



Brüssel, 14. oktoober 2025
(OR. en)

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

PROTOKOLLI KAVAND

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU

(Konkurentsivõime (siseturg, tööstus, teadusuuringud ja kosmos))

29. ja 30. september 2025

1. Päevakorra vastuvõtmine

Nõukogu võttis vastu dokumendis 12940/25 esitatud päevakorra. Saksamaa, Prantsusmaa ja Itaalia taotlusel nõustus nõukogu avalikul istungil lisama „Muude küsimuste“ alla veel ühe päevakorrapunkti seoses komisjoni teadaandega õigusakti kohta tööstuse süsinikuheite kiiremaks vähendamiseks. Komisjoni taotlusel nõustus nõukogu avalikul istungil lisama „Muude küsimuste“ alla veel ühe päevakorrapunkti lihtsustamist, rakendamist ja jõustamist käsitleva 2025. aasta eduaruande kohta.

2. A-punktide heakskiitmine

- a) **Muu kui seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri** 13120/25

Nõukogu võttis vastu kõik eespool nimetatud dokumendis loetletud A-punktid, sealhulgas kõik vastuvõtmiseks esitatud keelelisi parandusi sisaldavad COR- ja REV-dokumendid. Nimetatud punktidega seotud avaldused on esitatud *addendum*'is.

- b) **Seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri (avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)** 13121/25

Majandus- ja rahandusküsimused

1. **Määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 909/2014 seoses lühema arveldustsükliga liidus**  12840/25
Seadusandliku akti vastuvõtmine PE-CONS 23/25
heaks kiidetud COREPER II poolt 24. septembril 2025 EF

Nõukogu kiitis heaks Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukoha ning kavandatud õigusakt võeti vastu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikele 4 (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikkel 114).

Üldasjad

2. **Määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2023/956 seoses süsiniku piirimeetme lihtsustamise ja tugevdamisega**  12818/25
Seadusandliku akti vastuvõtmine PE-CONS 21/25
heaks kiidetud COREPER II poolt 24. septembril 2025 SIMPL

Nõukogu kiitis heaks Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukoha ning kavandatud õigusakt võeti vastu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikele 4 (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1)

Justiits- ja siseküsimused

3. **Määrus, millega muudetakse Eurojusti määruse (EL) 2018/1727 artikli 80 lõiget 9**  12846/25
Seadusandliku akti vastuvõtmine PE-CONS 33/25
heaks kiidetud COREPER II poolt 24. septembril 2025 COPEN

Nõukogu kiitis heaks Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukoha ning kavandatud õigusakt võeti vastu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikele 4 (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikkel 85). Vastavalt aluslepingutele lisatud asjaomastele protokollidele ei võtnud Taani ja Iirimaa hääletamisest osa.

4. **Määrus, millega muudetakse määrust maksejõuetusmenetluse kohta, et asendada selle A ja B lisa**  12845/25
Seadusandliku akti vastuvõtmine PE-CONS 30/25
heaks kiidetud COREPER II poolt 24. septembril 2025 JUSTCIV

Nõukogu kiitis heaks Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukoha ning kavandatud õigusakt võeti vastu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikele 4 (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 81 lõike 2 punktid a, c ja f). Vastavalt aluslepingutele lisatud asjaomastele protokollidele ei võtnud Taani hääletamisest osa.

Tööhõive ja sotsiaalsoliitika

5. **Määrus, mis käsitleb Euroopa rahvastiku- ja eluasemestatistikat**
Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine
heaks kiidetud COREPER I poolt 24. septembril 2025

 12843/1/25 REV 1
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Nõukogu võttis vastu oma esimese lugemise seisukoha kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikega 5 ning nõukogu põhjendused, kusjuures Belgia, Itaalia ja Soome hoidusid hääletamisest (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 338 lõige 1).

Selle punktiga seotud avaldused on esitatud lisas.

Transport

6. **Direktiiv, mis käsitleb juhilubasid ning millega muudetakse direktiivi (EL) 2022/2561 ja määrust (EL) 2018/1724 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/126/EÜ ja määrus (EL) nr 383/2012**
Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine
heaks kiidetud COREPER I poolt 24. septembril 2025

 12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS

Nõukogu võttis vastu oma esimese lugemise seisukoha kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikega 5 ning nõukogu põhjendused, kusjuures Horvaatia ja Malta hääletasid vastu ning Bulgaaria ja Austria hoidusid hääletamisest. ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1).

Selle punktiga seotud avaldused on esitatud lisas.

7. Juhtimiskeelde käsitlev direktiiv

Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine

heaks kiidetud COREPER I poolt 24. septembril 2025



12679/25

8351/25

+ **COR 1 (fr)**

+ ADD 1

TRANS

Nõukogu võttis vastu oma esimese lugemise seisukoha kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikega 5 ning nõukogu põhjendused, kusjuures Austria hoidus hääletamisest (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt c).

8. Lennureisijate õigusi käsitlev määrus

Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine

heaks kiidetud COREPER I poolt 24. septembril 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

Nõukogu võttis vastu oma esimese lugemise seisukoha kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikega 5 ning nõukogu põhjendused, kusjuures Saksamaa, Hispaania, Portugal ja Sloveenia hääletasid vastu ning Eesti ja Austria hoidusid hääletamisest (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2).

Selle punktiga seotud avaldused on esitatud lisas.

