



Bruxelles, den 14. oktober 2025
(OR. en)

13493/25
PV CONS 47
COMPET 958
IND 396
MI 726
RECH 423
ESPACE 63
PARLNAT

UDKAST TIL PROTOKOL

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
(konkurrenceevne (det indre marked, industri, forskning og rummet))
29. og 30. september 2025

1. Vedtagelse af dagsordenen

Rådet vedtog dagsordenen i dokument 12940/25. Efter anmodning fra Tyskland, Frankrig og Italien besluttede Rådet at tilføje endnu et punkt under "Eventuelt" om Kommissionens meddelelse om retsaken om fremskyndelse af industriel dekarbonisering (IDAA) på en offentlig samling. Efter anmodning fra Kommissionen besluttede Rådet at tilføje endnu et punkt under "Eventuelt" til den årlige statusrapport for 2025 om forenkling, gennemførelse og håndhævelse på en offentlig samling.

2. Godkendelse af A-punkter

a) Ikke-lovgivningsmæssig liste 13120/25

Rådet vedtog alle A-punkterne i ovennævnte dokument, herunder alle sproglige udgaver af de COR- og REV-dokumenter, der var forelagt til vedtagelse.
Erklæringer til disse punkter findes i addendummet.

b) Lovgivningsmæssig liste (offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union) 13121/25

Økonomi og finans

**1. Forordning om ændring af forordning (EU) nr. 909/2014 for 12840/25
så vidt angår en kortere afviklingscyklus i Unionen PE-CONS 23/25
Vedtagelse af den lovgivningsmæssige retsakt EF
godkendt af Coreper 2 den 24.9.2025**

Rådet godkendte Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning, og den foreslåede retsakt blev vedtaget, jf. artikel 294, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (retsgrundlag: artikel 114 i TEUF).

Almindelige anliggender

2. **Forordning om ændring af forordning (EU) 2023/956 for så vidt angår forenkling og styrkelse af kulstofgrænsetilpasningsmekanismen**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Vedtagelse af den lovgivningsmæssige retsakt
godkendt af Coreper 2 den 24.9.2025

Rådet godkendte Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning, og den foreslåede retsakt blev vedtaget, jf. artikel 294, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (retsgrundlag: artikel 192, stk. 1, i TEUF).

Retlige og indre anliggender

3. **Forordning om ændring af artikel 80, stk. 9, i Eurojustforordningen (EU) 2018/1727**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Vedtagelse af den lovgivningsmæssige retsakt
godkendt af Coreper 2 den 24.9.2025

Rådet godkendte Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning, og den foreslåede retsakt blev vedtaget, jf. artikel 294, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (retsgrundlag: artikel 85 i TEUF). I medfør af de relevante protokoller, der er knyttet som bilag til traktaterne, deltog Danmark og Irland ikke i afstemningen.

4. **Forordning om insolvensbehandling for at erstatte bilag A og B**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Vedtagelse af den lovgivningsmæssige retsakt
godkendt af Coreper 2 den 24.9.2025

Rådet godkendte Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning, og den foreslåede retsakt blev vedtaget, jf. artikel 294, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (retsgrundlag: artikel 81, stk. 2, litra a), c) og f), i TEUF). I medfør af de relevante protokoller, der er knyttet som bilag til traktaterne, deltog Danmark ikke i afstemningen.

Beskæftigelse og socialpolitik

5. **Forordning om europæiske befolknings- og boligstatistikker**   12843/1/25 REV 1
*Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets
begrundelse* + 12843/25 ADD 1
godkendt af Coreper 1 den 24.9.2025 9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Rådet godkendte sin førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med artikel 294, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Rådets begrundelse, idet Belgien, Italien og Finland undlod at stemme (retsgrundlag: artikel 338, stk. 1, i TEUF).

Erklæringer til dette punkt findes i bilaget.

Transport

6. **Direktiv om kørekort, om ændring af direktiv (EU) 2022/2561, forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af direktiv 2006/126/EF og forordning (EU) nr. 383/2012**   12678/25 + ADD 1.
*Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets
begrundelse* 8353/25
godkendt af Coreper 1 den 24.9.2025 + ADD 1 REV 1
TRANS

Rådet godkendte sin førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med artikel 294, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Rådets begrundelse, idet Kroatien, og Malta stemte imod, og Bulgarien og Østrig undlod at stemme (retsgrundlag: artikel 91, stk. 1, i TEUF).

Erklæringer til dette punkt findes i bilaget.

7. Direktiv om frakendelser af førerretten

*Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets
begrundelse*
godkendt af Coreper 1 den 24.9.2025



12679/25
8351/25
+ **COR 1 (fr)**
+ ADD 1
TRANS

Rådet godkendte sin førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med artikel 294, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Rådets begrundelse, idet Østrig undlod at stemme (retsgrundlag: artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF).

