <i>Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Protokolls zum Kooperationsabkommen über ein globales ziviles Satellitennavigationssystem (GNSS) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine, mit dem der Beitritt der Republik Bulgarien, der Republik Kroatien und Rumäniens zur Europäischen Union berücksichtigt wird, im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten</i> Beschluss (EU) 2020/520 des Rates vom 18. November 2019 über die Unterzeichnung des Protokolls zum Kooperationsabkommen über ein globales ziviles Satellitennavigationssystem (GNSS) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine, mit dem der Beitritt der Republik Bulgarien, der Republik Kroatien und Rumäniens zur Europäischen Union berücksichtigt wird, im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten ABI. L 117 vom 15.4.2020, S. 1-2</p>	<p style="text-align: right;">CM 2020/20 13318/19</p>

<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020</p> <p><i>Beschluss des Rates über den im Namen der Europäischen Union im regionalen Lenkungsausschuss der Verkehrsgemeinschaft zu bestimmten Haushaltsangelegenheiten im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft zu vertretenden Standpunkt</i></p> <p>Beschluss (EU) 2020/522 des Rates vom 7. April 2020 über den im Namen der Europäischen Union im regionalen Lenkungsausschuss der Verkehrsgemeinschaft zu bestimmten Haushaltsangelegenheiten im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft zu vertretenden Standpunkt</p> <p>ABl. L 117 vom 15.4.2020, S. 9-9</p>	<p>CM 2013/20</p> <p>6432/20 6534/20</p>
<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020</p> <p><i>Beschluss des Rates zur Änderung des Beschlusses 2011/235/GASP über restriktive Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen angesichts der Lage in Iran</i></p> <p>Beschluss (GASP) 2020/512 des Rates vom 7. April 2020 zur Änderung des Beschlusses 2011/235/GASP über restriktive Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen angesichts der Lage in Iran</p> <p>ABl. L 113 vom 8.4.2020, S. 22-37</p>	<p>CM 2006/20</p> <p>6113/20</p>
<p><i>Durchführungsverordnung des Rates zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 359/2011 über restriktive Maßnahmen gegen bestimmte Personen, Organisationen und Einrichtungen angesichts der Lage in Iran</i></p> <p>Durchführungsverordnung (EU) 2020/510 des Rates vom 7. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 359/2011 über restriktive Maßnahmen gegen bestimmte Personen, Organisationen und Einrichtungen angesichts der Lage in Iran</p> <p>ABl. L 113 vom 8.4.2020, S. 1-17</p>	<p>6115/20</p>
<p><i>Beschluss des Rates zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2017/1869 über die Beratende Mission der Europäischen Union zur Unterstützung der Reform des Sicherheitssektors in Irak (EUAM Iraq)</i></p> <p>Beschluss (GASP) 2020/513 des Rates vom 7. April 2020 zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2017/1869 über die Beratende Mission der Europäischen Union zur Unterstützung der Reform des Sicherheitssektors in Irak (EUAM Iraq)</p> <p>ABl. L 113 vom 8.4.2020, S. 38-40</p>	<p>6270/20</p>

<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020 <i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 zu ihrer Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor</i> – <i>Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</i> Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 zu ihrer Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor – Vom Rat am 7. April 2020 angenommen</p>	<p>CM 1987/20 5115/20</p>
<p>Begründung des Rates</p> <p>Erklärung Belgiens</p> <p>Belgien hat die Ergebnisse der vorläufigen Einigung zur Kenntnis genommen, die am 11. Dezember zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat in Bezug auf die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I erzielt wurde.</p> <p>Belgien begrüßt die erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Lastkraftwagenfahrern, insbesondere durch das Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, und durch die Anwendung der Entsendung auf Kabotagebeförderungen. Die Aufnahme leichter Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich des gesamten Mobilitätspakets, die Rückkehr der Lastkraftwagen zur Niederlassung alle acht Wochen sowie der ehrgeizige Zeitplan für die Einführung neuer intelligenter Fahrtenstreifen, die eine bessere Durchsetzung der bestehenden und neuen Vorschriften ermöglichen werden, sollten künftig gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen.</p> <p>Belgien ist daher der Auffassung, dass es nicht kohärent ist, den Marktzugang durch die Vorgabe einer Karenzzeit von vier Tagen für die Kabotage weiter einzuschränken, während die Europäische Union gleichzeitig eine soziale Aufwärtskonvergenz gewährleisten wird.</p> <p>Nach unserem Verständnis stellt die Karenzzeit ein Handelshemmnis dar, das im Widerspruch zur Idee des Binnenmarkts und zu einer effizienten Logistikkette steht, da durch Kabotagebeförderungen Leerfahrten vermieden werden können.</p> <p>Wir bedauern außerdem, dass ein Vorschlag zur langfristigen Entsendung aufgenommen wurde, der weder im Vorschlag der Kommission noch in den Einigungen der beiden gesetzgebenden Organe enthalten war und noch nicht sorgfältig geprüft wurde.</p> <p>Trotz der positiven sozialen Elemente des Pakets wird Belgien sich daher der Stimme enthalten.</p>	<p>5115/1/20 REV 1 ADD 1</p>

Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Maltas, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns

Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern bringen ihre tiefe Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die vorläufige Einigung über das Mobilitätspaket I im Widerspruch zur grundlegenden Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt, zum Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitnehmer sowie zu den wichtigsten klimapolitischen Maßnahmen und Zielen der EU steht.

Insbesondere läuft die Verpflichtung, schwere Nutzfahrzeuge mindestens alle acht Wochen in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzusenden, den ehrgeizigen Klimazielen der EU zuwider, die die Europäische Kommission am 11. Dezember 2019 im neuen Grünen Deal dargelegt hat. Im Falle der Annahme wird eine solche Verpflichtung zu einem Anstieg der Zahl der Leerfahrten von Lastkraftwagen auf europäischen Straßen und in der Folge zu einem erheblichen Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor führen. Auf diesen Sektor entfällt bereits etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU.

Trotz unserer Bemühungen, diese Punkte hervorzuheben, und ungeachtet der wissenschaftlichen Erkenntnisse aus Studien über die Auswirkungen einer solchen Verpflichtung auf die Zunahme von Leerfahrten und CO₂-Emissionen mangelt es an Bewusstsein für die erwarteten Auswirkungen dieser Bestimmung, und rationale Argumente werden zurückgewiesen. Auch ist noch keine Folgenabschätzung auf EU-Ebene vorgelegt worden, obwohl die Agenda für bessere Rechtsetzung dies für alle derartigen Maßnahmen vorschreibt.

Die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat ist nur ein Beispiel der übermäßig restriktiven und diskriminierenden Maßnahmen, die im Mobilitätspaket I vorgeschlagen werden. Wir haben ähnliche Bedenken in Bezug auf die Beschränkungen der Kabotage in Form einer zu langen Karenzzeit. Diese Karenzzeit stellt eine protektionistische Maßnahme dar, die sich eher negativ auf den Binnenmarkt auswirken wird. Die obligatorische Rückkehr eines Lastkraftwagens sowie die Beschränkungen für Kabotagebeförderungen werden nach Schätzungen renommierter Forschungsinstitute jährlich zusätzliche Millionen Tonnen CO₂-Emissionen verursachen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass durch die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge Mitgliedstaaten benachteiligt werden, die aufgrund ihrer geografischen Lage erhebliche Schwierigkeiten bei der Erbringung von LKW-Transportdienstleistungen im Binnenmarkt haben werden, da ihre Fahrzeuge wesentlich größere Entfernungen zurücklegen und erhebliche natürliche Hindernisse überwinden müssen, insbesondere im Falle von Inseln.

Unlauterer Wettbewerb durch Betreiber aus Drittländern ist ebenfalls ein Faktor, der nicht angemessen behandelt wurde. Dies ist besonders besorgniserregend, da sich die vorgesehene Lösung nicht nur auf den Verkehrssektor, sondern auch auf die EU-Wirtschaft als Ganzes langfristig auswirken wird.

Der Verkehrssektor verdient einen fairen und robusten EU-Rechtsrahmen, mit dem seine Entwicklung weiter angekurbelt wird und gleichzeitig realistische und durchsetzbare Vorschriften gewährleistet werden. Anstatt ausgeglichener Bestimmungen und eines echten Kompromisses sieht die vorläufige Einigung restriktive, unverhältnismäßige und protektionistische Maßnahmen vor.

Das Mobilitätspaket I ist sowohl für den europäischen Binnenmarkt als auch für den Straßenverkehrssektor ein entscheidendes Dossier. Wir müssen heute mehr denn je das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und der Volkswirtschaften aller EU-Mitgliedstaaten im Einklang mit anderen EU-Politikbereichen gewährleisten.

	<p>Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Malta, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns</p> <p>Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern erheben Einwand dagegen, dass bei der technischen Überarbeitung der Texte durch die Rechts- und Sprachsachverständigen die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsklausel automatisch in die angenommene politische Einigung über die drei Rechtsakte des Mobilitätspakets I aufgenommen wurde.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit für die Ausübung der Zuständigkeiten der EU von größter Bedeutung sind. Dennoch ist die Aufnahme einer solchen Klausel in dieser späten Phase des Gesetzgebungsverfahrens allgemein keine gute Praxis und im Falle des Mobilitätspakets I besonders schwierig zu akzeptieren, weil das gesamte Dossier politisch sensibel ist und die vorgeschlagenen Bestimmungen langfristige Auswirkungen auf das Funktionieren des europäischen Kraftverkehrssektors haben.</p> <p>Bedauerlicherweise zeigt dies auch, dass aufgrund der schnellen Verfahren die Qualität der angenommenen Rechtsvorschriften beeinträchtigt wurde. Ferner möchten wir hervorheben, dass einige zentrale Bestimmungen der politischen Einigung nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung waren. Dies wurde auch von der Kommission in ihrer Erklärung auf der Tagung des ASfV (1. Teil) vom 20. Dezember 2019 anerkannt, in der sie bestätigt hat, dass einige Maßnahmen nicht Teil der am 31. Mai 2017 vorgelegten Vorschläge der Kommission waren und nicht einer Folgenabschätzung unterzogen wurden.</p> <p>Das Fehlen einer gründlichen Analyse verhindert, dass ordnungsgemäß bewertet werden kann, ob die in den drei Rechtsakten des Mobilitätspakets I vorgeschlagenen Maßnahmen mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar sind.</p>
--	--

Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Malta, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns

Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern rufen – in Anbetracht der beispiellosen Ausbreitung des Coronavirus COVID-19, die bereits tiefgreifende Auswirkungen auf den Straßenverkehrssektor hat und bedauerlicherweise auch noch weiterhin haben wird – dazu auf, die Arbeiten am Mobilitätspaket I bis zum Ende der Pandemie auszusetzen. Daher stimmen wir dagegen, das Dossier in dieser schwierigen Zeit im Wege eines schriftlichen Verfahrens anzunehmen.

Es wird damit gerechnet, dass die meisten Unternehmen ihre Tätigkeiten unterbrechen oder einstellen werden, was zu einer erheblichen Verringerung des Angebots an Beförderungsdienstleistungen – und damit der Lieferung von Gütern – zum Nachteil der EU-Bürgerinnen und -Bürger und des reibungslosen Funktionierens der Wirtschaft führen wird.

Angesichts der unverzichtbaren Rolle des Kraftverkehrs für die Wiederankurbelungsmaßnahmen in der Zeit nach der COVID-19-Krise und der schweren Verluste, die der Sektor bei der Bewältigung dieses Ausbruchs erlitten hat, werden der Kraftverkehr und die Wirtschaft in der EU nicht imstande sein, den keineswegs notwendigen Regulierungsschock, den das Mobilitätspaket I auslösen wird, zu verkraften. In diesem Zusammenhang müssen wir bedenken, dass es sich bei den weitaus meisten Kraftverkehrsunternehmen in der Europäischen Union um kleine und mittlere Unternehmen handelt, die besonders anfällig sind.