Keskkond

9. Mullaseire direktiiv

Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine

heaks kiidetud COREPER I poolt 24. septembril 2025



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

Nõukogu võttis vastu oma esimese lugemise seisukoha kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikega 5 ning nõukogu põhjendused, kusjuures Saksamaa hääletas vastu ja Austria hoidus hääletamisest (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1).

Selle punktiga seotud avaldused on esitatud lisas.

SISETURG JA TÖÖSTUS

Seadusandlikud arutelud

(Avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

3. Konkurentsivõime Fond

Komisjoni ettekanne

Poliitiline mõttevahetus



12723/25

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni ettekande ja pidas poliitilise mõttevahetuse.

Muu kui seadusandlik tegevus

4. Lihtsustamine, sealhulgas 2025. aasta eduaruanne lihtsustamise, rakendamise ja jõustamise kohta – edusammud ettevõtjate koormuse 25 % vähendamise suunas
Eesistujariigi ja komisjoni ettekanne
Arvamuste vahetus

12704/25
+ COR 1 REV 1

Muud küsimused

5. a) **Põhjendamatute territoriaalsete tarnepiirangute kõrvaldamine**  13010/1/25 REV 1
Teave Austrialt, Belgialt, Tšehhilt, Horvaatialt, Kreekalt, Luksemburgilt, Madalmaadelt ja Sloveenialt

Nõukogu võttis teadmiseks Austria, Belgia, Horvaatia, Kreeka, Luksemburgi, Madalmaade ja Sloveenia esitatud teabe.

- b) **Pooljuhtide koalitsiooni deklaratsioon, milles nõutakse ELi kiibimääruse läbivaatamist, et tugevdada ja taaselustada Euroopa positsiooni ülemaailmses pooljuhtide tööstuses**  12898/25
Teave Madalmaadelt kõigi liikmesriikide nimel

Nõukogu võttis teadmiseks Madalmaade poolt kõigi liikmesriikide nimel esitatud teabe.

- c) **Kolmas strateegiline dialoog Euroopa autotööstusega (Brüssel, 12. september 2025)**  13007/25
Teave komisjonilt

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni esitatud teabe.

- d) **Menetluses olevad seadusandlikud ettepanekud (avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)**  

- i) **Koondpakettide hetkeseis**
Teave eesistujariigilt

6595/25
6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- ii) **2040. aasta kliimaeesmärgi koostöölastamine**
Euroopa tööstuse konkurentsivõimega
Teave Prantsusmaalt

13193/25

Nõukogu võttis teadmiseks Prantsusmaa esitatud teabe.

- e) **Saksamaa, Prantsusmaa ja Itaalia ühine kolmepoolne**
mitteametlik dokument seoses komisjoni teadaandega
õigusakti kohta tööstuse süsinikuheite kiiremaks
vähendamiseks
Teave Saksamaalt, Prantsusmaalt ja Itaalialt

 13273/25

Nõukogu võttis teadmiseks Saksamaa, Prantsusmaa ja Itaalia esitatud teabe.

TEADUSUURINGUD

Muu kui seadusandlik tegevus

6. Järeldused, mis käsitlevad teadusuuringute ja innovatsiooni tähtsust ELi idu- ja kasvufirmade strateegia jaoks 12821/25
Heakskiitmine

Nõukogu kiitis eespool nimetatud dokumendis esitatud järelduste teksti heaks.

7. Järeldused, milles kutsutakse üles võtma meetmeid bioteaduste valdkonnas, et edendada liidu konkurentsivõimet 12838/25
Heakskiitmine

Nõukogu kiitis eespool nimetatud dokumendis esitatud järelduste teksti heaks.

Seadusandlikud arutelud

(Avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

8. Programmi „Euroopa horisont“ käsitlev pakett: teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm aastateks 2028–2034 12800/25

a) Raamprogramm ning selle osalemis- ja levitamiseeskirjad 1C

b) Raamprogrammi „Euroopa horisont“ rakendamise eriprogramm SC
Poliitiline mõttevahetus

Nõukogu pidas poliitilise mõttevahetuse.

Muud küsimused

9. a) **Euroopa teadus- ja tehnoloogiataristu strateegia** [2] 12895/25
Teave komisjonilt

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni esitatud teabe.

- b) **2025. aasta eduaruanne lihtsustamise, rakendamise ja jõustamise kohta** [2] 13280/25
Teave komisjonilt

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni esitatud teabe.

-
- [1] Esimene lugemine
[S] Seadusandlik erimenetlus
[2] Avalik mõttevahetus eesistujariigi ettepanekul (nõukogu kodukorra artikli 8 lõige 2)
[C] Komisjoni ettepanekul põhinev päevakorrapunkt
-

Avaldused dokumendis 13121/25 esitatud seadusandliku tegevusega seotud A-punktide**juurde**

A-punkti 5 juurde: **Määrus, mis käsitleb Euroopa rahvastiku- ja eluasemestatistikat**
Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine

BULGAARIA AVALDUS

„Bulgaaria Vabariik toetab lisaväärtust, mida pakub Euroopa rahvastiku- ja eluasemestatistikat käsitlev määrus, millega kehtestatakse ühine õigusraamistik Euroopa rahvastiku- ja eluasemestatistika arendamiseks, tegemiseks ja levitamiseks ning sotsiaaltatistika ajakohastamiseks, et paremini toetada demograafiliste muutuste, sotsiaalse ühtekuuluvuse ja kestliku arenguga seotud ELi poliitikat.