8. Forordning om flypassagerers rettigheder

*Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets
begrundelse*
godkendt af Coreper 1 den 24.9.2025



12909/25 + ADD 1.
10015/25
+ **COR 1 (fi)**
+ **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR 2**
(es)
+ **ADD 1 COR 3 (fi)**
AVIATION

Rådet godkendte sin førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med artikel 294, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Rådets begrundelse, idet Tyskland, Spanien, Portugal og Slovenien stemte imod, og Estland og Østrig undlod at stemme (retsgrundlag: artikel 100, stk. 2, i TEUF).

Erklæringer til dette punkt findes i bilaget.

Miljø

9. Direktiv om jordbundsovervågning

*Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets
begrundelse*

godkendt af Coreper 1 den 24.9.2025



12910/1/25 REV 1
12910/25 ADD 1
REV 1.
9474/25 + COR 1
+ ADD 1
ENV

Rådet godkendte sin førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med artikel 294, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Rådets begrundelse, idet Tyskland stemte imod, og Østrig undlod at stemme (retsgrundlag: artikel 192, stk. 1, i TEUF).

Erklæringer til dette punkt findes i bilaget.

DET INDRE MARKED OG INDUSTRI

Lovgivningsmæssige forhandlinger

(offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)

3. Fonden for konkurrenceevne

*Forelæggelse ved Kommissionen
Orienterende debat*



12723/25

Rådet noterede sig Kommissionens orientering og havde en orienterende debat.

Ikkelovgivningsmæssige aktiviteter

4. Forenkling, herunder den årlige statusrapport for 2025 om forenkling, gennemførelse og håndhævelse – fremskridt hen imod en reduktion på 25 % af virksomhedernes byrder
*Forelæggelse ved formandskabet og Kommissionen
Udveksling af synspunkter*

12704/25
+ COR 1 REV 1

Eventuelt

5. a) **Afskaffelse af uberettigede territoriale forsyningsbegrænsninger** [2] 13010/1/25 REV 1
Orientering ved Belgien, Grækenland, Kroatien, Luxembourg, Nederlandene, Slovenien, Tjekkiet og Østrig

Rådet noterede sig orienteringen ved Østrig, Belgien, Tjekkiet, Kroatien, Grækenland, Luxembourg, Nederlandene og Slovenien.

- b) **Erklæring fra Semicon Coalition, hvori der opfordres til en revideret EU-mikrochipforordning med henblik på at styrke og revitalisere Europas position i den globale halvlederindustri** [2] 12898/25
Orientering ved Nederlandene på vegne af alle medlemsstater

Rådet noterede sig orienteringen ved Nederlandene på vegne af alle medlemsstater.

- c) **Tredje strategiske dialog med den europæiske bilindustri (den 12. september 2025 i Bruxelles)** [2] 13007/25
Orientering ved Kommissionen

Rådet noterede sig orienteringen ved Kommissionen.

- d) **Aktuelle lovgivningsforslag (offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)** [1][C]
- i) **Status for omnibuspakkerne** 6595/25
Orientering ved formandskabet 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1.
9327/25 + ADD 1.

Rådet noterede sig orienteringen ved Kommissionen.

- ii) **Overensstemmelse mellem klimamålet for 2040
og den europæiske industris konkurrenceevne**
Orientering ved Frankrig

13193/25

Rådet noterede sig orienteringen ved Frankrig.

- e) **Fælles trilateralt uofficielt dokument fra Tyskland,
Frankrig og Italien om Kommissionens meddelelse om
forordningen om fremskyndelse af industriel
dekarbonisering (IDAA)**
Orientering ved Tyskland, Frankrig og Italien.

 13273/25

Rådet noterede sig orienteringen ved Tyskland, Frankrig og Italien.

FORSKNING

Ikkellovgivningsmæssige aktiviteter

6. **Konklusioner om betydningen af forskning og innovation for EU's opstarts- og opskaleringsstrategi** 12821/25
Godkendelse

Rådet godkendte teksten til konklusionerne i ovennævnte dokument.

7. **Konklusioner om en opfordring til handling inden for biovidenskab med henblik på Unionens konkurrenceevne** 12838/25
Godkendelse

Rådet godkendte teksten til konklusionerne i ovennævnte dokument.

Lovgivningsmæssige forhandlinger

(offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)

8. **Horisont Europa-pakken: rammeprogrammet for forskning og innovation 2028-2034** 12800/25

- a) **Rammeprogrammet og dets regler for deltagelse og formidling** 1C

- b) **Særprogrammet til gennemførelse af Horisont Europa** SC
Orienterende debat

Rådet havde en orienterende debat.

Eventuelt

9. a) **En europæisk strategi for forsknings- og teknologiinfrastrukturer** [2] 12895/25
Orientering ved Kommissionen

Rådet noterede sig orienteringen ved Kommissionen.

- b) **Årlig statusrapport for 2025 om forenkling, gennemførelse og håndhævelse** [2] 13280/25
Orientering ved Kommissionen

Rådet noterede sig orienteringen ved Kommissionen.