Unter den gegenwärtigen Umständen ist die Annahme des Mobilitätspakets I in seiner jetzigen Form weder sinnvoll noch gerechtfertigt. Wir möchten betonen, dass die wirtschaftliche Landschaft der EU nach der Coronavirus-Krise ganz anders aussehen wird, und unseres Erachtens wird der Straßenverkehrssektor neue Lösungen brauchen, um dieser neuen Wirklichkeit gerecht zu werden.

In Anbetracht der oben genannten Situation sind wir überzeugt, dass die im Rahmen des Mobilitätspakets I geplanten Lösungen umgestaltet werden müssen, um der neuen wirtschaftlichen Realität Rechnung zu tragen. Daher schlagen wir vor, die weiteren Arbeiten an diesem Dossier bis zum Ende der Pandemie auszusetzen.

Erklärung Estlands

Estland unterstützt uneingeschränkt die Ziele der ursprünglichen Vorschläge für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I, die den Weg für klare Vorschriften für den Straßentransport ebneten sollten. Estland ist der Auffassung, dass der Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in der Europäischen Union im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen des Binnenmarkts stehen und für den Wettbewerb offen, effizient und umweltfreundlich sein muss. Estland ist der Auffassung, dass zusätzliche Anforderungen nicht zu einem unzumutbaren Verwaltungsaufwand für Unternehmen oder Behörden führen oder im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der Europäischen Union stehen dürfen.

Während der Verhandlungen über das Paket hat Estland einen konstruktiven Ansatz verfolgt, indem es bemüht war, Vorschläge zu berücksichtigen und zu unterstützen, mit denen die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessert, illegale Marktpraktiken bekämpft und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringert würden. Die Verhandlungen führten jedoch zu einer Einigung, die einen Wettbewerbsnachteil für estnische Verkehrsunternehmen mit sich bringt, insbesondere dadurch, dass die Kraftverkehrsunternehmen verpflichtet werden, die Tätigkeit ihrer Flotte so zu organisieren, dass sichergestellt ist, dass ihre Fahrzeuge innerhalb von acht Wochen nach dem Verlassen des Niederlassungsmitgliedstaats dorthin zurückkehren („obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge“).

Diese Verpflichtung war nicht Teil des ursprünglichen Pakets. Sie wurde keiner materiellen Folgenabschätzung unterzogen, was Anlass zu Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung gibt. Ferner beschränkt die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat den geografischen Tätigkeitsbereich der Kraftverkehrsunternehmen dieses Mitgliedstaats und steht somit nicht im Einklang mit dem Ziel des Mobilitätspakets I, gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Da diese Verpflichtung zu einer höheren Zahl der Leerfahrten und zusätzlichen CO₂-Emissionen führen wird, ist Estland außerdem der Auffassung, dass diese Anforderung im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der EU und den Zielen des Übereinkommens von Paris steht. Sie steht nicht im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. Dezember 2019.

Ferner hält Estland diese Anforderung für unverhältnismäßig, da die Einigung bereits Maßnahmen zur Bekämpfung des Phänomens der sogenannten Briefkastenfirmen enthält. Die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge wird potenziell Anreize für solche Praktiken schaffen und darüber hinaus Kraftverkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten in Randlage zur Verlegung ihres Standortes anregen, was zu einem Rückgang der Arbeitsplätze und Steuereinnahmen führen würde.

Da die Maßnahme zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens führen könnte, ist Estland schließlich besorgt über ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Aus diesem Grund und unter Bekräftigung seiner Unterstützung für die Ziele des ursprünglichen Vorschlags für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I bedauert Estland, dass die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge in die Einigung aufgenommen wurde. Vor diesem Hintergrund wird Estland gegen die genannte Einigung stimmen.

Erklärung Ungarns

Ungarn möchte erneut seine Besorgnis über die schädlichen, marktverzerrenden und negativen Auswirkungen der verschiedenen Bestandteile des ersten Mobilitätspakets auf das Klima zum Ausdruck bringen und bedauert sehr, dass angemessene und umfassende Folgenabschätzungen fehlen, was den ursprünglichen Zielen des ersten Mobilitätspakets zuwiderläuft.

Ungarn war stets bereit, Betrug, Missbrauch und unlautere Praktiken zu bekämpfen und sich mit den sozialen Bedingungen der Kraftfahrer im Kraftverkehrssektor auseinanderzusetzen. Bei der Lösung dieser Probleme sollten wir Fragmentierung, Protektionismus und einen übermäßigen Verwaltungsaufwand für die europäischen Verkehrsunternehmen, die auf dem Kraftverkehrsinnenmarkt fair agieren, vermeiden. Für uns ist die Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes nicht verhandelbar, da sie in einer Zeit zunehmender weltwirtschaftlicher Spannungen zu mehr Arbeitsplätzen und mehr Wettbewerbsfähigkeit in Europa führen wird.

Daher hätten wir mit diesem Paket sicherstellen müssen, dass mit dem künftige EU-Rechtsrahmen Wettbewerbsvorteile in vollem Umfang ausgeschöpft und gleichzeitig fairer Wettbewerb und angemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer gewährleistet werden können. Stattdessen wird in der endgültigen Einigung dieses ausgewogene Verhältnis nicht erreicht und nur ein Ansatz bevorzugt, der auf nationalem Protektionismus und im betreffenden Sektor nicht durchsetzbaren Vorschriften beruht.

Insbesondere sind wir davon überzeugt, dass die spezifische Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern im Kraftverkehrssektor („lex specialis“) die Grundfreiheiten in ungerechtfertigter Weise beschränken und dadurch die Wettbewerbsbedingungen in der EU verzerren. Wir stellen fest, dass mit der endgültigen Einigung unsere Bedenken hinsichtlich der Trennung der Frage des Kraftverkehrs von der Änderung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern [Richtlinie (EU) 2018/957] bestätigt werden. Insbesondere war das eingeführte geteilte Modell für die Entsendung von Kraftfahrern nicht im Vorschlag der Kommission vorgesehen und somit auch nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung. Zweitens halten wir es auch für höchst problematisch, dass das vollständige Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, dem Mangel an geeigneten Ruhebereichen mit angemessener Unterbringung der Kraftfahrer in der EU nicht Rechnung trägt. Ein solches Verbot wäre somit eine Vorschrift der Union, die nicht durchgesetzt werden kann, wodurch ihre Rechtmäßigkeit in Frage gestellt würde.

Drittens läuft im Zusammenhang mit unseren Klimazielen die Verpflichtung, die Fahrzeuge mindestens alle acht Wochen in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzusenden, den ehrgeizigen Klimazielen der EU zuwider, die die Europäische Kommission am 11. Dezember 2019 im neuen Grünen Deal vorgestellt hat. Im Falle der Annahme wird eine solche Vorschrift zu einem Anstieg der Zahl der Leerfahrten von Lastkraftwagen auf europäischen Straßen und in der Folge zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Kraftverkehrssektor führen.

Die Gefahr, einen unfairen Wettbewerbsvorteil für Unternehmen aus Drittländern zu schaffen, ist ebenfalls ein Faktor, der in der endgültigen Einigung nicht angemessen berücksichtigt wird. Zudem bringt die vorgeschriebene sehr kostspielige Ersetzung von Fahrtensschreibern einen Wettbewerbsvorteil für Verkehrsunternehmen aus Drittländern mit sich, da das Datum des Einbaus intelligenter Fahrtensschreiber bei Fahrzeugen von Unternehmen, die auf der Grundlage des AETR tätig sind, ungewiss ist.

Die Modernisierung des europäischen Kraftverkehrssektors, der eine tragende Säule der europäischen Wirtschaft darstellt, ist sowohl unter sozialen Aspekten als auch unter Wettbewerbsaspekten notwendig. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden, wenn nicht vollständig berücksichtigt wird, dass die Errungenschaften des Binnenmarkts zu wahren sind und sein Funktionieren zu gewährleisten ist, und wenn nicht verantwortungsvoll gehandelt wird, um die ehrgeizigen Klimaziele zu verwirklichen.

<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020</p> <p><i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrunterschiede sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtschreibern</i></p> <p>– <i>Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</i></p> <p>Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrunterschiede sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtschreibern – Vom Rat am 7. April 2020 angenommen</p>	<p>CM 1986/20</p> <p>5114/20</p>
<p>Begründung des Rates</p> <p>Erklärung Belgiens</p> <p>Belgien hat die Ergebnisse der vorläufigen Einigung zur Kenntnis genommen, die am 11. Dezember zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat in Bezug auf die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I erzielt wurde.</p> <p>Belgien begrüßt die erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Lastkraftwagenfahrern, insbesondere durch das Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, und durch die Anwendung der Entscheidung auf Kabotagebeförderungen. Die Aufnahme leichter Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich des gesamten Mobilitätspakets, die Rückkehr der Lastkraftwagen zur Niederlassung alle acht Wochen sowie der ehrgeizige Zeitplan für die Einführung neuer intelligenter Fahrtschreiber, die eine bessere Durchsetzung der bestehenden und neuen Vorschriften ermöglichen werden, sollten künftig gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen.</p> <p>Belgien ist daher der Auffassung, dass es nicht kohärent ist, den Marktzugang durch die Vorgabe einer Karenzzeit von vier Tagen für die Kabotage weiter einzuschränken, während die Europäische Union gleichzeitig eine soziale Aufwärtskonvergenz gewährleisten wird.</p> <p>Nach unserem Verständnis stellt die Karenzzeit ein Handelshemmnis dar, das im Widerspruch zur Idee des Binnenmarkts und zu einer effizienten Logistikkette steht, da durch Kabotagebeförderungen Leerfahrten vermieden werden können.</p> <p>Wir bedauern außerdem, dass ein Vorschlag zur langfristigen Entscheidung aufgenommen wurde, der weder im Vorschlag der Kommission noch in den Einigungen der beiden gesetzgebenden Organe enthalten war und noch nicht sorgfältig geprüft wurde.</p> <p>Trotz der positiven sozialen Elemente des Pakets wird Belgien sich daher der Stimme enthalten.</p>	<p>5114/1/20</p> <p>REV 1 ADD 1</p>

Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Maltas, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns

Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern bringen ihre tiefe Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die vorläufige Einigung über das Mobilitätspaket I im Widerspruch zur grundlegenden Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt, zum Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitnehmer sowie zu den wichtigsten klimapolitischen Maßnahmen und Zielen der EU steht.

Inbesondere läuft die Verpflichtung, schwere Nutzfahrzeuge mindestens alle acht Wochen in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzusenden, den ehrgeizigen Klimazielen der EU zuwider, die die Europäische Kommission am 11. Dezember 2019 im neuen Grünen Deal dargelegt hat. Im Falle der Annahme wird eine solche Verpflichtung zu einem Anstieg der Zahl der Leerfahrten von Lastkraftwagen auf europäischen Straßen und in der Folge zu einem erheblichen Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor führen. Auf diesen Sektor entfällt bereits etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU.

Trotz unserer Bemühungen, diese Punkte hervorzuheben, und ungeachtet der wissenschaftlichen Erkenntnisse aus Studien über die Auswirkungen einer solchen Verpflichtung auf die Zunahme von Leerfahrten und CO₂-Emissionen mangelt es an Bewusstsein für die erwarteten Auswirkungen dieser Bestimmung, und rationale Argumente werden zurückgewiesen. Auch ist noch keine Folgenabschätzung auf EU-Ebene vorgelegt worden, obwohl die Agenda für bessere Rechtsetzung dies für alle derartigen Maßnahmen vorschreibt.

Die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat ist nur ein Beispiel der übermäßig restriktiven und diskriminierenden Maßnahmen, die im Mobilitätspaket I vorgeschlagen werden. Wir haben ähnliche Bedenken in Bezug auf die Beschränkungen der Kabotage in Form einer zu langen Karenzzeit. Diese Karenzzeit stellt eine protektionistische Maßnahme dar, die sich eher negativ auf den Binnenmarkt auswirken wird. Die obligatorische Rückkehr eines Lastkraftwagens sowie die Beschränkungen für Kabotagebeförderungen werden nach Schätzungen renommierter Forschungsinstitute jährlich zusätzliche Millionen Tonnen CO₂-Emissionen verursachen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass durch die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge Mitgliedstaaten benachteiligt werden, die aufgrund ihrer geografischen Lage erhebliche Schwierigkeiten bei der Erbringung von LKW-Transportdienstleistungen im Binnenmarkt haben werden, da ihre Fahrzeuge wesentlich größere Entfernungen zurücklegen und erhebliche natürliche Hindernisse überwinden müssen, insbesondere im Falle von Inseln.