Bulgaaria Vabariigi arvates on väga tähtis edendada ja kaitsta põhiõigusi, mille oluline osa on naiste ja meeste võrdõiguslikkus. Oleme praegu ja ka edaspidi pühendunud aluslepingutes sätestatud Euroopa Liidu põhimõtetele ja väärtustele.

Bulgaaria märgib sellega seoses, et Bulgaaria Vabariigi konstitutsioonikohtu 2018. aasta otsuses sedastatakse, et Euroopa Nõukogu naistevastase vägivalla ja perevägivalla ennetamise ja tõkestamise konventsioonis (Istanbuli konventsioon) edendatakse ingliskeelse mõistega „gender“ seotud õiguslikke kontseptsioone, mis on vastuolus Bulgaaria põhiseaduse aluspõhimõtetega.

Peale selle selgitas konstitutsioonikohus 2021. aastal, et põhiseaduses kasutatud soo mõistet tuleks riigisisese õiguse kontekstis mõista üksnes selle bioloogilises tähenduses (mehed ja naised). Kooskõlas nende otsustega teatab Bulgaaria Vabariik, et ta ei saa aktsepteerida kontseptsioone, mille eesmärk on eristada ingliskeelset terminit „sex“ bioloogilise kategooriana (mehed ja naised) terminist „gender“, mis on sotsiaalne konstruktsioon ning ta tõlgendab kõnealuses määruuses terminit „gender“ üksnes selle bioloogilises tähenduses.

Selles mõttes aktsepteerib Bulgaaria kõnealuse määruse tekstis esineva termini „gender“ bulgaaria keelde tõlkimisel ainult sõna „sex“ (Bulgaaria keeles „пол“).

TŠEHHI AVALDUS

„Tšehhi Vabariik toetab Euroopa rahvastiku- ja eluasemestatistikat käsitleva määruse (ESOP) üldpõhimõtteid ja peab tervitatavaks mitmeid kompromissteksti aspekte. Läbirääkimisprotsessi lõpule viimise kiirus mõjutab kompromissteksti aga negatiivselt.

Tšehhi Vabariik on jätkuvalt veendunud, et artiklite 3, 5 ja 11 kavandatud sõnastus on problemaatiline nende tulevasel rakendamisel statistilises praktikas.

Tšehhi Vabariigi peamine mure on mõiste „rahvastik” kohaldamine ja rahvastiku registreerimata osa modelleerimine ilma usaldusväärsete andmeallikateta. Äärmiselt oluline on kasutada rahvastikuregistrile tuginevaid haldusandmete allikaid õigeaegse statistika koostamiseks kooskõlas Euroopa ametliku statistika kvaliteedistandarditega. Kõnealuse määruse lisas täpsustatud andmete esitamise lühikestest tähtaegadest on võimalik kinni pidada ainult siis, kui andmed võivad põhineda usaldusväärsetel ja põhjalikel haldusandmete allikatel.“

Tšehhi Vabariik on arvamusel, et kaitsemeede, millega piiratakse kõnealuse määruse kohaldamisala ja kehtestatakse selle seos Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1700, millega luuakse valimitena kogutud individuaalsetel andmetel põhineva üksikisikuid ja leibkondi käsitleva Euroopa statistika ühtne raamistik, on lõplikus kompromisstekstis sõnastatud üksnes seoses Euroopa rahvastiku- ja eluasemestatistikat käsitleva määruse alusel kogutud andmete olemasoleva sisuga, mitte üldiselt seoses andmetega, mis on kogutud üksikisikute ja leibkondade valimite põhjal. See võib tulevikus suurendada liikmesriikide ja andmeesitajate koormust.

Tšehhi Vabariik usub, et artikli 5 kohane sihtotstarbeline lisaandmete kogumine ei tekita liikmesriikidele erakordset koormust ja et nad keskenduvad üksnes olemasolevate haldusandmete allikate kasutamisele.

Tšehhi Vabariik saab lõplikku kompromissteksti toetada, kuid teatavate eespool esitatud reservatsioonidega.“

UNGARI AVALDUS

„Ungari tunnustab ja edendab naiste ja meeste võrdõiguslikkust kooskõlas Ungari põhiseaduse, Euroopa Liidu esmaste õigusaktide, põhimõtete ja väärtuste ning rahvusvahelisest õigusest tulenevate kohustuste ja põhimõtetega. Naiste ja meeste võrdõiguslikkus on Euroopa Liidu aluslepingutes sätestatud põhiväärtus. Kooskõlas nende ja oma riigisiseste õigusaktidega tõlgendab Ungari *Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL)...* eelnõus, mis käsitleb Euroopa rahvastiku- ja eluasemestatistikat ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 862/2007 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 763/2008 ja (EL) nr 1260/2013, ingliskeelset terminit „gender“ samamoodi nagu terminit „sex“ ning ingliskeelset terminit „gender equality“ („sooline võrdõiguslikkus“) kui naistele ja meestele võrdsete väljavaadete ja võimaluste pakkumist.“

A-punkti 6 juurde: **Direktiiv, mis käsitleb juhilubasid ning millega muudetakse direktiivi (EL) 2022/2561 ja määrust (EL) 2018/1724 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/126/EÜ ja määrus (EL) nr 383/2012**
Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine

HORVAATIA AVALDUS

„Horvaatia Vabariik kordab, kui olulised on järgmised kolm peamist elementi, mida direktiiviga püütakse arvesse võtta: liiklusohutuse parandamine, kohaldamise lihtsus ja üldine raamistik.