-
- [1]** Førstebehandling
[S] Særlig lovgivningsprocedure
[2] Offentlig debat foreslået af formandskabet (artikel 8, stk. 2, i Rådets forretningsorden)
[C] Punkt på grundlag af et forslag fra Kommissionen
-

Erklæringer til de lovgivningsmæssige A-punkter i dok. 13121/25**Ad A-punkt 5:****Forordning om europæiske befolknings- og boligstatistikker**
*Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse***ERKLÆRING FRA BULGARIEN**

"Republikken Bulgarien støtter merværdien af forordningen om europæiske befolknings- og boligstatistikker med hensyn til at fastlægge en fælles retlig ramme for udvikling, udarbejdelse og formidling af europæiske befolknings- og boligstatistikker og modernisere socialstatistikker med henblik på bedre at støtte EU's politikker vedrørende demografiske ændringer, social samhørighed og bæredygtig udvikling.

Republikken Bulgarien lægger stor vægt på fremme og beskyttelse af de grundlæggende rettigheder, hvoraf en vigtig del er ligestilling mellem kvinder og mænd. Vi er og vil fortsat være tro mod Den Europæiske Unions principper og værdier som nedfældet i traktaterne.

I den forbindelse noterer Bulgarien sig afgørelsen fra Republikken Bulgariens forfatningsdomstol i 2018, hvori det fastslås, at Europarådets konvention til forebyggelse og bekæmpelse af vold mod kvinder og vold i hjemmet ("Istanbulkonventionen") fremmer juridiske begreber vedrørende begrebet "køn" (gender), som er uforenelige med de grundlæggende principper i Republikken Bulgariens forfatning.

I 2021 præciserede forfatningsdomstolen yderligere, at udtrykket "køn" (sex) som anvendt i forfatningen i forbindelse med den nationale retsorden kun skal forstås i sin biologiske betydning (mænd og kvinder). I overensstemmelse med ovennævnte afgørelser erklærer Republikken Bulgarien, at den ikke kan acceptere begreber, der har til formål at skelne mellem "køn" (sex) som en biologisk kategori (mænd og kvinder) og "køn" (gender) som en social konstruktion, og at den kun vil fortolke anvendelsen af udtrykket "køn" (gender) i forordningen i dets biologiske betydning.

Endelig vil Republikken Bulgarien kun acceptere, at udtrykket "køn" (gender) i teksten til forordningen oversættes til "køn" (sex) ("пол" på bulgarsk)."

ERKLÆRING FRA TJEKKIET

"Den Tjekkiske Republik støtter de generelle principper i forordningen om europæiske befolkningsstatistikker og hilser en række aspekter af kompromisteksten velkommen. Den påvirkes dog negativt af hastigheden, hvormed forhandlingsprocessen blev afsluttet.

Den Tjekkiske Republik er fortsat overbevist om, at den foreslåede ordlyd i artikel 3, 5 og 11 er problematisk for den fremtidige gennemførelse heraf i statistikpraksis.

Den Tjekkiske Republiks største betænkelighed er anvendelsen af befolkningsdefinition og modellering af ikkeregistrerede dele af befolkningen uden pålidelige datakilder. Det er yderst vigtigt at anvende administrative datakilder, der er centreret omkring folkeregistret til at udarbejde rettidige statistikker i overensstemmelse med kvalitetsstandarderne for de europæiske officielle statistikker. De krævende tidsfrister for indberetning af de data, der er anført i bilaget til forordningen, kan kun overholdes, hvis disse kan baseres på fornuftige og omfattende administrative datakilder.

Den Tjekkiske Republik er af den opfattelse, at beskyttelsesforanstaltningen, der begrænser forordningens anvendelsesområde og fastsætter dens tilknytning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1700 om oprettelse af en fælles ramme for europæiske statistikker vedrørende personer og husstande baseret på data på individniveau indsamlet ved hjælp af stikprøver, kun er formuleret i den endelige kompromistekst i forhold til det eksisterende indhold af de data, der indsamles i henhold til nærværende forordning, og ikke generelt til data, der indsamles på grundlag af stikprøver af personer og husstande. Dette kan føre til en fremtidig forøgelse af byrden for medlemsstaterne og respondenterne.

Med hensyn til ad hoc-dataindsamlinger i henhold til artikel 5 mener Den Tjekkiske Republik, at disse ikke vil udgøre en ekstraordinær byrde for medlemsstaterne, og at de kun vil fokusere på anvendelsen af eksisterende administrative datakilder.

Den Tjekkiske Republik kan støtte den endelige kompromistekst, men med visse forbehold som anført ovenfor."

ERKLÆRING FRA UNGARN

"Ungarn anerkender og fremmer ligestilling mellem mænd og kvinder i overensstemmelse med Ungarns grundlov, Den Europæiske Unions primære ret, principper og værdier samt forpligtelser og principper i henhold til folkeretten. Ligestilling mellem kvinder og mænd er nedfældet i Den Europæiske Unions traktater som en grundlæggende værdi. Ungarn fortolker i overensstemmelse med disse og sin nationale lovgivning udtrykket "køn" (gender) som en henvisning til "køn" (sex) og begrebet "ligestilling mellem kønnene" som "at give kvinder og mænd lige muligheder" i *udkastet til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)../... om europæiske befolknings- og boligstatistikker, om ændring af forordning (EF) nr. 862/2007 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 763/2008 og (EU) nr. 1260/2013.*"

Ad A-punkt 6:

Direktiv om kørekort, om ændring af direktiv (EU) 2022/2561, forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af direktiv 2006/126/EF og forordning (EU) nr. 383/2012
Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse

ERKLÆRING FRA KROATIEN

"Republikken Kroatien gentager betydningen af tre hovedelementer, som direktivet har til formål at tage hensyn til: forbedring af trafiksikkerheden, enkelhed i anvendelsen og generelle rammer.