Unlauterer Wettbewerb durch Betreiber aus Drittländern ist ebenfalls ein Faktor, der nicht angemessen behandelt wurde. Dies ist besonders besorgniserregend, da sich die vorgesehene Lösung nicht nur auf den Verkehrssektor, sondern auch auf die EU-Wirtschaft als Ganzes langfristig auswirken wird.

Der Verkehrssektor verdient einen fairen und robusten EU-Rechtsrahmen, mit dem seine Entwicklung weiter angekurbelt wird und gleichzeitig realistische und durchsetzbare Vorschriften gewährleistet werden. Anstatt ausgeglichener Bestimmungen und eines echten Kompromisses sieht die vorläufige Einigung restriktive, unverhältnismäßige und protektionistische Maßnahmen vor.

Das Mobilitätspaket I ist sowohl für den europäischen Binnenmarkt als auch für den Straßenverkehrssektor ein entscheidendes Dossier. Wir müssen heute mehr denn je das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und der Volkswirtschaften aller EU-Mitgliedstaaten im Einklang mit anderen EU-Politikbereichen gewährleisten.

	<p>Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Malta, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns</p> <p>Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern erheben Einwand dagegen, dass bei der technischen Überarbeitung der Texte durch die Rechts- und Sprachsachverständigen die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsklausel automatisch in die angenommene politische Einigung über die drei Rechtsakte des Mobilitätspakets I aufgenommen wurde.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit für die Ausübung der Zuständigkeiten der EU von größter Bedeutung sind. Dennoch ist die Aufnahme einer solchen Klausel in dieser späten Phase des Gesetzgebungsverfahrens allgemein keine gute Praxis und im Falle des Mobilitätspakets I besonders schwierig zu akzeptieren, weil das gesamte Dossier politisch sensibel ist und die vorgeschlagenen Bestimmungen langfristige Auswirkungen auf das Funktionieren des europäischen Kraftverkehrssektors haben.</p> <p>Bedauerlicherweise zeigt dies auch, dass aufgrund der schnellen Verfahren die Qualität der angenommenen Rechtsvorschriften beeinträchtigt wurde. Ferner möchten wir hervorheben, dass einige zentrale Bestimmungen der politischen Einigung nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung waren. Dies wurde auch von der Kommission in ihrer Erklärung auf der Tagung des ASfV (1. Teil) vom 20. Dezember 2019 anerkannt, in der sie bestätigt hat, dass einige Maßnahmen nicht Teil der am 31. Mai 2017 vorgelegten Vorschläge der Kommission waren und nicht einer Folgenabschätzung unterzogen wurden.</p> <p>Das Fehlen einer gründlichen Analyse verhindert, dass ordnungsgemäß bewertet werden kann, ob die in den drei Rechtsakten des Mobilitätspakets I vorgeschlagenen Maßnahmen mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar sind.</p>
--	--

Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Maltas, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns

Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern rufen – in Anbetracht der beispiellosen Ausbreitung des Coronavirus COVID-19, die bereits tiefgreifende Auswirkungen auf den Straßenverkehrssektor hat und bedauerlicherweise auch noch weiterhin haben wird – dazu auf, die Arbeiten am Mobilitätspaket I bis zum Ende der Pandemie auszusetzen. Daher stimmen wir dagegen, das Dossier in dieser schwierigen Zeit im Wege eines schriftlichen Verfahrens anzunehmen.

Es wird damit gerechnet, dass die meisten Unternehmen ihre Tätigkeiten unterbrechen oder einstellen werden, was zu einer erheblichen Verringerung des Angebots an Beförderungsdienstleistungen – und damit der Lieferung von Gütern – zum Nachteil der EU-Bürgerinnen und -Bürger und des reibungslosen Funktionierens der Wirtschaft führen wird.

Angesichts der unverzichtbaren Rolle des Kraftverkehrs für die Wiederankurbelungsmaßnahmen in der Zeit nach der COVID-19-Krise und der schweren Verluste, die der Sektor bei der Bewältigung dieses Ausbruchs erlitten hat, werden der Kraftverkehr und die Wirtschaft in der EU nicht imstande sein, den keineswegs notwendigen Regulierungsschock, den das Mobilitätspaket I auslösen wird, zu verkraften. In diesem Zusammenhang müssen wir bedenken, dass es sich bei den weitaus meisten Kraftverkehrsunternehmen in der Europäischen Union um kleine und mittlere Unternehmen handelt, die besonders anfällig sind.

Unter den gegenwärtigen Umständen ist die Annahme des Mobilitätspakets I in seiner jetzigen Form weder sinnvoll noch gerechtfertigt. Wir möchten betonen, dass die wirtschaftliche Landschaft der EU nach der Coronavirus-Krise ganz anders aussehen wird, und unseres Erachtens wird der Straßenverkehrssektor neue Lösungen brauchen, um dieser neuen Wirklichkeit gerecht zu werden.

In Anbetracht der oben genannten Situation sind wir überzeugt, dass die im Rahmen des Mobilitätspakets I geplanten Lösungen umgestaltet werden müssen, um der neuen wirtschaftlichen Realität Rechnung zu tragen. Daher schlagen wir vor, die weiteren Arbeiten an diesem Dossier bis zum Ende der Pandemie auszusetzen.

Erklärung Estlands

Estland unterstützt uneingeschränkt die Ziele der ursprünglichen Vorschläge für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I, die den Weg für klare Vorschriften für den Straßentransport ebnen sollten. Estland ist der Auffassung, dass der Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in der Europäischen Union im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen des Binnenmarkts stehen und für den Wettbewerb offen, effizient und umweltfreundlich sein muss. Estland ist der Auffassung, dass zusätzliche Anforderungen nicht zu einem unzumutbaren Verwaltungsaufwand für Unternehmen oder Behörden führen oder im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der Europäischen Union stehen dürfen.

Während der Verhandlungen über das Paket hat Estland einen konstruktiven Ansatz verfolgt, indem es bemüht war, Vorschläge zu berücksichtigen und zu unterstützen, mit denen die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessert, illegale Marktpraktiken bekämpft und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringert würden. Die Verhandlungen führten jedoch zu einer Einigung, die einen Wettbewerbsnachteil für estnische Verkehrsunternehmen mit sich bringt, insbesondere dadurch, dass die Kraftverkehrsunternehmen verpflichtet werden, die Tätigkeit ihrer Flotte so zu organisieren, dass sichergestellt ist, dass ihre Fahrzeuge innerhalb von acht Wochen nach dem Verlassen des Niederlassungsmitgliedstaats dorthin zurückkehren („obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge“).

Diese Verpflichtung war nicht Teil des ursprünglichen Pakets. Sie wurde keiner materiellen Folgenabschätzung unterzogen, was Anlass zu Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung gibt.

Ferner beschränkt die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat den geografischen Tätigkeitsbereich der Kraftverkehrsunternehmen dieses Mitgliedstaats und steht somit nicht im Einklang mit dem Ziel des Mobilitätspakets I, gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Da diese Verpflichtung zu einer höheren Zahl der Leerfahrten und zusätzlichen CO₂-Emissionen führen wird, ist Estland außerdem der Auffassung, dass diese Anforderung im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der EU und den Zielen des Übereinkommens von Paris steht. Sie steht nicht im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. Dezember 2019.

Ferner hält Estland diese Anforderung für unverhältnismäßig, da die Einigung bereits Maßnahmen zur Bekämpfung des Phänomens der sogenannten Briefkastenfirmen enthält. Die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge wird potenziell Anreize für solche Praktiken schaffen und darüber hinaus Kraftverkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten in Randlage zur Verlegung ihres Standortes anregen, was zu einem Rückgang der Arbeitsplätze und Steuereinnahmen führen würde.

Da die Maßnahme zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens führen könnte, ist Estland schließlich besorgt über ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Aus diesem Grund und unter Befräftigung seiner Unterstützung für die Ziele des ursprünglichen Vorschlags für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I bedauert Estland, dass die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge in die Einigung aufgenommen wurde. Vor diesem Hintergrund wird Estland gegen die genannte Einigung stimmen.

Erklärung Ungarns

Ungarn möchte erneut seine Besorgnis über die schädlichen, marktverzerrenden und negativen Auswirkungen der verschiedenen Bestandteile des ersten Mobilitätspakets auf das Klima zum Ausdruck bringen und bedauert sehr, dass angemessene und umfassende Folgenabschätzungen fehlen, was den ursprünglichen Zielen des ersten Mobilitätspakets zuwiderläuft.

Ungarn war stets bereit, Betrug, Missbrauch und unlautere Praktiken zu bekämpfen und sich mit den sozialen Bedingungen der Kraftfahrer im Kraftverkehrssektor auseinanderzusetzen. Bei der Lösung dieser Probleme sollten wir Fragmentierung, Protektionismus und einen übermäßigen Verwaltungsaufwand für die europäischen Verkehrsunternehmen, die auf dem Kraftverkehrsbinnenmarkt fair agieren, vermeiden. Für uns ist die Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes nicht verhandelbar, da sie in einer Zeit zunehmender weltwirtschaftlicher Spannungen zu mehr Arbeitsplätzen und mehr Wettbewerbsfähigkeit in Europa führen wird.

Daher hätten wir mit diesem Paket sicherstellen müssen, dass mit dem künftige EU-Rechtsrahmen Wettbewerbsvorteile in vollem Umfang ausgeschöpft und gleichzeitig fairer Wettbewerb und angemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer gewährleistet werden können. Stattdessen wird in der endgültigen Einigung dieses ausgewogene Verhältnis nicht erreicht und nur ein Ansatz bevorzugt, der auf nationalem Protektionismus und im betreffenden Sektor nicht durchsetzbaren Vorschriften beruht.

Insbesondere sind wir davon überzeugt, dass die spezifische Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern im Kraftverkehrssektor („lex specialis“) die Grundfreiheiten in ungerechtfertigter Weise beschränken und dadurch die Wettbewerbsbedingungen in der EU verzerren. Wir stellen fest, dass mit der endgültigen Einigung unsere Bedenken hinsichtlich der Trennung der Frage des Kraftverkehrs von der Änderung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern [Richtlinie (EU) 2018/957] bestätigt werden. Insbesondere war das eingeführte geteilte Modell für die Entsendung von Kraftfahrern nicht im Vorschlag der Kommission vorgesehen und somit auch nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung.

Zweitens halten wir es auch für höchst problematisch, dass das vollständige Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, dem Mangel an geeigneten Ruhebereichen mit angemessener Unterbringung der Kraftfahrer in der EU nicht Rechnung trägt. Ein solches Verbot wäre somit eine Vorschrift der Union, die nicht durchgesetzt werden kann, wodurch ihre Rechtmäßigkeit in Frage gestellt würde.

Drittens läuft im Zusammenhang mit unseren Klimazielen die Verpflichtung, die Fahrzeuge mindestens alle acht Wochen in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzusenden, den ehrgeizigen Klimazielen der EU zuwider, die die Europäische Kommission am 11. Dezember 2019 im neuen Grünen Deal vorgestellt hat. Im Falle der Annahme wird eine solche Vorschrift zu einem Anstieg der Zahl der Leerfahrten von Lastkraftwagen auf europäischen Straßen und in der Folge zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Kraftverkehrssektor führen.

Die Gefahr, einen unfairen Wettbewerbsvorteil für Unternehmen aus Drittländern zu schaffen, ist ebenfalls ein Faktor, der in der endgültigen Einigung nicht angemessen berücksichtigt wird. Zudem bringt die vorgeschriebene sehr kostspielige Ersetzung von Fahrtensschreibern einen Wettbewerbsvorteil für Verkehrsunternehmen aus Drittländern mit sich, da das Datum des Einbaus intelligenter Fahrtensschreiber bei Fahrzeugen von Unternehmen, die auf der Grundlage des AETR tätig sind, ungewiss ist.