Samal ajal tuleks arvesse võtta riiklikke olusid ja säilitada praegused riikliku tasandi head tavad, tagades samal ajal liiklusohutuse kõrge taseme.

Horvaatia Vabariik ei saanud toetada kavandatava teksti järgmisi elemente:

1. Artikkel 17, millega kehtestatakse liikmesriikidele kohustus väljastada (ELi koodiga 98.02 märgistatud) B- ja C-kategooria juhiluba 17-aastastele taotlejatele saatjaga sõitmise süsteemi alusel.

17-aastaselt sõiduki juhtimine, isegi järelevalve all, alandab Horvaatias praegu kohaldatavat vanuse alampiiri ning tekitab märkimisväärsed probleeme õiguskaitse, kontrolli ja liiklusohutuse valdkonnas. Sellise süsteemi kehtestamine peaks seega jääma vabatahtlikuks, kuna see on tihedalt seotud riiklike liiklustingimuste, kehtiva ohutuspoliitika ja jõustamissuutlikkusega.

Lisaks ohutusprobleemidele tekitaks selle süsteemi rakendamine pädevatele asutustele märkimisväärsed haldus- ja finantskoormust. Saatjaga sõitmise tingimuste täitmise järelevalve (saatvate isikute vastavus nõuetele, juhtimispiirangud, tuvastamismenetlused) oleks keeruline, ressursimahukas ja praktikas oleks seda raske tõhusalt tagada.

Seetõttu oleme mures, et saatjaga sõitmise süsteemi kohustuslik rakendamine võib negatiivselt mõjutada liiklusohutust, tekitada ebaproportsionaalseid halduskulusid ja tuua kaasa ettenägematuid tagajärgi.

2. Säte, millega kehtestatakse füüsilise juhiloa väljastamiseks kohustuslik kolmenädalane tähtaeg (põhjendus 11).

Horvaatias kehtivate õigusaktide kohaselt väljastatakse riigis juhiluba tavamenetluse raames 30 päeva jooksul. Lühemad tähtajad kehtivad ainult kiirendatud ja kiireloomuliste menetluste puhul, mis on kallimad ja mida seetõttu harva kasutatakse.

Siduva kolmenädalase tähtaja kehtestamine ELi tasandil lühendaks Horvaatias kehtivat tavamenetlust ja nõuaks halduskorra süsteemset kohandamist. See tekitaks pädevatele asutustele täiendavat korralduslikku ja rahalist koormust, suurendaks menetluse üldkulusid, mis jääks lõpuks kodanike kanda.

Seetõttu usub Horvaatia, et füüsiliste juhilubade väljastamise tähtaja kehtestamine peaks jääma liikmesriikide pädevusse, võimaldades seda paindlikult kohandada vastavalt riigi haldussuutlikkusele ja kulustruktuuridele.

Kuna lõplikus tekstis ei käsitleta eespool nimetatud probleeme asjakohaselt, ei saa Horvaatia Vabariik seda toetada.

Horvaatia Vabariik on jätkuvalt pühendunud kogu ELi hõlmava ühtlustatud õigusraamistiku rakendamisele, millega tagatakse kõrgeimate liiklusohutusstandardite jõustamine.“

MALTA AVALDUS

„Malta on positiivselt suhtunud liiklusohutuse paketi raames tehtud komisjoni ettepanekutesse, tunnistades nende tähtsust liiklusohutuse parandamisel kogu ELis ning ohutamate ja arukamate transpordisüsteemide edendamisel. Paketis esitatud eesmärgid on hästi kooskõlas Malta riikliku visiooni ja võetud kohustustega.

Malta tunnistab, et Euroopa Parlamendiga saavutatud lõplik kompromiss sisaldab mitmeid konstruktiivseid muudatusettepanekuid, mille eesmärk on teksti sisuliselt parandada ja tugevdada, eelkõige just liiklusohutuse seisukohast.

Liikmesriikidele võimaldatud paindlikkus jätkata tervisekontrolli nõudmist esmakordsete juhiloa taotlejate puhul ja eakate sõidukijuhtide puhul nende juhilubade uuendamisel on tervitatav. Lisaks toetab Malta seda, et B-kategooria juhiloa puhul jääb täieliku juhtimisõiguse puhul vanuse alampiiriks 18-aastat, nagu on sätestatud artiklis 7. Kuid saatjaga sõitmise süsteemi ei saa Malta siiski sama kindlalt toetada. Kuigi Malta tervitab selle C-kategooria lubade puhul kohaldatava süsteemi vabatahtlikkust, on meil endiselt tõsised reservatsioonid seoses selle kohustusliku kohaldamisega B-kategooria lubade suhtes, eriti kuna see ei ole kooskõlas Malta maanteetaristu konkreetsete olude ja probleemidega. Võttes arvesse meie piiratud ja väga linnastunud teedevõrku, ei ole saatjaga sõitmise süsteemi kasutavale elanikkonnarühmale suunatud B-kategooria juhiluba kooskõlas meie liiklusohutuse suurendamise eesmärgiga. Selline süsteem avaldaks Malta teedevõrkudele täiendavat survet, piirates samal ajal valitsuse jõupingutusi soodustada selle sama elanikkonnarühma hulgas üleminekut ühelt transpordiliigilt teisele.