Samtidig bør der tages hensyn til nationale forhold, og nuværende god praksis på nationalt plan bør bevares, samtidig med at der sikres et højt trafiksikkerhedsniveau.

Republikken Kroatien kan ikke støtte følgende elementer i den foreslåede tekst:

1. Artikel 17, som indfører en forpligtelse for medlemsstaterne til at udstede kørekort til kategori B og C til ansøgere, der er fyldt 17 år (med EU-kode 98.02) i henhold til en ordning for ledsaget kørsel.

Kørsel i en alder af 17 år, selv under opsyn, sænker den minimumsalder, der i øjeblikket er gældende i Kroatien, og skaber betydelige udfordringer med hensyn til retshåndhævelse, kontrol og trafiksikkerhed. Indførelsen af en sådan ordning bør derfor fortsat være frivillig, da den er tæt forbundet med nationale trafikforhold, eksisterende sikkerhedspolitikker og håndhævelseskapaciteter.

Ud over sikkerhedsmæssige betænkeligheder vil gennemførelsen af dette system pålægge de kompetente myndigheder betydelige administrative og finansielle byrder. En overvågning af overholdelsen af betingelserne for ledsaget kørsel (godkendelse af ledsagere, kørselsbegrænsninger, identifikationsprocedurer) vil være kompleks, ressourcekrævende og vanskelig at håndhæve effektivt i praksis.

Vi er derfor bekymrede for, at den obligatoriske gennemførelse af ordningen for ledsaget kørsel kan have en negativ indvirkning på trafiksikkerheden, skabe uforholdsmæssigt store administrative omkostninger og medføre uforudsigelige konsekvenser.

2. Bestemmelsen om indførelse af en obligatorisk frist på tre uger for udstedelse af kørekortet i fysisk format (betragtning 11).

I henhold til den nuværende nationale lovgivning udstedes et kørekort i Kroatien inden for 30 dage i den almindelige procedure. Der findes kun kortere frister i fremskyndede procedurer og hasteprocedurer, som er dyrere og derfor sjældent anvendes.

Indførelse af en bindende frist på tre uger på EU-plan vil afkorte den eksisterende almindelige procedure i Kroatien og kræve en systemisk tilpasning af de administrative processer. Dette vil skabe yderligere organisatoriske og finansielle byrder for de kompetente myndigheder og øge de samlede omkostninger ved proceduren, som i sidste ende blive overført til borgerne.

Af disse grunde mener Kroatien, at fristen for udstedelse af fysiske kørekort fortsat bør henhøre under medlemsstaternes kompetence, hvilket giver fleksibilitet til at tilpasse den de nationale administrative kapaciteter og omkostningsstrukturer.

Da den endelige tekst ikke i tilstrækkelig grad imødekommer ovennævnte betænkeligheder, kan Republikken Kroatien ikke støtte den.

Republikken Kroatien er fortsat fast besluttet på at gennemføre den EU-dækkende harmoniserede lovgivningsramme, der vil sikre håndhævelsen af de højeste trafiksikkerhedsstandarder."

ERKLÆRING FRA MALTA

"Malta har taget positivt imod Kommissionens forslag i trafikssikkerhedspakken og anerkender deres betydning for at fremme trafikssikkerheden i hele EU og fremme sikrere og mere intelligente transportsystemer. Målene i denne pakke er i overensstemmelse med Maltas nationale vision og tilsagn.

Malta anerkender, at det endelige kompromis, der er indgået med Europa-Parlamentet, indeholder flere konstruktive ændringer, der har til formål at forbedre og styrke teksten betydeligt, navnlig set ud fra et trafikssikkerhedsperspektiv.

Medlemsstaternes fleksibilitet til fortsat at kræve lægelige vurderinger for førstegangsansøgere om kørekort og for ældre førere, når de fornyer deres kørekort, værdsættes. Malta støtter desuden opretholdelsen af minimumsalderen for fuld førerret på 18 år for indehavere af kørekort til kategori B, i henhold til artikel 7. Malta er dog stadig ikke i stand til at give udtryk for lignende støtte til ordningen for ledsaget kørsel. Malta glæder sig over den frivillige karakter af denne ordning for kategori C-kørekort, men vi opretholder vores alvorlige forbehold med hensyn til ordningens obligatoriske anvendelse med hensyn til kategori B-kørekort, navnlig da dette ikke er i overensstemmelse med de specifikke konkrete forhold og udfordringer ved Maltas vejinfrastruktur. I betragtning af vores begrænsede og stærkt urbaniserede vejnet er et kategori B-kørekort til den befolkningsgruppe, der er omfattet af ordningen for ledsaget kørsel, ikke i overensstemmelse med vores mål om at forbedre trafikssikkerheden. En sådan ordning vil lægge yderligere pres på Maltas vejnet og samtidig begrænse regeringens bestræbelser på at tilskynde til et skift i transportform i den samme befolkningsgruppe.