Die Modernisierung des europäischen Kraftverkehrssektors, der eine tragende Säule der europäischen Wirtschaft darstellt, ist sowohl unter sozialen Aspekten als auch unter Wettbewerbsaspekten notwendig. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden, wenn nicht vollständig berücksichtigt wird, dass die Errungenschaften des Binnenmarkts zu wahren sind und sein Funktionen zu gewährleisten ist, und wenn nicht verantwortungsvoll gehandelt wird, um die ehrgeizigen Klimaziele zu verwirklichen.

<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020</p> <p><i>Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012</i></p> <p>– <i>Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</i></p> <p>Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 – Vom Rat am 7. April 2020 angenommen</p>	<p>CM 1985/20</p> <p>5112/20</p>
<p>Begründung des Rates</p>	<p>5112/1/20</p> <p>REV 1 ADD 1</p>
<p>Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Maltas, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns</p> <p>Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern bringen ihre tiefe Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die vorläufige Einigung über das Mobilitätspaket I im Widerspruch zur grundlegenden Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt, zum Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitnehmer sowie zu den wichtigsten klimapolitischen Maßnahmen und Zielen der EU steht.</p> <p>Insbesondere läuft die Verpflichtung, schwere Nutzfahrzeuge mindestens alle acht Wochen in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzusenden, den ehrgeizigen Klimazielen der EU zuwider, die die Europäische Kommission am 11. Dezember 2019 im neuen Grünen Deal dargelegt hat. Im Falle der Annahme wird eine solche Verpflichtung zu einem Anstieg der Zahl der Leerfahrten von Lastkraftwagen auf europäischen Straßen und in der Folge zu einem erheblichen Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor führen. Auf diesen Sektor entfällt bereits etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU.</p> <p>Trotz unserer Bemühungen, diese Punkte hervorzuheben, und ungeachtet der wissenschaftlichen Erkenntnisse aus Studien über die Auswirkungen einer solchen Verpflichtung auf die Zunahme von Leerfahrten und CO₂-Emissionen mangelt es an Bewusstsein für die erwarteten Auswirkungen dieser Bestimmung, und rationale Argumente werden zurückgewiesen. Auch ist noch keine Folgenabschätzung auf EU-Ebene vorgelegt worden, obwohl die Agenda für bessere Rechtsetzung dies für alle derartigen Maßnahmen vorschreibt.</p> <p>Die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat ist nur ein Beispiel der übermäßig restriktiven und diskriminierenden Maßnahmen, die im Mobilitätspaket I vorgeschlagen werden. Wir haben ähnliche Bedenken in Bezug auf die Beschränkungen der Kabotage in Form einer zu langen Karenzzeit. Diese Karenzzeit stellt eine protektionistische Maßnahme dar, die sich eher negativ auf den Binnenmarkt auswirken wird. Die obligatorische Rückkehr eines Lastkraftwagens sowie die Beschränkungen für Kabotagebeförderungen werden nach Schätzungen renommierter Forschungsinstitute jährlich zusätzliche Millionen Tonnen CO₂-Emissionen verursachen.</p>	

<p>Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass durch die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge Mitgliedstaaten benachteiligt werden, die aufgrund ihrer geografischen Lage erhebliche Schwierigkeiten bei der Erbringung von LKW-Transportdienstleistungen im Binnenmarkt haben werden, da ihre Fahrzeuge wesentlich größere Entfernungen zurücklegen und erhebliche natürliche Hindernisse überwinden müssen, insbesondere im Falle von Inseln.</p> <p>Unlauterer Wettbewerb durch Betreiber aus Drittländern ist ebenfalls ein Faktor, der nicht angemessen behandelt wurde. Dies ist besonders besorgniserregend, da sich die vorgesehene Lösung nicht nur auf den Verkehrssektor, sondern auch auf die EU-Wirtschaft als Ganzes langfristig auswirken wird.</p> <p>Der Verkehrssektor verdient einen fairen und robusten EU-Rechtsrahmen, mit dem seine Entwicklung weiter angekurbelt wird und gleichzeitig realistische und durchsetzbare Vorschriften gewährleistet werden. Anstatt ausgeglichener Bestimmungen und eines echten Kompromisses sieht die vorläufige Einigung restriktive, unverhältnismäßige und protektionistische Maßnahmen vor.</p> <p>Das Mobilitätspaket I ist sowohl für den europäischen Binnenmarkt als auch für den Straßenverkehrssektor ein entscheidendes Dossier. Wir müssen heute mehr denn je das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und der Volkswirtschaften aller EU-Mitgliedstaaten im Einklang mit anderen EU-Politikbereichen gewährleisten.</p>	
<p>Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Maltas, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns</p> <p>Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern erheben Einwand dagegen, dass bei der technischen Überarbeitung der Texte durch die Rechts- und Sprachsachverständigen die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsklausel automatisch in die angenommene politische Einigung über die drei Rechtsakte des Mobilitätspakets I aufgenommen wurde.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit für die Ausübung der Zuständigkeiten der EU von größter Bedeutung sind. Dennoch ist die Aufnahme einer solchen Klausel in dieser späten Phase des Gesetzgebungsverfahrens allgemein keine gute Praxis und im Falle des Mobilitätspakets I besonders schwierig zu akzeptieren, weil das gesamte Dossier politisch sensibel ist und die vorgeschlagenen Bestimmungen langfristige Auswirkungen auf das Funktionieren des europäischen Kraftverkehrssektors haben.</p> <p>Bedauerlicherweise zeigt dies auch, dass aufgrund der schnellen Verfahren die Qualität der angenommenen Rechtsvorschriften beeinträchtigt wurde. Ferner möchten wir hervorheben, dass einige zentrale Bestimmungen der politischen Einigung nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung waren. Dies wurde auch von der Kommission in ihrer Erklärung auf der Tagung des AStV (1. Teil) vom 20. Dezember 2019 anerkannt, in der sie bestätigt hat, dass einige Maßnahmen nicht Teil der am 31. Mai 2017 vorgelegten Vorschläge der Kommission waren und nicht einer Folgenabschätzung unterzogen wurden.</p> <p>Das Fehlen einer gründlichen Analyse verhindert, dass ordnungsgemäß bewertet werden kann, ob die in den drei Rechtsakten des Mobilitätspakets I vorgeschlagenen Maßnahmen mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar sind.</p>	

Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Maltas, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns

Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern rufen – in Anbetracht der beispiellosen Ausbreitung des Coronavirus COVID-19, die bereits tiefgreifende Auswirkungen auf den Straßenverkehrssektor hat und bedauerlicherweise auch noch weiterhin haben wird – dazu auf, die Arbeiten am Mobilitätspaket I bis zum Ende der Pandemie auszusetzen. Daher stimmen wir dagegen, das Dossier in dieser schwierigen Zeit im Wege eines schriftlichen Verfahrens anzunehmen.

Es wird damit gerechnet, dass die meisten Unternehmen ihre Tätigkeiten unterbrechen oder einstellen werden, was zu einer erheblichen Verringerung des Angebots an Beförderungsdienstleistungen – und damit der Lieferung von Gütern – zum Nachteil der EU-Bürgerinnen und -Bürger und des reibungslosen Funktionierens der Wirtschaft führen wird.

Angesichts der unverzichtbaren Rolle des Kraftverkehrs für die Wiederankurbelungsmaßnahmen in der Zeit nach der COVID-19-Krise und der schweren Verluste, die der Sektor bei der Bewältigung dieses Ausbruchs erlitten hat, werden der Kraftverkehr und die Wirtschaft in der EU nicht imstande sein, den keineswegs notwendigen Regulierungsschock, den das Mobilitätspaket I auslösen wird, zu verkraften. In diesem Zusammenhang müssen wir bedenken, dass es sich bei den weitaus meisten Kraftverkehrsunternehmen in der Europäischen Union um kleine und mittlere Unternehmen handelt, die besonders anfällig sind.

Unter den gegenwärtigen Umständen ist die Annahme des Mobilitätspakets I in seiner jetzigen Form weder sinnvoll noch gerechtfertigt. Wir möchten betonen, dass die wirtschaftliche Landschaft der EU nach der Coronavirus-Krise ganz anders aussehen wird, und unseres Erachtens wird der Straßenverkehrssektor neue Lösungen brauchen, um dieser neuen Wirklichkeit gerecht zu werden.

In Anbetracht der oben genannten Situation sind wir überzeugt, dass die im Rahmen des Mobilitätspakets I geplanten Lösungen umgestaltet werden müssen, um der neuen wirtschaftlichen Realität Rechnung zu tragen. Daher schlagen wir vor, die weiteren Arbeiten an diesem Dossier bis zum Ende der Pandemie auszusetzen.

Erklärung Estlands

Estland unterstützt uneingeschränkt die Ziele der ursprünglichen Vorschläge für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I, die den Weg für klare Vorschriften für den Straßenverkehr ebnet. Estland ist der Auffassung, dass der Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in der Europäischen Union im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen des Binnenmarkts stehen und für den Wettbewerb offen, effizient und umweltfreundlich sein muss. Estland ist der Auffassung, dass zusätzliche Anforderungen nicht zu einem unzumutbaren Verwaltungsaufwand für Unternehmen oder Behörden führen oder im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der Europäischen Union stehen dürfen.

Während der Verhandlungen über das Paket hat Estland einen konstruktiven Ansatz verfolgt, indem es bemüht war, Vorschläge zu berücksichtigen und zu unterstützen, mit denen die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessert, illegale Marktpraktiken bekämpft und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringert würden. Die Verhandlungen führten jedoch zu einer Einigung, die einen Wettbewerbsnachteil für estnische Verkehrsunternehmen mit sich bringt, insbesondere dadurch, dass die Kraftverkehrsunternehmen verpflichtet werden, die Tätigkeit ihrer Flotte so zu organisieren, dass sichergestellt ist, dass ihre Fahrzeuge innerhalb von acht Wochen nach dem Verlassen des Niederlassungsmitgliedstaats dorthin zurückkehren („obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge“).

Diese Verpflichtung war nicht Teil des ursprünglichen Pakets. Sie wurde keiner materiellen Folgenabschätzung unterzogen, was Anlass zu Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung gibt.

Ferner beschränkt die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat den geografischen Tätigkeitsbereich der Kraftverkehrsunternehmen dieses Mitgliedstaats und steht somit nicht im Einklang mit dem Ziel des Mobilitätspakets I, gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Da diese Verpflichtung zu einer höheren Zahl der Leerfahrten und zusätzlichen CO₂-Emissionen führen wird, ist Estland außerdem der Auffassung, dass diese Anforderung im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der EU und den Zielen des Übereinkommens von Paris steht. Sie steht nicht im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. Dezember 2019.

Ferner hält Estland diese Anforderung für unverhältnismäßig, da die Einigung bereits Maßnahmen zur Bekämpfung des Phänomens der sogenannten Briefkastenfirmen enthält. Die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge wird potenziell Anreize für solche Praktiken schaffen und darüber hinaus Kraftverkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten in Randlage zur Verlegung ihres Standortes anregen, was zu einem Rückgang der Arbeitsplätze und Steuereinnahmen führen würde.

Da die Maßnahme zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens führen könnte, ist Estland schließlich besorgt über ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Aus diesem Grund und unter Bekräftigung seiner Unterstützung für die Ziele des ursprünglichen Vorschlags für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I bedauert Estland, dass die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge in die Einigung aufgenommen wurde. Vor diesem Hintergrund wird Estland gegen die genannte Einigung stimmen.

Erklärung Ungarns

Ungarn möchte erneut seine Besorgnis über die schädlichen, marktverzerrenden und negativen Auswirkungen der verschiedenen Bestandteile des ersten Mobilitätspakets auf das Klima zum Ausdruck bringen und bedauert sehr, dass angemessene und umfassende Folgenabschätzungen fehlen, was den ursprünglichen Zielen des ersten Mobilitätspakets zuwiderläuft.