Kuigi Malta on endiselt täielikult pühendunud liiklusohutuse parandamisele ja liikluses hukkunute arvu nullini viimise eesmärgi saavutamisele, ei saa me toetada nõukogu ja parlamendi vahel 24. märtsil 2025 saavutatud esialgset kokkulepet.“

Lennureisijate õigusi käsitlev määrus

A-punkti 8 juurde: *Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine*

EESTI AVALDUS

„Eesti avaldab tunnustust eesistujariik Poola suurtele jõupingutustele lennureisijate õigusi käsitleva määruse (EÜ) nr 261/2004 läbivaatamise ettepaneku üle peetavate arutelude juhtimisel ja jõupingutustele kompromissi saavutamiseks liikmesriikide vahel. Eesti on jätkuvalt pühendunud selgete ja arusaadavate normide kehtestamisele, mis tagavad reisijatele piisava hoolitsuse ja abi. Samal ajal on oluline säilitada tasakaalustatud lähenemisviis, milles võetakse arvesse lennuettevõtjate kohustusi, toetades seeläbi lennundussektori jätkusuutlikkust.

Määrusega tagatakse eelkõige, et reisijad saavad asjakohast hoolitsust ja abi ning et nad saavad jõuda sihtkohta nii kiiresti, kui mõistlikult võimalik. Selge ja lihtne hüvitamissüsteem on oluline, et minimeerida häirete korral ebamugavusi ja motiveerida lennuettevõtjaid tagama ka hilinenud lendude toimumine, selle asemel et neid tühistada.

Läbirääkimiste käigus pakuti välja erinevad hilinemise künnised. Eesti toetab määruse 261/2004 artiklis 7 ühtse viietunnise hilinemise künnise kehtestamist kõikidele lendudele, olenemata reisi pikkusest. Meie üksikasjalik põhjendus on järgmine.

1. Ühtse künnise kasutamine lihtsustab määrust, teeb hüvitise arvutamise lihtsamaks ja muudab hüvitise maksmise normid reisijate jaoks selgemaks.
2. Reisija seisukohast on lennu hilinemise mõju põhimõtteliselt sama ja ei olene reisi pikkusest. Seetõttu ei ole vaja eristada hüvitise maksmise künniseid vahemaa alusel, sest hilinemiste tõttu kogetavad ebamugavused on ühesugused.
3. Enamikul juhtudel on viis tundi piisav aeg, et lennuettevõtjad saaksid lennuki parandada, leida uue õhusõiduki või pakkuda alternatiivseid lende.

Neid kaalutlusi arvesse võttes on eesistujariigi kompromisettepanekus esitatud kuuetunnine künnis meile vastuvõetamatu. Eesti leiab, et viietunnine või pikem hilinemine põhjustab reisijatele märkimisväärseid ebamugavusi ja see tuleks hüvitada.

Arvestades selle küsimuse olulisust, ei ole Eestil võimalik kinnitada poliitilist kokkulepet lennureisijate õigusi käsitleva määruse suhtes ja ta hoidub seetõttu hääletamisest.“

UNGARI AVALDUS

„Nagu liikmesriigid rõhutasid eesistujariigi Ungari poolt 2024. aastal korraldatud poliitilisel mõttevahetusel, on lennureisijate õigusi käsitleva määruse muutmise peamine eesmärk muu hulgas meetmete lihtsustamine ning reisijate ja lennundussektori huvide vahel tasakaalu saavutamine.

Ungari on algusest peale juhtinud tähelepanu probleemile, et on liiga vähe andmeid ja analüüse, mis kinnitaksid kavandatud meetmete tõhusust ning reisijate ja lennundussektori huvide tasakaalu. Samuti väljendasime muret hilinemise eest hüvitise maksmise kohustuse lisamise pärast määramisesse ilma vajalike taustauuringuteta, milles oleks analüüsitud selle tõhusust ja erinevaid võimalikke poliitikavalikuid.

Ungari ei ole iseenesest vastu hilinemise eest hüvitise maksmise kehtestamisele. Leiame siiski, et seda teemat tuleb põhjalikumalt käsitleda, et oleks võimalik leida õige tasakaal lennundussektori huvide ja reisijate kaitse vahel. See on põhjus, miks me toetasime transpordinõukogu 2025. aasta juuni kohtumisel läbirääkimiste alustamist Euroopa Parlamendiga üksnes tingimusel, et Euroopa Komisjon valmistab eelseisvateks institutsioonidevahelisteks läbirääkimisteks ette analüüsi, mis sisaldab üksikasjalikumaid andmeid kui need, mida oleme varem saanud. Meie taotluse kohaselt peaks see analüüs sisaldama ajakohastatud teavet nii reisijatelt kui ka lennundussektorilt, kirjeldades ja hinnates määruse eeldatavat mõju.

Komisjoni esitatud „tehniline teave“ ei sisalda ühtegi põhjendatud tõendit, mis kinnitaks, et hilinemise eest hüvitise maksmise kohustus vähendab tõhusalt hilenenud lendude arvu ning et see meede sobib kõige paremini selle tulemuse saavutamiseks. Komisjon viitab endiselt eelkõige vanadele ja aegunud uuringutele, kasutab tegelike andmete ja analüüsi asemel eeldusi („hilinemised, mis võivad olla omistatavad lennuettevõtjatele“) ning esitab hilinemiste andmed ainult 2025. aasta juuli kohta, mis on mis tahes sisulise meetme alusena selgelt ebapiisav. Lisaks leiab komisjon, et need meetmed võivad panna Euroopa lennuettevõtjad ebasoodsasse konkurentsiolukorda, ning tunnistab, et praegu puuduvad andmed täiendavate tegurite kohta, mis võiksid mõjutada suhtelist konkurentsivõimet. Komisjon märgib ka riiklike täitevasutuste kasvavat koormust. Ta „eeldab“, et erakorraliste asjaolude loetlemine võib seda koormust leevendada, kuid tegelikult on olukord palju keerulisem, kuna viivitusi ei põhjusta üksainus tegur, mistõttu tuleb erakorraliste asjaolude olemasolu iga juhtumi puhul siiski eraldi kindlaks määrata.