Med henblik herpå er Malta fortsat fast besluttet på at forbedre trafikssikkerheden og nå vores mål i nulvisionen, men vi er ikke i stand til at støtte den foreløbige aftale, der er indgået mellem Rådet og Parlamentet den 24. marts 2025."

Ad A-punkt 8:

Forordning om flypassagerers rettigheder

Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse

ERKLÆRING FRA ESTLAND

"Estland udtrykker sin påskønnelse af det polske formandskabs store indsats med at lede drøftelserne om forslaget til revision af forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder og dets indsats for at skabe et kompromis mellem medlemsstaterne. Estland er fortsat fast besluttet på at fastsætte klare og enkle regler, der sikrer passende behandling af og bistand til passagerer. Samtidig er det vigtigt at opretholde en afbalanceret tilgang, der tager hensyn til luftfartsselskabernes forpligtelser og dermed støtter luftfartssektorens bæredygtighed.

Forordningen skal først og fremmest sikre, at passagererne får passende behandling og bistand og er i stand til at nå frem til deres bestemmelsessted så hurtigt, som det er rimeligt muligt. En klar og enkel kompensationsmekanisme er afgørende for at minimere gener under forstyrrelser og for at tilskynde luftfartsselskaberne til at udføre forsinkede flyvninger i stedet for at aflyse dem.

Under forhandlingerne blev der foreslået forskellige forsinkelsestidsgrænser. Estland støtter indførelsen af en ensartet forsinkelsestidsgrænse på fem timer for alle flyvninger, uanset rejsens længde, i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 261/2004. Vores detaljerede begrundelse er som følger:

1. Anvendelsen af en enkelt tidsgrænse forenkler forordningen, gør beregninger af kompensation enklere og præciserer kompensationsreglerne for passagerer.
2. Set ud fra passagerens synspunkt er virkningen af flyforsinkelser grundlæggende den samme, uanset rejsens længde. Der er derfor ikke behov for at skelne mellem kompensationstærskler baseret på afstand, da erfaringerne med gener som følge af forsinkelser ikke varierer.
3. I de fleste tilfælde er fem timer tilstrækkelig tid til, at luftfartsselskaber kan reparere flyet, finde et andet fly eller tilbyde alternative flyvninger.

På baggrund af disse overvejelser er den tidsgrænse på seks timer, som formandskabet har foreslået i kompromisforslaget, uacceptabel for os. Estland mener, at forsinkelser på fem timer eller mere medfører betydelige gener for passagererne, og at der bør kompenseres herfor.

I betragtning af betydningen af dette spørgsmål er Estland ikke i stand til at tilslutte sig den politiske enighed om forordningen om flypassagerers rettigheder og vil derfor undlade at stemme."

ERKLÆRING FRA UNGARN

"Som understreget af medlemsstaterne under den orienterende debat, som det ungarske formandskab afholdt i 2024, er hovedformålet med ændringen af forordningen om flypassagerers rettigheder bl.a. at forenkle foranstaltningerne og finde en balance mellem passagerernes og branchens interesser.

Ungarn har lige fra begyndelsen nævnt problemet med manglen på tilstrækkelige data og analyser, der bekræfter effektiviteten af de foreslåede foranstaltninger og balancen mellem passagerernes og branchens interesser. Vi udtrykte også bekymring over indførelsen af en forpligtelse til kompensation for forsinkelse i forordningen uden de nødvendige baggrundsundersøgelser, der analyserer dens effektivitet og mulige forskellige politiske løsningsmodeller.

Ungarn er ikke i sig selv imod indførelsen af kompensation for forsinkelse. Vi mener imidlertid, at der er behov for yderligere overvejelser for at kunne skabe den rette balance mellem branchens interesser og beskyttelsen af passagerer. Det er grunden til, at vi på samlingen i Rådet (transport) i juni 2025 kun støttede, at der indledes forhandlinger med Europa-Parlamentet, hvis Europa-Kommissionen udarbejder en analyse til de kommende interinstitutionelle forhandlinger med mere detaljerede data, end vi tidligere har modtaget. Ifølge vores anmodning bør denne analyse omfatte ajourførte oplysninger fra både passagerer og branchen, der beskriver og vurderer forordningens forventede virkninger.