Ungarn war stets bereit, Betrug, Missbrauch und unlautere Praktiken zu bekämpfen und sich mit den sozialen Bedingungen der Kraftfahrer im Kraftverkehrssektor auseinanderzusetzen. Bei der Lösung dieser Probleme sollten wir Fragmentierung, Protektionismus und einen übermäßigen Verwaltungsaufwand für die europäischen Verkehrsunternehmen, die auf dem Kraftverkehrsbinnenmarkt fair agieren, vermeiden. Für uns ist die Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes nicht verhandelbar, da sie in einer Zeit zunehmender weltwirtschaftlicher Spannungen zu mehr Arbeitsplätzen und mehr Wettbewerbsfähigkeit in Europa führen wird.

Daher hätten wir mit diesem Paket sicherstellen müssen, dass mit dem künftige EU-Rechtsrahmen Wettbewerbsvorteile in vollem Umfang ausgeschöpft und gleichzeitig fairer Wettbewerb und angemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer gewährleistet werden können. Stattdessen wird in der endgültigen Einigung dieses ausgewogene Verhältnis nicht erreicht und nur ein Ansatz bevorzugt, der auf nationalem Protektionismus und im betreffenden Sektor nicht durchsetzbaren Vorschriften beruht.

Insbesondere sind wir davon überzeugt, dass die spezifische Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern im Kraftverkehrssektor („lex specialis“) die Grundfreiheiten in ungerechtfertigter Weise beschränken und dadurch die Wettbewerbsbedingungen in der EU verzerrten. Wir stellen fest, dass mit der endgültigen Einigung unsere Bedenken hinsichtlich der Trennung der Frage des Kraftverkehrs von der Änderung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern [Richtlinie (EU) 2018/957] bestätigt werden. Insbesondere war das eingeführte geteilte Modell für die Entsendung von Kraftfahrern nicht im Vorschlag der Kommission vorgesehen und somit auch nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung. Zweitens halten wir es auch für höchst problematisch, dass das vollständige Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, dem Mangel an geeigneten Ruhebereichen mit angemessener Unterbringung der Kraftfahrer in der EU nicht Rechnung trägt. Ein solches Verbot wäre somit eine Vorschrift der Union, die nicht durchgesetzt werden kann, wodurch ihre Rechtmäßigkeit in Frage gestellt würde.

Drittens läuft im Zusammenhang mit unseren Klimazielen die Verpflichtung, die Fahrzeuge mindestens alle acht Wochen in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzusenden, den ehrgeizigen Klimazielen der EU zuwider, die die Europäische Kommission am 11. Dezember 2019 im neuen Grünen Deal vorgestellt hat. Im Falle der Annahme wird eine solche Vorschrift zu einem Anstieg der Zahl der Leerfahrten von Lastkraftwagen auf europäischen Straßen und in der Folge zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen aus dem Kraftverkehrssektor führen.

Die Gefahr, einen unfairen Wettbewerbsvorteil für Unternehmen aus Drittländern zu schaffen, ist ebenfalls ein Faktor, der in der endgültigen Einigung nicht angemessen berücksichtigt wird. Zudem bringt die vorgeschriebene sehr kostspielige Ersetzung von Fahrtenschreibern einen Wettbewerbsvorteil für Verkehrsunternehmen aus Drittländern mit sich, da das Datum des Einbaus intelligenter Fahrtenschreiber bei Fahrzeugen von Unternehmen, die auf der Grundlage des AETR tätig sind, ungewiss ist.

Die Modernisierung des europäischen Kraftverkehrssektors, der eine tragende Säule der europäischen Wirtschaft darstellt, ist sowohl unter sozialen Aspekten als auch unter Wettbewerbsaspekten notwendig. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden, wenn nicht vollständig berücksichtigt wird, dass die Errungenschaften des Binnenmarkts zu wahren sind und sein Funktionen zu gewährleisten ist, und wenn nicht verantwortungsvoll gehandelt wird, um die ehrgeizigen Klimaziele zu verwirklichen.

<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020</p> <p><i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen</i></p> <p>– <i>Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</i></p> <p>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (erste Lesung)</p> <p>Begründung des Rates</p>	<p>CM 1981/20</p> <p>5142/20</p> <p>5142/1/20 REV 1 ADD 1</p> <p>CM 1977/20</p> <p>15301/19 REV 1</p> <p>15301/1/19 REV 1 ADD 1</p>
<p>Schriftliches Verfahren vom 7. April 2020</p> <p><i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Wasserwiederverwendung</i></p> <p>– <i>Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</i></p> <p>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Wasserwiederverwendung (erste Lesung)</p> <p>Begründung des Rates</p>	
<p>Erklärung Griechenlands</p> <p>Griechenland unterstützt den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Wasserwiederverwendung. Die Schaffung eines integrierten, stabilen und allgemein akzeptierten Rechtsrahmens auf EU-Ebene wird erheblich dazu beitragen, Dürren und Wasserknappheit zu begegnen, die aufgrund des Klimawandels in Zukunft wahrscheinlich noch gravierender sein werden.</p> <p>Griechenland bleibt jedoch bei seinem Standpunkt, dass die Verdünnung von aufbereitetem Wasser an sich nicht als Wasseraufbereitungsoption betrachtet werden darf, d. h. Lebensmittelunternehmern oder Landwirten sollte es nicht gestattet sein, aufbereitetes Wasser einer beliebigen Qualitätsklasse zu verdünnen und es anschließend so zu verwenden, als handele es sich um eine höhere (sauberere) Qualitätsklasse.</p> <p>Griechenland gehört zu den Mitgliedstaaten, in denen bereits ein solcher Rechtsrahmen gilt, der sogar noch strengere Bestimmungen enthält. Selbstverständlich ist der Gesundheitsschutz für uns von grundlegender Bedeutung, und daher behalten wir uns das Recht vor, im Einklang mit dem Vorsorgeprinzip auf nationaler Ebene zusätzliche Bestimmungen zu erlassen und weitere Maßnahmen zu ergreifen.</p>	

Erklärung der Slowakischen Republik

Die Slowakische Republik ist sich der Tatsache bewusst, dass einige Mitgliedstaaten infolge des Klimawandels mit Wasserknappheit und Dürren zu kämpfen haben. Nach den Berichten des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen wirkt sich der Klimawandel jedoch auf die Verbreitung und Vermehrung verschiedener Krankheiten, schädlicher Stoffe und Krankheitserreger aus, die über Wasser oder Lebensmittel übertragen werden (wie z. B. Salmonellen) und der Gesundheit der Bevölkerung schaden. Daher darf die Verwendung von aufbereitetem Wasser für die landwirtschaftliche Bewässerung nicht dazu führen, dass die Gesundheit der Endverbraucher aufgrund unzureichender Wasserqualitätskriterien für solches Wasser gefährdet wird, und muss der künftigen Entwicklung Rechnung getragen werden.

Während der Verhandlungen über dieses wiederverwendete Wasser haben wir stets einen ehrgeizigen Vorschlag gefordert, der gewährleistet, dass der Binnenmarkt effizient und fair funktioniert (Warenverkehr), indem allen Mitgliedstaaten einheitliche Anforderungen an wiederverwendetes Wasser auferlegt werden, und dass die Umwelt und die Gesundheit von Mensch und Tier geschützt werden. Wir bedauern, dass dies im endgültigen Text nicht berücksichtigt wurde.

Wir sind außerdem enttäuscht darüber, dass der Vorschlag zur obligatorischen Etikettierung nicht aufgenommen wurde, was unserer Ansicht nach einer Irreführung der Endverbraucher und einer Beschneidung ihres Rechts auf Information gleichkommt. Dies widerspricht dem Grundsatz der transparenten Information der Endverbraucher, insbesondere im Hinblick auf verschiedene schutzbedürftige Gruppen wie ältere Menschen, Kinder und Personen mit schwachem Immunsystem.

Auch unsere Vorschläge, die Qualitätsparameter der Verordnung zu verschärfen und mehrere Qualitätsparameter wie Salmonellen aufzunehmen, wurden nicht akzeptiert. Wir haben besonderen Nachdruck gelegt auf ein hohes Maß an Gesundheitsschutz, Lebensmittelqualität und strenge Kriterien im Anhang. Aus unserer Sicht wird der Schutz der Gesundheit der Endverbraucher in der derzeitigen Fassung der Verordnung nicht ausreichend berücksichtigt.

Gleichzeitig haben wir Vorbehalte gegen den Wortlaut von Artikel 2 Absatz 2, der es einem Mitgliedstaat nicht erlaubt, auf neutrale Weise eine Ausnahme auf der Grundlage eines oder mehrerer der in der Verordnung festgelegten Kriterien zu beantragen. Der derzeitige Wortlaut räumt der Europäischen Kommission einen zu großen Ermessensspielraum ein, sodass sie auf Grundlage aller in der Verordnung genannten Kriterien über Ausnahmen entscheiden kann.

Angesichts unserer Bedenken in Bezug auf Gesundheit und Lebensmittel sehen wir uns nicht in der Lage, dieser Verordnung zuzustimmen, und enthalten uns daher der Stimme.

	CM 2019/20
Schriftliches Verfahren vom 14. April 2020	6560/20
Erklärung der EU für die Frühjahrstagung des Internationalen Währungs- und Finanzausschusses am 16. April 2020	
Schriftliches Verfahren vom 14. April 2020	CM 2029/20
<i>Standpunkt des Rates zum EBH Nr. 1/2020: Unterstützung Griechenlands infolge des gestiegenen Migrationsdrucks – Sofortmaßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie – Unterstützung des Wiederaufbaus nach dem Erdbeben in Albanien – Sonstige Anpassungen</i>	7149/20
Beschluss des Rates vom 14. April 2020 zur Festlegung des Standpunkts des Rates zum Entwurf des Berichtungshaushaltsplans Nr. 1 der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2020 (2020/C 123 I/01) ABI. C 123I vom 16.4.2020, S. 1-2	7151/20
<i>Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments zur Finanzierung haushaltspolitischer Sofortmaßnahmen im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch und für eine Aufstockung bei der Europäischen Staatsanwaltschaft, der mit dem EHB Nr. 1/2020 in Zusammenhang steht</i> Beschluss (EU) 2020/545 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2020 über die Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments zur Finanzierung haushaltspolitischer Sofortmaßnahmen im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch und für eine Aufstockung bei der Europäischen Staatsanwaltschaft ABI. L 125 vom 21.4.2020, S. 1-2	7169/20
<i>Verordnung des Rates zur Aktivierung der Soforthilfe gemäß der Verordnung (EU) 2016/369 und zur Änderung von deren Bestimmungen unter Berücksichtigung des COVID-19-Ausbruchs</i> Verordnung (EU) 2020/521 des Rates vom 14. April 2020 zur Aktivierung der Soforthilfe gemäß der Verordnung (EU) 2016/369 und zur Änderung von deren Bestimmungen unter Berücksichtigung des COVID-19-Ausbruchs ABI. L 117 vom 15.4.2020, S. 3-8	7201/20
<i>Standpunkt des Rates zum Entwurf des Berichtungshaushaltsplans Nr. 2 der Union zum Gesamthaushaltsplan 2020 (EBH Nr. 2/2020)</i> Beschluss des Rates vom 14. April 2020 zur Festlegung des Standpunkts des Rates zum Entwurf des Berichtungshaushaltsplans Nr. 2 der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2020 (2020/C 123I/02) ABI. C 123I vom 16.4.2020, S. 3-3	7203/20
<i>Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments zur Finanzierung haushaltspolitischer Sofortmaßnahmen im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch</i> Beschluss (EU) 2020/546 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April über die Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments zur Finanzierung haushaltspolitischer Sofortmaßnahmen im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch ABI. L 125 vom 21.4.2020, S. 3-4	7204/20
<i>Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Inanspruchnahme des Spielraums für unvorhergesehene Ausgaben im Jahr 2020 zur Bereitstellung von Soforthilfe für die Mitgliedstaaten und zur weiteren Stärkung des Katastrophenschutzverfahrens der Union/von rescEU zur Bewältigung des COVID-19-Ausbruchs</i>	