Lisaks ei lihtsusta tekst meie arvates meetmeid, vaid muudab need veelgi keerulisemaks, mistõttu on reisijatel väga raske oma õigusi mõista.

Seda arvesse võttes tahaksime veel kord rõhutada, et me ei saa toetada Euroopa Parlamendiga sõlmitavat kokkulepet, kui ei esitata selgeid tõendeid meetmete tõhususe ning reisijate ja lennundussektori huvide vahelise tasakaalu saavutamise kohta.

Üksikasjalikum selgitus meie seisukoha kohta on esitatud lisas.

Lisa

Komisjoni 2001. aasta ettepanek

Komisjoni algne eesmärk ei olnud kohustada lennuettevõtjaid lendude hilinemist reisijatele hüvitama. Komisjon märkis oma algses ettepanekus, et „ehkki lennu hilinemise tõttu kannatavad reisijad sama laadi ebamugavust ja frustratsiooni nagu lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral, on erinevus selles, et lennuettevõtja vastutab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise eest (kui ei ole tegu tema vastutusalast väljaspool olevate põhjustega), kuid lennu hilinemise eest ta alati ei vastuta. Teised tavalised põhjused on seotud lennuliikluse korraldamisega ja lennujaama võimaluste piirangutega. Nagu on märgitud komisjoni teatistes lennureisijate kaitse kohta, on komisjon seisukohal, et praegustel asjaoludel ei tuleks lennuettevõtjaid kohustada lendude hilinemist reisijatele hüvitama.“¹

Euroopa Liidu Kohtu otsused

Kuigi Euroopa Kohtu äärmiselt vastuolulise tõlgenduse kohaselt on lennuettevõtjad kohustatud reisijatele pikaajaliste hilinemiste eest hüvitist maksma, oleme aru saanud, et Euroopa Liidu Kohtu otsuseid ei pea kodifitseerima.

Isegi komisjoni ettepanek hilinemise eest makstava hüvitise kohta kaldub kõrvale Euroopa Liidu Kohtu täpsest otsusest.

¹ COM(2001) 784 final, punkt 23.

Puuduvad andmed ja analüüsid

Soovime korrata, et praegu puuduvad piisavad tõendid selle kohta, et lennuettevõtjate kohustamine maksta lendude hilinemise korral hüvitist aitaks saavutada hilinenud lendude vähendamiseks püstitatud eesmärki.

Kui kohustusega tasuda hilinemise eest hüvitist soovitakse üksnes tagada reisijate kaitse kõrge tase (mitte vähendada hilinenud lendude arvu), tuleks põhjalikult hinnata seda, kas on õige panna kogu koormus lennuettevõtjatele, kas lennuettevõtjatel on võimalik nõuda, et hilinemise eest makstavat hüvitist tasuksid kolmandad osapooled, kes hilinemist põhjustasid või sellele kaasa aitasid, ning kas leidub muid tõhusaid alternatiive. Sellist analüüsi ei ole siiani tehtud.

Enne hilinemise eest hüvituse maksmise kohustuse kehtestamist tuleks uurida seda, millises ulatuses on komisjoni 2001. aasta ettepanekus mainitud tegurid muutunud. Selleks, et uus kohustus määrusesse lisada, tuleb teha analüüs selle tõhususe kohta seoses soovitud eesmärkidega ja mõju kohta sidusrühmadele.

Täpsemalt soovime viidata komisjoni suunistele parema õigusloome kohta², mille kohaselt kogutakse mõjuhinnangutega tõendeid (sealhulgas hindamistulemusi), et hinnata, kas tulevased seadusandlikud või muud kui seadusandlikud ELi meetmed on põhjendatud ja vastaval juhul seda, kuidas neid kõige paremini kavandada asjakohaste poliitikaeesmärkide saavutamiseks.

Mõjuhinnangutes tuleb kindlaks teha ja kirjeldada lahendust vajavat probleemi, määrata kindlaks ELi tegevuse eesmärgid, sõnastada poliitikavalikud, hinnata nende võimalikku mõju, teha vajaduse korral kindlaks eelistatud valik ning kirjeldada, kuidas oodatud tulemusi jälgitakse ja hinnatakse. Mõjuhinnang seisneb tõendite kogumises ja analüüsimises, mille eesmärk on toetada poliitikakujundamist. See hõlmab probleemi tunnistamist, selle põhjuste kindlakstegemist, ELi meetmete vajalikkuse hindamist ning olemasolevate lahendustega kaasnevate eeliste ja puuduste analüüsi.

Niisuguseid hindamisi hüvitise maksmise kohta lennu hilinemise korral pole tehtud.

Mõnevõrra ebatavaline on see, et komisjon teeb ettepaneku võtta vastu uued seadusandlikud meetmed, ilma et ta oleks kogunud ja uurinud vajalikke alusandmeid.