Det "tekniske input", som Kommissionen har fremlagt, indeholder ingen dokumentation for, at forpligtelsen til kompensation for forsinkelse reelt vil reducere antallet af flyforsinkelser, og at denne foranstaltning er bedst egnet til at opnå dette resultat. Kommissionen peger stadig hovedsagelig på gamle og forældede undersøgelser, anvender antagelser ("forsinkelser, der kan antages at kunne tilskrives luftfartsselskaberne") i stedet for reelle data og analyser og leverer kun data for forsinkelser for juli 2025, hvilket er klart utilstrækkeligt som grundlag for enhver materiel foranstaltning. Kommissionen finder endvidere, at foranstaltningerne kan stille de europæiske luftfartsselskaber ringere i konkurrencen, og anerkender, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger data om yderligere faktorer, der kan have en indvirkning på den relative konkurrenceevne. Kommissionen bemærker også den stigende byrde for de nationale håndhævelsesorganer. Den "antager", at en liste over usædvanlige omstændigheder kan lette denne byrde, men situationen er faktisk langt mere kompleks end som så, eftersom forsinkelser ikke skyldes en enkelt faktor, hvorfor det stadig skal afgøres fra sag til sag, om der foreligger usædvanlige omstændigheder.

Sidst, men ikke mindst, forenkler teksten efter vores opfattelse ikke foranstaltningerne, men gør dem yderligere komplicerede, så passagererne får svært ved at forstå deres rettigheder.

På denne baggrund vil vi endnu en gang gerne understrege, at vi ikke vil kunne støtte den aftale, der skal indgås med Europa-Parlamentet, medmindre der fremlægges klare beviser for foranstaltningernes effektivitet og for opnåelsen af en balance mellem passagerernes og branchens interesser.

En mere detaljeret redegørelse for vores holdning findes i bilaget.

Bilag

Kommissionens forslag fra 2001

Det var ikke Kommissionens oprindelige hensigt at forpligte luftfartsselskaberne til at kompensere passagerer for forsinkelse. I sit oprindelige forslag anførte Kommissionen følgende: "Selv om passagererne lider under samme form for besvær og frustration på grund af forsinkelser som ved afvisning og aflysning, er der dog en forskel, idet operatøren har ansvaret for afvisning og aflysninger, medmindre det skyldes grunde, der falder uden for vedkommendes ansvarsområde, men ikke altid for forsinkelser. Andre almindelige årsager er lufttrafikstyring eller begrænset lufthavnskapacitet. Kommissionen mener, som det fremgår af dens meddelelse om beskyttelse af luftfartspassagerer, at operatørerne under de nuværende forhold ikke skal være forpligtede til at give kompensation til forsinkede passagerer."¹

EU-Domstolens afgørelser

Selv om luftfartsselskaberne ifølge Domstolens – meget omstridte – fortolkning skal kompensere passagererne for lange forsinkelser, er det vores opfattelse, at der ikke er nogen forpligtelse til at kodificere EU-Domstolens afgørelser.

Selv Kommissionens forslag om kompensation for forsinkelse afviger fra EU-Domstolens nøjagtige afgørelse.

¹ KOM(2001) 784 endelig, punkt 23.

Mangel på data og analyser

Vi vil gerne gentage, at der i øjeblikket mangler tilstrækkelig dokumentation for, at en forpligtelse for flyselskaberne til at betale kompensation for forsinkelser vil opfylde det ønskede mål om at reducere antallet af forsinkede flyvninger.

Hvis formålet med at indføre kompensation for forsinkelse kun er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer (og ikke at reducere antallet af forsinkede flyvninger), bør det grundigt vurderes, om det er rimeligt at pålægge luftfartsselskaberne hele byrden, om luftfartsselskaberne kan indkræve de beløb, der betales som kompensation for forsinkelse, fra tredjeparter, der forårsager eller bidrager til forsinkelsen, og om der findes brugbare alternative løsninger. En sådan analyse mangler endnu.

Inden forpligtelsen til kompensation for forsinkelse indføres, bør det undersøges, i hvor stort omfang faktorerne, der er nævnt i Kommissionens forslag fra 2001, har ændret sig. Indførelsen af en ny forpligtelse i forordningen kræver en analyse af dens effektivitet for at nå de ønskede mål og dens indvirkning på interessenterne.

Mere specifikt vil vi gerne henvise til Kommissionens retningslinjer for bedre lovgivning², ifølge hvilke konsekvensanalyser indsamler dokumentation (herunder evalueringsresultater) for at vurdere, om fremtidige lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige EU-tiltag er berettigede, og i bekræftende fald, hvordan de bedst kan udformes for at nå relevante politiske mål. De skal identificere og beskrive det problem, der skal løses, opstille mål for EU's tiltag, formulere politiske løsningsmodeller, vurdere deres potentielle virkninger og, hvor det er relevant, udpege en foretrukken løsning samt redegøre for, hvordan de forventede resultater vil blive overvåget og evalueret. Konsekvensanalyse handler om at indsamle og analysere dokumentation til støtte for politikudformningen. Heri indgår en vurdering af, om der foreligger et problem, kortlægning af de underliggende årsager, vurdering af, om der er behov for EU-tiltag, og analyse af fordele og ulemper ved tilgængelige løsninger.

Sådanne vurderinger af kompensation for forsinkelse mangler.

Det er ret usædvanligt, at Kommissionen foreslår, at der indføres nye lovgivningsmæssige foranstaltninger uden at have indsamlet og undersøgt de nødvendige underliggende data.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en.