<p>Beschluss (EU) 2020/547 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2020 über die Inanspruchnahme des Spielraums für unvorhergesehene Ausgaben im Jahr 2020 zur Bereitstellung von Soforthilfe für die Mitgliedstaaten und zur weiteren Stärkung des Katastrophenschutzverfahrens der Union/von rescEU zur Bewältigung des COVID-19-Ausbruchs ABl. L 125 vom 21.4.2020, S. 5-6</p>	
<p>Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 bezüglich des Umfangs des Gesamtspielraums für Mittel für Verpflichtungen <i>Verordnung (EU, Euratom) 2020/538 vom 17. April 2020 des Rates zur Änderung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 in Bezug auf den Anwendungsbereich des Gesamtspielraums für Mittel für Verpflichtungen</i> ABl. L 119I vom 17.4.2020, S. 1-3</p>	7170/20

<p>Schriftliches Verfahren vom 15. April 2020</p>	<p>CM 2023/20</p>
<p><i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088</i> – Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</p> <p>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (2018/0178 COD) – Ergebnis des mit der Mitteilung CM 2005/20 eingeleiteten schriftlichen Verfahrens – Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</p>	<p>5639/20 REV 2</p>
<p>Begründung des Rates</p>	<p>5639/2/20 REV 2 ADD 1</p>
<p>Erklärung Deutschlands, unterstützt durch Ungarn</p> <p>Wir teilen das Ziel, eine glaubwürdige Taxonomie einzuführen, die Investoren dabei leitet, umweltschonende Tätigkeiten zu identifizieren. Wir haben allerdings mit Blick auf eine Einbeziehung von Sektoren in die Taxonomie, für die die EU über keine Rechtssetzungsbefugnisse verfügt, starke Bedenken gegen die Nutzung delegierter Rechtsakte. Den Forstsektor betreffend, heben wir hervor, dass die Gestaltung der Forstpolitiken in der Kompetenz der Mitgliedstaaten liegt. Die Nutzung delegierter Rechtsakte zur Festlegung von Nachhaltigkeitskriterien in Bezug auf den Forstsektor sollte keine Kompetenzverlagerung von den Mitgliedstaaten zur EU in diesem Politikbereich präjudizieren.</p> <p>Darüber hinaus ist Deutschland der Auffassung, dass mit Blick auf „sustainable forest management“ die einstimmig von den Mitgliedstaaten und der Europäischen Union 1993 angenommene Definition als Grundlage angesehen werden sollte, wie sie in der FOREST EUROPE Resolution „General Guidelines for the Sustainable Management of Forests in Europe“ niedergelegt ist.</p>	
<p>Erklärung Luxemburgs</p> <p>Die Taxonomie sollte ein wesentliches Instrument sein, um Investoren bei der Identifikation ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten zu unterstützen. Luxemburg erinnert daran, dass Kernenergie weder eine sichere noch eine nachhaltige Energiequelle darstellt. Eine glaubwürdige Taxonomie ermöglicht es folglich nicht, jedwede Art von Projekten im Bereich der Erzeugung von Nuklearenergie und des Kernbrennstoffkreislaufs als nachhaltige Tätigkeiten zu qualifizieren.</p> <p>In dieser Hinsicht soll die Stärkung des Grundsatzes „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ in der endgültigen Fassung der Verordnung die Glaubwürdigkeit der Taxonomie aus Sicht eines breiten Spektrums europäischer Investoren und der EU-Bevölkerung gewährleisten. Wir vertrauen auf die europäischen Institutionen, dass sie diesen Grundsatz auf strikte und eindeutige Art und Weise anwenden. Diesen Grundsatz auf eine andere Art anzuwenden, insbesondere in Bezug auf Kernenergie, könnte langfristige Lock-in-Effekte im Bereich derartiger Technologien zur Folge haben, wodurch Mehrkosten in unbestimmbarer Höhe entstehen würden, und würde demnach dem Gesamtziel der Agenda für ein nachhaltiges Finanzwesen zuwiderlaufen.</p>	

Erklärung der Tschechischen Republik, Ungarns, der Slowakei und Sloweniens

Die Tschechische Republik, Ungarn, die Slowakei und Slowenien würdigen die Beharrlichkeit, mit der der Vorsitz hinsichtlich der vorgeschlagenen Taxonomieverordnung vorgegangen ist, ebenso wie die bezüglich dieser Verordnung vom Vorsitz unternommenen Anstrengungen. Im Hinblick auf die weitere Arbeit zu den Vorschriften für den Energiebereich betonen die Tschechische Republik, Ungarn, die Slowakei und Slowenien, dass die Technologieneutralität als eines der Grundprinzipien des Vorschlags gewahrt werden muss.

Der Tschechischen Republik, Ungarn, der Slowakei und Slowenien ist bewusst, dass der Klimawandel rasch angegangen werden muss, und dass dabei gleichzeitig die Sicherheit, Stabilität und Erschwinglichkeit der Energieversorgung auf lange Sicht gewährleistet werden müssen. Für die Verwirklichung der Klimaneutralität müssen Energiequellen mit geringen CO₂-Emissionen sowie Übergangsenergiequellen und eine entsprechende Infrastruktur genutzt werden, und wir begrüßen, dass dies nun im Taxonomierahmen eindeutig niedergelegt ist. Seitens der internationalen Fachwelt wird allgemein anerkannt, dass Kernenergie notwendig ist, um den Klimawandel angehen zu können. Nach Auffassung der Tschechischen Republik, Ungarns, der Slowakei und Sloweniens ist Kernenergie eine auf lange Sicht nachhaltige und sichere Energiequelle. Die Beibehaltung der bestehenden nuklearen Kapazitäten und ihre Weiterentwicklung unter Wahrung hoher Standards für Sicherheit und Gefahrenabwehr ist eine der grundlegenden Voraussetzungen für die Verwirklichung der Klimaneutralität nicht nur in der Tschechischen Republik, in Ungarn, in der Slowakei und in Slowenien, sondern auch auf der Ebene der Union. Dies wird auch vom Weltklimarat und internationalen Energieorganisationen bestätigt und geht auch aus den Unterlagen der Kommission hervor. Wir vertrauen auf die Kommission, dass sie die einschlägigen delegierten Rechtsakte unter uneingeschränkter Wahrung der Transparenz ausarbeitet – in einem glaubwürdigen, evidenzbasierten Verfahren, in dem Expertise und wissenschaftliche Beiträge berücksichtigt und in das die Mitgliedstaaten ordnungsgemäß einbezogen werden, damit alle verfügbaren Energietechnologien in voller Kenntnis der Sachlage, objektiv und diskriminierungsfrei bewertet werden.

Die Tschechische Republik, Ungarn, die Slowakei und Slowenien unterstützen das Ziel, bis 2050 die Klimaneutralität in der Union zu verwirklichen. Zur Verwirklichung dieses Ziels müssen den Mitgliedstaaten alle notwendigen Instrumente zur Verfügung stehen, um dieses hochgesteckte Ziel kosteneffizient verwirklichen zu können und die Glaubwürdigkeit unserer Klimaschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

<p>Erklärung Österreichs</p> <p>Wir unterstützen das Ziel der Entwicklung einer glaubwürdigen Taxonomie, die Investoren in der Identifikation ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten unterstützt. Wir sind der Meinung, dass die Taxonomie so bald wie möglich angenommen werden sollte. Im Rahmen des Trilogs wurden substantielle Fortschritte erreicht. Dennoch wäre eine Taxonomie, die es ermöglichen würde, Nuklearenergie als nachhaltig oder selbst als „Übergangstätigkeit“ oder „förderliche Tätigkeit“ zu qualifizieren, von sich aus mangelhaft und könnte Anlass zu schwerer Kritik geben, da sie damit falsche Signale und Anreize an Finanzmarktteilnehmer und Investoren aussenden würde. Das Ergebnis der Verhandlungen ist nicht imstande, unsere Bedenken auszuräumen, dass das vorgeschlagene Rahmenwerk die Möglichkeit eröffnet, finanzielle Ressourcen weg von ökologisch nachhaltigen Aktivitäten und hin zu Technologien zu lenken, die nicht als sicher oder nachhaltig betrachtet werden können, wie etwa der Nuklearenergie.</p>	
<p>Erklärung Polens</p> <p>Polen unterstützt uneingeschränkt die mit der Verordnung verfolgten Ziele, insbesondere die Unterstützung sachkundiger Geschäftsentscheidungen für Investitionen in ökologisch nachhaltige Tätigkeiten.</p> <p>Unserer Auffassung nach lässt der derzeitige Text einen zu großen Auslegungsspielraum in zentralen Fragen. Über diese muss in Rechtsakten der „Stufe 2“ entschieden werden, die ebenso unter unzureichender Einbeziehung der Mitgliedstaaten erlassen werden.</p> <p>Wir sehen es als negativ an, dass es in der Verordnung keine Garantie dafür gibt, dass Erdgas als Übergangstätigkeit anerkannt wird. Polen weist darauf hin, dass Erdgas ein wichtiger Übergangsbrennstoff ist, mit dem Kohle ersetzt und gleichzeitig die dynamische Entwicklung erneuerbarer Energiequellen gesichert wird. Darüber hinaus erfolgt die praktische Umsetzung des Grundsatzes, dass niemand zurückgelassen wird, in Polen heutzutage mit Investitionen in Erdgas. Ohne diese Investitionen wird sich die Energiewende Polens deutlich verlangsamen und könnte möglicherweise die Klimapolitik der EU beeinträchtigen.</p> <p>Der Wortlaut der Verordnung spiegelt nicht unmittelbar die Rolle der Kernenergie wider. Die Kernenergie ist für das Erreichen der Klimaneutralität von wesentlicher Bedeutung, was durch Berichte und Analysen anerkannter internationaler Organisationen, und vor allem durch Dokumente der Europäischen Kommission oder durch die jüngste Entschliessung des Europäischen Parlaments zur 25. Konferenz der Vertragsparteien (COP25) (Nummer 59) bestätigt wurde.</p> <p>Angesichts dessen, dass die Frage der Kernenergie im Rahmen der Verhandlungen über den Wortlaut der Verordnung strittig war, sollte die Entscheidung über ihre Aufnahme in die Taxonomie zudem nicht in Rechtsakten der unteren Stufe getroffen werden.</p> <p>Polen erwartet, dass – angesichts des Kompromisses, der im Bereich Kernenergie und Erdgas geschlossen wurde – das Prinzip der Technologieneutralität in den Beratungen über die delegierten Rechtsakte gewahrt wird und dass die Taxonomie der EU keine Technologien ausschließen wird, die für das Erreichen der Klimaneutralität unerlässlich sind. Die technische Sachverständigengruppe für Taxonomie empfiehlt in ihrem Bericht, eine Sachverständigengruppe einzusetzen, um die Umweltauswirkungen der Entsorgung abgebrannter Brennelemente und radioaktiver Abfälle zu untersuchen. Wir erwarten, dass keine delegierten Rechtsakte, insbesondere zu Klimaschutzmaßnahmen, erlassen werden, es sei denn, diese objektive Analyse wird von unabhängigen Sachverständigen durchgeführt, und dass darin keine Daten von führenden internationalen Foren und Organisationen (Weltklimarat, OECD) außer Acht gelassen werden.</p> <p>Polen ist mit der Idee einverstanden, einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, der die Finanzierung nachhaltigen Wachstums anregt. Aus unserer Sicht sollten derartige Maßnahmen jedoch mit anderen auf Ebene der Europäischen Union ergriffenen Maßnahmen im Einklang stehen und die Verhältnismäßigkeit wahren.</p>	