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

2012. ja 2020. aasta uuringute tulemused hilinevaste kohta

Vastuseks meie mureküsivustele viitas komisjon 2020. aasta uuringule³ ja 2013. aasta mõjuhinnangule⁴ (mis põhineb 2012. aasta uuringul⁵), rõhutades, et lennuettevõtjatele omistatavate hilinevaste arv vähenes 80%-lt 70%-le ning et hüvitiste mõju lennuettevõtjatele omistatavate hilinevaste vähenemisele on keeruline analüüsida.

2020. aasta uuring kinnitab, et „hilinevud lendude koguarv on viimastel aastatel märkimisväärselt suurenenud ja ajavahemikus 2014–2018 peaaegu kahekordistunud“.⁶ Komisjoni väidetega⁷ (st „CODA esitatud hilinevismisandmete põhjal moodustas lennuettevõtjatele omistatavate hilinevaste osakaal aastatel 2011–2018 ligikaudu 70–80% hilinevud lendudest. Lennuettevõtjatele omistatavate hilinevaste osakaal on vähenenud ligikaudu 80%-lt 2011. aastal ligikaudu 70%-le 2018. aastal, mis kajastab erakorralisteks asjaoludeks liigitatud hilinevaste, näiteks lennujuhtimise viivituste sagemist“) näidatakse üksnes seda, et lennuettevõtjatele omistatavate hilinevaste arv on väiksem kui lennujuhtimise viivituste arv, kuid ei ole teada, kas lennuettevõtjatele omistatavate hilinevaste arv on võrreldes varasemaga vähenenud. Uuringu arvjoonisel 2.6 on selgelt näha lennuettevõtjatele omistatavate hilinevaste arvu tõusu.

Uuringus järeldatakse, et „kuigi on võimalik, et määrusel 261/2004 on hilinevud lendude osakaalule marginaalne mõju, ei tundu see olevat muude teguritega võrreldes märkimisväärtne.“⁸

Lisaks kinnitatakse selles, et hilinevismisega seotud vastutust ei ole lihtne täpselt kindlaks määrata⁹ ja kõiki hilinevise, mis ei ole tingitud erakorralistest asjaoludest, omistatakse lennuettevõtjatele¹⁰.

2012. aasta uuringust selgub, et sidusrühmade vahel esineb erakorraliste asjaolude tõlgendamisel märkimisväärtseid lahkarvamusi.¹¹

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, märkus.

¹⁰ punkt 2.43.

¹¹ punkt 7.41.

Mis puutub hilinemisega seotud hüvitistesse, siis 2012. aasta uuring juba näitas nende märkimisväärselt suurenemist¹². Sellega seoses soovime märkida, et tõenäoliselt on reisijate teadlikkus oma õigustest alates 2012. aastast märkimisväärselt tõusnud, mis on veelgi suurendanud lennuettevõtjate poolt makstavaid hüvitisi.

Olulised küsimused

Meie arvates vajavad edasist käsitlemist järgmised teemad:

1. kas esineb üldse hilinemisi, mis on lennuettevõtjate huvides;
2. kas on soovitatav kohustada lennuettevõtjaid maksma hüvitist hilinemiste eest, mis ei tulene nende ärihuvidest ja mille eest nad ei vastuta, pidades silmas, et lennuettevõtjatel ei ole *de facto* võimalik vastutavatelt isikutelt neid summasid sisse nõuda¹³;
3. kas reisijate kaitse ja ettevõtjate huvide vahelise tasakaalu tagaks hilinemise eest makstava hüvitise kehtestamine, võttes arvesse, et lennuettevõtjatel ei ole võimalik erakorraliste asjaolude kaitset rakendada isegi kuhjuvate hilinemiste korral ning et erakorraliste asjaolude esinemist on sageli raske kindlaks teha, võttes arvesse paljusid tegureid, mis võivad ühe lennu hilinemist põhjustada¹⁴;
4. kas lennuettevõtjate jaoks suurenevad hüvitiste kulud viivad hinnatõusuni, võides mõjutada ka konkurentsivõimet;
5. kas on olemas parem viis tugeva tarbijakaitse tagamiseks, võttes ühtlasi arvesse ettevõtjate huve;
6. kas riiklike täitevasutuste töökoormus suureneb.

Leiame, et kõnealused kaalutlused nõuavad täiendavat andmete kogumist ja analüüsimist.

Lisaks on vaja teha märkimisväärsed jõupingutusi, et muuta määrus (st reisijate õigused) reisijatele kergesti mõistetavaks.

¹² punkt 7.53, arvjoonis 7.5.

¹³ vt 2012. aasta uuringut, punktid 7.113 ja 7.123.

¹⁴ vt 2020. aasta uuringut, punkti 2.46 märkust.

Ettepanek

Meie arvates võib muudatuste kiirustades heakskiitmine taas kord viia halvasti toimiva määruse vastuvõtmiseni. Seetõttu teeme ettepaneku, et käesolevas dokumendis nimetatud küsimusi analüüsitaks põhjalikult, et jõuda soovitud tasakaaluni reisijate kaitse ja ettevõtjate huvide vahel ning võtta vastu ajahambale vastupidav määrus.“

LEEDU AVALDUS

„Leedu kinnitab taas oma üldist toetust lennureisijate õigusi käsitleva ettepaneku eesmärkidele ning tunnustab nõukogu eesistujariigi ja liikmesriikide jätkuvald jõupingutusi selle olulise dokumendi suhtes kokkuleppe saavutamiseks.