Resultaterne af undersøgelserne i 2012 og 2020 vedrørende forsinkelser

I sit svar på vores betænkeligheder henviste Kommissionen til undersøgelsen fra 2020³ og konsekvensanalysen fra 2013⁴ (som er baseret på undersøgelsen fra 2012⁵) og fremhævede, at antallet af forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne, faldt fra 80 % til 70 %, og at det er vanskeligt at analysere indvirkningen af kompensation på reduktionen af forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne.

Undersøgelsen fra 2020 bekræfter, at det samlede antal forsinkede flyvninger er steget betydeligt i de seneste år og næsten er fordoblet mellem 2014 og 2018⁶. Den erklæring, som Kommissionen henviser til⁷ (dvs.: baseret på CODA's oplysninger om forsinkelser var andelen af forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne, mellem 2011 og 2018 på mellem ca. 70 % og 80 %. Forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne, er faldet fra ca. 80 % i 2011 til ca. 70 % i 2018, hvilket afspejler en stigning i forsinkelser, der betegnes som usædvanlige omstændigheder – såsom ATC-forsinkelser) viser kun, at forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne, er lavere end det større antal ATC-forsinkelser, men det vides ikke, om de er faldet i forhold til tidligere antal forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne. Figur 2.6 i denne undersøgelse viser klart stigningen i antallet af forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne.

Ifølge undersøgelsen er det muligt, at forordning (EF) nr. 261/2004 har en marginal indvirkning på andelen af forsinkede flyvninger, men den synes ikke at være væsentlig sammenlignet med andre faktorer⁸.

Den bekræfter i øvrigt, at det ikke er let præcist at fastlægge ansvaret for forsinkelse⁹ og anser alle forsinkelser, der ikke skyldes usædvanlige omstændigheder, som forsinkelser, der kan tilskrives luftfartsselskaberne¹⁰.

Undersøgelsen fra 2012 bekræfter, at der er betydelig uenighed mellem interessenterne om fortolkningen af usædvanlige omstændigheder¹¹.

³ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf.

⁶ Punkt 2.31.

⁷ Punkt 2.45.

⁸ Punkt 2.37.

⁹ Punkt 2.46, note.

¹⁰ Punkt 2.43.

¹¹ Punkt 7.41.

Med hensyn til omkostninger til kompensation for forsinkelse har undersøgelsen fra 2012 allerede vist en betydelig stigning¹². I den forbindelse vil vi gerne bemærke, at passagerernes kendskab til deres rettigheder kan være steget betydeligt siden 2012, hvilket har givet luftfartsselskaberne endnu højere kompensationsomkostninger.

Væsentlige spørgsmål

Efter vores opfattelse kræver følgende spørgsmål yderligere overvejelser:

1. Findes der nogen form for forsinkelse, der tjener luftfartsselskabernes interesser?
2. Er det ønskeligt at forpligte luftfartsselskaberne til at betale kompensation for forsinkelser, der ikke skyldes deres kommercielle interesser, og som de ikke er ansvarlige for, i betragtning af at luftfartsselskaberne de facto ikke er i stand til at indkræve disse beløb fra de ansvarlige parter?¹³
3. Vil balancen mellem passagerbeskyttelse og branchens interesser blive opnået med indførelsen af kompensation for forsinkelse, i betragtning af at luftfartsselskaberne ikke engang kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder i tilfælde af følgeforsinkelser, og at det ofte er vanskeligt at fastslå, om der foreligger usædvanlige omstændigheder, i betragtning af de mange faktorer, der fører til forsinkelsen af en enkelt flyvning?¹⁴
4. Vil højere kompensationsomkostninger for luftfartsselskaberne føre til højere billetpriser, hvilket muligvis også vil påvirke konkurrenceevnen?
5. Er der en bedre måde at sikre en høj forbrugerbeskyttelse på, samtidig med at branchens interesser respekteres?
6. vil de nationale håndhævelsesorganers arbejdsbyrde stige.

Vi mener, at disse overvejelser nødvendiggør yderligere dataindsamling og -analyse.

Desuden kræves der en betydelig indsats for at gøre forordningen (dvs. passagerernes rettigheder) let forståelig for passagererne.

¹² Punkt 7.53, figur 7.5.

¹³ Se undersøgelsen fra 2012, punkt 7.113 og 7.123.

¹⁴ Se undersøgelsen fra 2020, punkt 2.46, note.

Forslag

Efter vores opfattelse kan godkendelse af ændringer på en forhastet måde igen føre til, at der vedtages en forordning, som ikke fungerer korrekt. Vi foreslår derfor, at de spørgsmål, der er nævnt i dette dokument, analyseres grundigt for at kunne skabe den ønskede balance mellem passagerbeskyttelse og branchens interesser og vedtage en forordning, der fungerer på lang sigt."

ERKLÆRING FRA LITAUEN

"Litauen bekræfter på ny sin generelle støtte til målene i forslaget om flypassagerers rettigheder og anerkender den fortsatte indsats, som Rådets formandskab og medlemsstaterne har gjort for at nå til enighed om denne vigtige sag.