<p>Unserer Ansicht nach kann es zu einer Kapitalbeschaffung außerhalb des Kapitalmarkts kommen, wenn zusätzliche Offenlegungspflichten bezüglich der Nachhaltigkeit in der Taxonomieverordnung entsprechen, eingeführt würden, ohne bei der Ausarbeitung eines Legislativvorschlags durch die Europäische Kommission eine gründliche Analyse durchzuführen. Aus diesem Grund kann eine derartige Situation im Widerspruch zu den innerhalb der Kapitalmarktunion vorgesehenen Maßnahmen stehen. Darüber hinaus führt der gewählte Ansatz, Offenlegungspflichten bezüglich der Nachhaltigkeit gleichzeitig in zwei Rechtsakten (Taxonomieverordnung und Offenlegungsverordnung) zu regeln, zu einer mangelnden Transparenz der Bestimmungen und zu Auslegungszweifeln aufseiten der Rechtsträger, an die sich die Bestimmungen richten.</p> <p>Wir ersuchen daher die Europäische Kommission, die Vorschriften zur Verhältnismäßigkeit und Kohärenz bei der Annahme delegierter Rechtsakte gebührend zu berücksichtigen, um auch für die Erfüllung der Ziele der Kapitalmarktunion zu sorgen. Des Weiteren ersuchen wir die Europäische Kommission, bei künftigen Legislativvorschlägen den bestehenden Zusammenhang zwischen der vorliegenden Verordnung und der Offenlegungsverordnung zu berücksichtigen.</p> <p>Aus den oben angeführten Gründen lehnt Polen die Annahme der Verordnung über nachhaltiges Finanzwesen – Taxonomie nicht ab, kann sie jedoch nicht unterstützen.</p>	
<p>Erklärung Schwedens</p> <p>Schweden möchte an seine Bedenken hinsichtlich der Behandlung der nachhaltigen Waldbewirtschaftung und der Forstpolitik in der Taxonomieverordnung erinnern. Während der gesamten Dauer der Verhandlungen haben wir beharrlich eine klare und eindeutige Bezugnahme auf die Definition des Begriffs „nachhaltige Waldbewirtschaftung“ von FOREST EUROPE gefordert. Wir bedauern, dass diese im endgültigen Kompromisstext nicht beibehalten wurde.</p> <p>Die international vereinbarte, hoch anerkannte und bestätigte Definition der nachhaltigen Waldbewirtschaftung von FOREST EUROPE hat fast 30 Jahre lang dazu beigetragen, ein europaweites gemeinsames Verständnis der nachhaltigen Waldbewirtschaftung zu fördern. Mit dem endgültigen Kompromiss, auf den sich die gesetzgebenden Organe geeinigt haben, wird ein anderer Begriff der nachhaltigen Waldbewirtschaftung eingeführt, der das gemeinsame Verständnis der 47 Unterzeichnerstaaten von FOREST EUROPE, einschließlich der EU und ihrer Mitgliedstaaten, beeinträchtigen könnte. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass diese vereinbarte Definition im Rahmen der Ausarbeitung und Anwendung der Taxonomieverordnung beibehalten wird. Eine Abweichung von diesem gemeinsamen Verständnis könnte zu einem inkohärenten Einsatz und einer inkohärenten Umsetzung der nachhaltigen Waldbewirtschaftung führen.</p> <p>Wir möchten nochmals an die Tatsache erinnern, auf die der Rat der Europäischen Union dieses Jahr bereits zwei Mal hingewiesen hat¹: die Tatsache, dass die EU zwar eine Reihe forstpolitischer Strategien verfolgt, der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union jedoch keinen Hinweis auf eine gemeinsame Forstpolitik der EU enthält, dass die Zuständigkeit für die Wälder bei den Mitgliedstaaten liegt und dass bei allen forstbezogenen Entscheidungen und Maßnahmen in der EU der Grundsatz der Subsidiarität und die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet zu wahren sind. Da der endgültige Text hinsichtlich der Behandlung der nachhaltigen Waldbewirtschaftung und der Forstpolitik als nicht annehmbar erachtet wurde, ist Schweden nicht in der Lage, die Annahme der Verordnung zu unterstützen. Wir bitten die Kommission und zukünftige Sachverständigengruppen eindringlich, die vorangegangenen Ausführungen bei der Ausarbeitung von technischen Bewertungskriterien und Sekundärrechtsvorschriften zu berücksichtigen.</p> <p>¹ Schlussfolgerungen des Rates und der im Rat vereinigten Regierungen der Mitgliedstaaten zu der Mitteilung über die Intensivierung der EU-Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederherstellung der Wälder in der Welt (angenommen am 16. Dezember 2019); Schlussfolgerungen des Rates zu den Fortschritten bei der Umsetzung der EU-Forststrategie und zu einem neuen Strategierahmen für Wälder (angenommen am 15. April 2019).</p>	

<p>Erklärung der Tschechischen Republik und der Slowakei</p> <p>Wir, die Delegationen der Tschechischen Republik und der Slowakei, würdigen die Anstrengungen des Vorsitzes, eine Einigung über das Taxonomiedossier mit dem Europäischen Parlament zu erzielen. Angesichts der uns noch bevorstehenden Arbeit halten wir es für notwendig, zwei Anmerkungen zur nachhaltigen Waldbewirtschaftung und zur Forstpolitik vorzubringen.</p> <p>Während der gesamten Dauer der Verhandlungen über die Taxonomie haben wir beharrlich eine klare und eindeutige Bezugnahme auf die Definition des Begriffs „nachhaltige Waldbewirtschaftung“ von FOREST EUROPE gefordert. Wir bedauern, dass diese im endgültigen Kompromisstext nicht beibehalten wurde.</p> <p>Die international vereinbarte, hoch anerkannte und bestätigte Definition der nachhaltigen Waldbewirtschaftung von FOREST EUROPE hat fast 30 Jahre lang dazu beigetragen, ein europaweites gemeinsames Verständnis der nachhaltigen Waldbewirtschaftung zu fördern. Mit dem endgültigen Kompromiss, auf den sich die gesetzgebenden Organe geeinigt haben, wird ein anderer Begriff der nachhaltigen Waldbewirtschaftung eingeführt, der das gemeinsame Verständnis von FOREST EUROPE, einschließlich der EU und ihrer Mitgliedstaaten, beeinträchtigen könnte. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass diese vereinbarte Definition im Rahmen der Ausarbeitung und Anwendung der Taxonomieverordnung beibehalten wird. Eine Abweichung von diesem gemeinsamen Verständnis könnte zu einem inkohärenten Einsatz und einer inkohärenten Umsetzung der nachhaltigen Waldbewirtschaftung führen.</p> <p>Wir möchten nochmals an die Tatsache erinnern, auf die der Rat der Europäischen Union dieses Jahr bereits zwei Mal hingewiesen hat*: die Tatsache, dass die EU zwar eine Reihe forstpolitischer Strategien verfolgt, der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union jedoch keinen Hinweis auf eine gemeinsame Forstpolitik der EU enthält, dass die Zuständigkeit für die Wälder bei den Mitgliedstaaten liegt und dass bei allen forstbezogenen Entscheidungen und Maßnahmen in der EU der Grundsatz der Subsidiarität und die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet zu wahren sind.</p> <p>Wir bitten die Kommission und künftige Sachverständigengruppen eindringlich, die vorangegangenen Ausführungen bei der Ausarbeitung von technischen Bewertungskriterien und Sekundärrechtsvorschriften zu berücksichtigen.</p> <p>* Schlussfolgerungen des Rates und der im Rat vereinigten Regierungen der Mitgliedstaaten zu der Mitteilung über die Intensivierung der EU-Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederherstellung der Wälder in der Welt (angenommen am 16. Dezember 2019); Schlussfolgerungen des Rates zu den Fortschritten bei der Umsetzung der EU-Forststrategie und zu einem neuen Strategierahmen für Wälder (angenommen am 15. April 2019).</p>	<p>Erklärung Ungarns</p> <p>Wir möchten unsere Besorgnis über die erhebliche Ausweitung des sachlichen und persönlichen Anwendungsbereichs der Verordnung zum Ausdruck bringen. Mit einer Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Produkte, die keine ökologischen, sozialen oder Governance-Ziele verfolgen, würde nur ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand für Marktteilnehmer entstehen, ohne den Anlegern weitere nützliche Informationen bereitzustellen.</p> <p>Darüber hinaus ist die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Unternehmen, die in den Anwendungsbereich des Artikels 19a und des Artikels 29a der Richtlinie 2013/34/EU fallen, auch nicht angemessen. Die Anforderungen an die nichtfinanzielle Berichterstattung unterliegen einer Eignungsprüfung durch die Europäische Kommission und eine Überprüfung dieser Anforderungen ist ebenfalls vorgesehen; daher hätten alle neuen Anforderungen in diesem Bereich nach einer eingehenden Prüfung mit Hilfe von einschlägigen Sachverständigen eingeführt werden müssen.</p>
--	--

Schriftliches Verfahren vom 15. April 2020	CM 2000/20
Mehrparteien-Interimsvereinbarung nach Artikel 25 der Streitbeilegungsvereinbarung – Billigung	7112/20
Schriftliches Verfahren vom 15. April 2020	CM 2057/20
Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz – Ernennung von Frau Gintarė BUŽINSKAITĖ zum stellvertretenden Mitglied (Litauen) als Nachfolgerin des ausscheidenden stellvertretenden Mitglieds Frau Vilija KONDROTIENĖ	6514/20
Schriftliches Verfahren vom 15. April 2020	CM 2056/20
Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz – Ernennung von Frau Aggeliki MOIROU zum stellvertretenden Mitglied (Griechenland) als Nachfolgerin des ausscheidenden stellvertretenden Mitglieds Herrn Georgios GOURZOULIDIS	6153/20
Schriftliches Verfahren vom 15. April 2020	CM 2055/20
Verwaltungsrat des Europäischen Instituts für Gleichstellungsfragen – Ernennung von Frau Katja GERSTMANN zum stellvertretenden Mitglied (Österreich) als Nachfolgerin des ausscheidenden stellvertretenden Mitglieds Frau Eva-Maria BURGER	6154/20
Schriftliches Verfahren vom 15. April 2020	CM 2054/20
Beratender Ausschuss für die Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit – Ernennung von Frau Anna SVÄRD zum Mitglied (Schweden) als Nachfolgerin des ausscheidenden Mitglieds Frau Johanna MÖLLERBER	6600/20
Schriftliches Verfahren vom 16. April 2020	CM 2048/20
<i>Beschluss des Rates zur Verlängerung des Mandats des Missionsleiters der Beratenden Mission der Europäischen Union zur Unterstützung der Reform des Sicherheitssektors in Irak (EUAM Iraq)</i> Beschluss (GASP) 2020/530 des Rates vom 16. April 2020 zur Verlängerung des Mandats des Missionsleiters der Beratenden Mission der Europäischen Union zur Unterstützung der Reform des Sicherheitssektors in Irak (EUAM Iraq) ABl. L 120 vom 17.4.2020, S. 1-2	6917/20

Schriftliches Verfahren vom 16. April 2020	CM 2048/20
<i>Restriktive Maßnahmen gegen Syrien – Vorinformation</i> Mittteilung an bestimmte Personen und Organisationen, die den restriktiven Maßnahmen nach dem Beschluss 2013/255/GASP des Rates und nach der Verordnung (EU) Nr. 36/2012 des Rates über restriktive Maßnahmen angesichts der Lage in Syrien unterliegen, 2020/C 124/02 ABI. C 124 vom 17.4.2020, S. 2-2	6940/20
Schriftliches Verfahren vom 17. April 2020	CM 2062/20
<i>Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 bezüglich des Umfangs des Gesamtspielraums für Mittel für Verpflichtungen</i> Verordnung (EU, Euratom) 2020/538 vom 17. April 2020 des Rates zur Änderung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 in Bezug auf den Anwendungsbereich des Gesamtspielraums für Mittel für Verpflichtungen ABI. L 119I vom 17.4.2020, S. 1-3	7170/20
Schriftliches Verfahren vom 17. April 2020	CM 2061/20
Billigung der Mittelübertragung Nr. DEC 03/2020 innerhalb des Einzelplans III – Kommission – des Gesamthaushaltsplans für 2020	7116/20
Schriftliches Verfahren vom 21. April 2020	CM 2076/20
<i>Beschluss des Rates zur Verlängerung der mit dem Beschluss (EU) 2020/430 eingeführten befristeten Ausnahme von der Geschäftsordnung des Rates angesichts der durch die COVID-19-Pandemie in der Union verursachten Reisebehinderungen</i> Beschluss (EU) 2020/556 des Rates vom 21. April 2020 zur Verlängerung der mit dem Beschluss (EU) 2020/430 eingeführten befristeten Ausnahme von der Geschäftsordnung des Rates angesichts der durch die COVID-19-Pandemie in der Union verursachten Reisebehinderungen ABI. L 128I vom 23.4.2020, S. 1-1	7337/20