Kuigi me tunnistame, et varasematest aruteludest saadik on tehtud edusamme, on Leedu endiselt mures selle pärast, et eelnõu teatavad põhielemendid võivad praeguse õigusraamistikuga võrreldes reisijate kaitset nõrgendada. Ettepaneku artikli 7 sätted tekitavad jätkuvalt probleeme, kuna need võivad vähendada reisijate õiguste kaitse taset lennutõrke korral või juhul, kui lend saabub hilinemisega sellepärast, et marsruuti muudeti tühistamise tõttu. Need muudatused võivad põhjustada pikema ooteaegu ja väiksemaid hüvitisi, mis vähendab reisijate õiguspäraseid ootusi teenuse kvaliteedi suhtes.

Leedu rõhutab, et kehtivate normide lihtsustamine ja ajakohastamine peaks jääma lennureisijate õigusi kaitsva õigusakti peamiseks eesmärgiks, tagades õigusselguse kõigile osalistele ning garanteerides samal ajal reisijate õiglase ja tõhusa kaitse. Samuti märgime, et Euroopa Liidul on muid vahendeid oma lennundussektori konkurentsivõime suurendamiseks. Seda eesmärki ei saa siiski saavutada reisijate õiguste arvelt.

Kokkuvõttes jääb Leedu seisukohale, et reisijate kaitse on selle seadusandliku algatuse nurgakivi ja peab jääma selles kesksel kohale, et algatusel oleks Euroopa ühiskonna jaoks tegelik ja püsiv väärtus.“

PORTUGALI AVALDUS

„Portugal tänab eesistujariiki Poolat ja varasemaid eesistujariike kogu nende töö eest lennureisijate õigusi käsitleva määruse muudatuste üle peetavatel läbirääkimistel.

Portugal on alati väitnud, et määruse mis tahes läbivaatamine ei peaks üksnes selle rakendamist lihtsustama, vaid eelkõige säilitama või tugevdama reisijate õigusi, pakkudes reisijatele kaitset, mis on olnud eeskujuks ka maailma teistes piirkondades kehtestatud standarditele.

Sellega seoses ei vasta poliitiline kokkulepe, mille poolt enamus hääletas, reisijate ootustele, eelkõige vahemaakünniste või sõiduaegade osas, millel on märkimisväärne mõju Euroopa mandri keskosast kaugemal asuvatele liikmesriikidele ja äärepoolseimatele piirkondadele. Heakskiidetud künnised on reisijate õiguste osas samm tagasi ja Portugal hääletab poliitilise kokkuleppe vastu.

Euroopa Parlamendiga peetavatel läbirääkimistel väljendab Portugal siiski oma valmisolekut jätkata konstruktiivset toetust Euroopa Liidu õigusaktide sisulisele parandamisele, mis vastab kõigi sidusrühmade ootustele, pöörates erilist tähelepanu reisijatele, kelle huvisid on käesoleva määrusega kaitstud alates 2004. aastast.“

A-punkti 9 juurde: **Mullaseire direktiiv**
Nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmine

SAKSAMAA AVALDUS

„Saksamaa lisab oma vastuväitele protokolli järgmise avalduse.

Heas seisundis muld on paljude ökosüsteemi teenuste, näiteks süsiniku talletajate ning vee filtreerimise ja säilitamise eeltingimus. Samuti toimib see puhvrina saasteainete vastu, on aluseks piisavale ja tervislikule toitumisele, varustab põllumajanduslikku ja metsanduslikku biomassi ning pakub linnapiirkondades looduslikku jahutust. Mulla seisundit, sealhulgas huumusesisaldust ja mulla bioloogilist mitmekesisust, tuleb tingimata säilitada ja võimaluse korral parandada. Sellega seoses on määravaks teguriks iga liikmesriigi kohalikud tingimused. Saksamaa arvates ei võeta Euroopa Parlamendi ja nõukogu eesistujariigi vahel kokku lepitud mullaseire direktiivi ettepanekus piisavalt arvesse subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtet ning see tekitaks lisakoormust ja topeltstruktuure.“

ROOTSI AVALDUS

„Rootsi hindab seda, et lõplik kompromisstekst kaitseb suures osas liikmesriikide paindlikkust ja kontrolli. Rootsi tunnistas, et õiguslikult siduvate ühiste kestliku majandamise põhimõtete ja III lisa väljajätmisega on artikkel 11 oluliselt rohkem kooskõlas Rootsi seisukohaga.

Rootsi on siiski endiselt mures kavandatava direktiivi pärast. Rootsi usub endiselt, et ettepanekuga kaasnevad sellest saadava kasuga võrreldes lisakulud, ega näe selget lisaväärtust, mis õigustaks õiguslikult siduva ühise seireraamistiku halduskoormust. Seireraamistiku kulutõhusus on endiselt ebakindel ja puuduvad tõendid, mis kinnitaksid kavandatud raamistiku teostatavuse ja eri mullatüüpide suhtes nõuetekohase kohaldamise tagatud kvaliteeti. Mulla seisundi piiriülene olemus on piiratud ja kuulub liikmesriikide pädevusse.

Lõpliku kompromissteksti tulemus on direktiiv, mis on võrreldes komisjoni ettepanekuga lähemal Rootsi seisukohale ning seetõttu võib Rootsi kompromissivalmiduse vaimus lõpliku kompromisstekstiga nõustuda. Rootsi rõhutab siiski eespool nimetatud mureküsimusi ning seda, et raamistiku toimimine praktikas ei ole tagatud.“