Selv om vi anerkender de fremskridt, der er gjort siden de tidligere drøftelser, er Litauen dog fortsat bekymret for, at visse centrale elementer i udkastet stadig kan svække passagerbeskyttelsen i forhold til den nuværende lovgivningsramme. Bestemmelserne i forslagets artikel 7 rummer fortsat udfordringer, da de kan sænke beskyttelsesniveauet for passagerernes rettigheder i tilfælde af, at flyvningen afbrydes eller ankomsten forsinkes som følge af omlægning af rejsen efter aflysning. Sådanne ændringer kan medføre længere ventetider og reduceret kompensation og dermed mindske passagerernes berettigede forventninger til servicekvaliteten.

Litauen understreger, at hovedformålet med lovgivningen om beskyttelse af flypassagerers rettigheder fortsat bør være at forenkle og modernisere de eksisterende regler og sikre juridisk klarhed for alle parter, idet der garanteres en retfærdig og effektiv beskyttelse af passagererne. Vi minder også om, at Den Europæiske Union har andre midler til at støtte sin luftfartssektors konkurrenceevne. Dette mål kan imidlertid ikke nås på bekostning af passagerernes rettigheder.

Som konklusion fastholder Litauen det synspunkt, at beskyttelsen af passagerer er hjørnestenen i dette lovgivningsinitiativ og fortsat skal stå i centrum for at sikre dets reelle og langsigtede værdi for det europæiske samfund."

ERKLÆRING FRA PORTUGAL

"Portugal takker det polske formandskab og dets forgængere for deres arbejde med at forhandle om ændringer af forordningen om flypassagerers rettigheder.

Portugal har altid argumenteret for, at enhver revision af forordningen ikke blot skal gøre det lettere at implementere, men frem for alt bevare eller styrke passagerernes rettigheder, så passagererne kan nyde godt af denne beskyttelse, der har fastsat standarder i andre af verdens regioner.

I denne henseende lever den politiske aftale, som flertallet stemte ja til, ikke op til passagerernes forventninger, navnlig ikke med hensyn til tærskler for afstand eller rejsetid, hvilket har særlig indvirkning på medlemsstater, der geografisk ligger længere væk fra det europæiske kontinents centrum, og regionerne i den yderste periferi. De godkendte tærskler er et tilbageskridt med hensyn til passagerrettigheder, og Portugal stemmer imod den politiske aftale.

Portugal vil dog i de efterfølgende forhandlinger med Europa-Parlamentet fortsat konstruktivt slå til lyd for en væsentlig forbedring af EU-lovgivningen, der imødekommer forventningerne hos alle interessenter, med særlig fokus på passagererne, hvis interesser denne forordning har beskyttet siden 2004."

Ad A-punkt 9: **Direktiv om jordbundsovervågning**
 Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse

ERKLÆRING FRA TYSKLAND

"Tyskland tilføjer følgende erklæring til indsigelsen til optagelse i protokollen:

Sund jordbund er en forudsætning for mange økosystemtjenester såsom kulstofpuljer og vandfiltrering og -lagring. De fungerer også som en stødpude mod forurenende stoffer, tjener som grundlag for en passende og sund kost, leverer biomasse fra landbrug og skovbrug og leverer naturlig køling i byområder. Det er bydende nødvendigt, at jordbundens sundhed, herunder humusindhold og jordbundens biodiversitet, opretholdes og om muligt forbedres. I den forbindelse er de lokale betingelser i de enkelte medlemsstater afgørende. Efter Tysklands opfattelse tager forslaget til direktivet om jordbundsovervågning, som Europa-Parlamentet og rådsformandskabet er nået til enighed om, ikke i tilstrækkelig grad hensyn til nærheds- og proportionalitetsprincippet og vil skabe yderligere byrder samt overlappende strukturer."

ERKLÆRING FRA SVERIGE

"Sverige påskønner, at den endelige kompromistekst i vid udstrækning sikrer medlemsstaternes fleksibilitet og kontrol. Sverige anerkender, at artikel 11 i væsentlig grad er bragt i overensstemmelse med Sveriges holdning med sletningen af retligt bindende fælles principper for bæredygtig forvaltning og med sletningen af bilag III.

Ikke desto mindre er Sveriges underliggende bekymring over det foreslåede direktiv uændret. Sverige mener stadig, at forslaget vil medføre yderligere omkostninger i forhold til fordelene, og ser ikke nogen klar merværdi, der retfærdiggør den administrative byrde ved en juridisk bindende fælles overvågningsramme. Overvågningsrammens omkostningseffektivitet er stadig usikker, og der mangler evidensbaseret kvalitetssikring af, at den foreslåede ramme kan gennemføres og vil kunne anvendes korrekt på forskellige typer jordbund. Den grænseoverskridende karakter af jordbundens sundhed er begrænset og falder ind under national kompetence.

Den endelige kompromistekst resulterer i et direktiv, der er tættere på Sveriges holdning sammenlignet med Kommissionens forslag, og Sverige kan derfor i kompromisets ånd acceptere den endelige kompromistekst. Sverige understreger imidlertid ovennævnte betænkeligheder, og at der ikke er nogen garanti for, at rammen vil fungere i praksis."