<p>Schriftliches Verfahren vom 22. April 2020</p> <p><i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1301/2013 und (EU) Nr. 1303/2013 im Hinblick auf spezifische Maßnahmen zur Einführung einer außerordentlichen Flexibilität beim Einsatz der europäischen Struktur- und Investitionsfonds als Reaktion auf den COVID- 19-Ausbruch</i></p> <p>Verordnung (EU) 2020/558 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1301/2013 und (EU) Nr. 1303/2013 im Hinblick auf spezifische Maßnahmen zur Einführung einer außerordentlichen Flexibilität beim Einsatz der europäischen Struktur- und Investitionsfonds als Reaktion auf den COVID- 19-Ausbruch</p> <p>ABI. L 130 vom 24.4.2020, S. 1-6</p>	<p>CM 2041/20</p> <p>7/20 REV1</p>
<p>Erklärung Griechenlands</p> <p>Wir müssen betonen, dass es von größter Wichtigkeit ist, die Umschichtung der verfügbaren Mittel (zwischen Fonds und zwischen Regionenkategorien) auf die Jahre vor 2020 (d. h. 2017-2019) auszudehnen, da diese zusätzliche Flexibilität für die jährlichen Mittelbindungen 2017-2019 es Griechenland ermöglichen wird, effizienter auf das beispiellose Ausmaß dieser Krise zu reagieren. Darüber hinaus ist es wichtig, dass insbesondere hinsichtlich der Nutzung von Finanzinstrumenten Unterstützung ungeachtet der Größe des Unternehmens geleistet werden kann.</p>	
<p>Erklärung Spaniens</p> <p>Spanien begrüßt die Flexibilität der CRII+-Initiative und ersucht die Kommission, die Verordnungen über die europäischen Struktur- und Investitionsfonds weiter anzupassen, um den nationalen und regionalen Behörden Rechtssicherheit zu bieten. Aspekte wie Flexibilität bei der Inanspruchnahme der jährlichen Mittelbindungen für die Jahre 2017, 2018 und 2019 und bei den Fristen für Kontrollen und Audits sowie größere Rechtssicherheit bei der Bestimmung des Begriffs „höhere Gewalt“ sollten bei der nächsten Änderung berücksichtigt werden.</p>	
<p>Erklärung Lettlands</p> <p>Wir stellen fest, dass der Anteil von einem Drittel des Kohäsionsfonds für Mitgliedstaaten, die 2004 oder danach beigetreten sind, gemäß Absatz 2 des neuen Artikels 25a nicht beachtet werden muss und Mittelzuweisungen zwischen dem EFRE, dem ESF und dem Kohäsionsfonds übertragen werden dürfen. Anhang VII Nummer 6 der Dachverordnung ist in dieser Hinsicht nicht relevant. Die Flexibilität der Übertragungen zwischen Fonds ist wichtig, damit die unmittelbare Gesundheitskrise bewältigt und ein wirksamer Investitionsmix sichergestellt wird, der einem raschen Wirtschaftsaufschwung förderlich ist.</p>	

<p>Schriftliches Verfahren vom 22. April 2020 <i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 223/2014 zur Einführung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Ausbruchs von COVID-19</i> Verordnung (EU) 2020/559 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 223/2014 zur Einführung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Ausbruchs von COVID-19 <u>ABl. L 130 vom 24.4.2020, S. 7-10</u></p>	<p>CM 2042/20 8/20 REV1</p>
<p>Schriftliches Verfahren vom 22. April 2020 <i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/745 über Medizinprodukte hinsichtlich des Geltungsbeginns einiger ihrer Bestimmungen</i> Verordnung (EU) 2020/561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/745 über Medizinprodukte hinsichtlich des Geltungsbeginns einiger ihrer Bestimmungen (Text von Bedeutung für den EWR) <u>ABl. L 130 vom 24.4.2020, S. 18-22</u></p>	<p>CM 2063/20 10/20 REV1</p>
<p>Schriftliches Verfahren vom 22. April 2020 <i>Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1379/2013 hinsichtlich spezifischer Maßnahmen zur Milderung der Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs im Fischerei- und Aquakultursektor</i> Verordnung (EU) 2020/560 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 508/2014 und (EU) Nr. 1379/2013 hinsichtlich spezifischer Maßnahmen zur Milderung der Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs im Fischerei- und Aquakultursektor <u>ABl. L 130 vom 24.4.2020, S. 11-17</u></p>	<p>CM 2064/20 REV 1 9/20 REV1</p>

<p>Erklärung Schwedens</p> <p>Schweden ist grundsätzlich gegen eine Lagerhaltungsbeihilfe sowie gegen die Verwendung von für Datenerhebung und Überwachung vorgesehenen Haushaltsmitteln für andere Zwecke. Schweden kann jedoch die vorgeschlagenen Maßnahmen in diesem besonderen Fall angesichts der außergewöhnlichen Umstände akzeptieren. Schweden ist grundsätzlich der Auffassung, dass die Maßnahmen nicht über Dezember 2020 hinaus verlängert werden sollten.</p>	
<p>Erklärung der Kommission</p> <p>Die Kommission begrüßt, dass das Europäische Parlament und der Rat ihren Vorschlag zur Änderung des Europäischen Meeres- und Fischereifonds rasch angenommen haben, um die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie abzufedern und die Erzeuger im Fischerei- und Aquakultursektor zu unterstützen.</p> <p>Die Kommission möchte betonen, dass die Fischereikontrolle und die Erhebung wissenschaftlicher Daten für die nachhaltige Bewirtschaftung der Fischbestände auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Gutachten und eine zuverlässige Durchsetzung von großer Bedeutung sind. Die Verringerung der dafür bereitgestellten Finanzmittel sollte nicht zu einer Verschlechterung der Ergebnisse dieser wesentlichen Elemente der Gemeinsamen Fischereipolitik führen.</p> <p>Die Kommission möchte hervorheben, dass ihr Vorschlag und die daran vorgenommenen Änderungen der einzigartigen Krisensituation infolge der COVID-19-Pandemie und dem außergewöhnlichen und sofortigen Bedarf an Unterstützung zur Bewältigung der Folgen dieser Pandemie Rechnung tragen. Sie können der künftigen Verordnung über den Europäischen Meeres- und Fischereifonds nicht vorgreifen.</p>	

	CM 2082/20
<p>Schriftliches Verfahren vom 22. April 2020 <i>Beschluss des Rates zur Änderung des Beschlusses 2013/184/GASP und Durchführungsverordnung des Rates zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 401/2013 über restriktive Maßnahmen gegen Myanmar/Birma</i> Beschluss (GASP) 2020/563 des Rates vom 23. April 2020 zur Änderung des Beschlusses 2013/184/GASP betreffend restriktive Maßnahmen gegen Myanmar/Birma <u>ABI. L 130 vom 24.4.2020, S. 25-26</u></p>	6888/20
<p><i>Durchführungsverordnung des Rates zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 401/2013 über restriktive Maßnahmen gegen Myanmar/Birma</i> Durchführungsverordnung (EU) 2020/562 des Rates vom 23. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 401/2013 über restriktive Maßnahmen gegen Myanmar/Birma <u>ABI. L 130 vom 24.4.2020, S. 23-24</u></p>	6890/20
<p><i>Beschluss und Durchführungsverordnung des Rates über restriktive Maßnahmen gegen Myanmar/Birma – Entwurf von Mitteilungen Mitteilung an die Personen, die den restriktiven Maßnahmen nach dem Beschluss 2013/184/GASP des Rates, geändert durch den Beschluss (GASP) 2020/563 des Rates, und der Verordnung (EU) Nr. 401/2013, durchgeführt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/562 des Rates, über restriktive Maßnahmen gegen Myanmar/Birma unterliegen (2020/C 133/02)</i> <u>ABI. C 133 vom 24.4.2020, S. 2-3</u></p>	6986/20
<p><i>Beschluss des Rates zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2018/298 über die Unterstützung der Union für die Tätigkeiten der Vorbereitungskommission der Organisation des Vertrags für das umfassende Verbot von Nuklearversuchen (CTBTO)</i> Beschluss (GASP) 2020/564 des Rates vom 23. April 2020 zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2018/298 über die Unterstützung der Union für die Tätigkeiten der Vorbereitungskommission der Organisation des Vertrags für das umfassende Verbot von Nuklearversuchen (CTBTO) zur Stärkung ihrer Überwachungs- und Verifikationsfähigkeiten sowie im Rahmen der Umsetzung der Strategie der EU gegen die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen <u>ABI. L 130 vom 24.4.2020, S. 27-27</u></p>	7270/20
<p>Schriftliches Verfahren vom 24. April 2020 <i>Beschluss des Rates über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – und die vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und Japan über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt</i> Beschluss des Rates über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – und die vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und Japan über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt Abkommen zwischen der Europäischen Union und Japan über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt</p>	CM 2040/20 15259/19 15260/19

Schriftliches Verfahren vom 24. April 2020	CM 2038/20
<i>Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Republik Korea über bestimmte Aspekte von Flugdiensten</i>	15079/19 15082/19
Beschluss des Rates über die Unterzeichnung – im Namen der Union – des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Korea über bestimmte Aspekte von Flugdiensten	
Schriftliches Verfahren vom 27. April 2020	CM 2110/20
<i>Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union im Gemischten Ausschuss für Zusammenarbeit im Zollbereich im Rahmen des Abkommens zwischen der Europäischen Union und Neuseeland über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich in Bezug auf die Annahme der Geschäftsordnung des Gemischten Ausschusses für Zusammenarbeit im Zollbereich zu vertreten ist</i>	6882/20
Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union im Gemischten Ausschuss für Zusammenarbeit im Zollbereich im Rahmen des Abkommens zwischen der Europäischen Union und Neuseeland über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich in Bezug auf die Annahme der Geschäftsordnung des Gemischten Ausschusses für Zusammenarbeit im Zollbereich zu vertreten ist	
<i>Beschluss des Gemischten Ausschusses für Zusammenarbeit im Zollbereich EU-Neuseeland über die Annahme seiner Geschäftsordnung</i>	6932/20
Beschluss des Gemischten Ausschusses für Zusammenarbeit im Zollbereich EU-Neuseeland über die Annahme seiner Geschäftsordnung	
Schriftliches Verfahren vom 28. April 2020	CM 2115/20
<i>Beschluss des Rates zur Ernennung von Mitgliedern des Ausschusses für Wissenschaft und Technik</i>	6602/20
Beschluss des Rates vom 28. April 2020 zur Ernennung von Mitgliedern des Ausschusses für Wissenschaft und Technik (2020/C 145/01)	
ABl. C 145 vom 30.4.2020, S. 1-1	
Schriftliches Verfahren vom 30. April 2020	CM 2128/20
Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in dem gemäß Artikel 18 des freiwilligen Partnerschaftsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Sozialistischen Republik Vietnam über Rechtsdurchsetzung, Politikgestaltung und Handel im Forstsektor eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss für die Umsetzung des Abkommens zur Annahme von dessen Geschäftsordnung zu vertreten ist	15095/19 7027/20
Schriftliches Verfahren vom 30. April 2020	CM 2126/20
Beschluss des Rates zur Ernennung des Generalsekretärs des Rates der Europäischen Union für die Zeit vom 1. Juli 2020 bis zum 30. Juni 2025	7570/20