



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 14. lokakuuta 2025
(OR. en)

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

EHDOTUS PÖYTÄKIRJAKSI

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO

(Kilpailukyky (sisämarkkinat, teollisuus, tutkimus ja avaruus))

29. ja 30. syyskuuta 2025

1. Esityslistan hyväksyminen

Neuvosto hyväksyi asiakirjassa 12940/25 olevan esityslistan. Saksan, Ranskan ja Italian pyynnöstä neuvosto päätti lisätä julkisessa istunnossa Muut asiat -kohdan, joka koskee komission ilmoitusta teollisuuden vähähiilistämistä vauhdittavasta säädökseksi. Komission pyynnöstä neuvosto päätti lisätä julkisessa istunnossa Muut asiat -kohdan, joka koskee vuoden 2025 vuotuista tilannekatsausta lainsäädännön yksinkertaistamisesta, täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta.

2. A-kohtien hyväksyminen

a) Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo 13120/25

Neuvosto hyväksyi kaikki edellä mainitussa asiakirjassa luetellut A-kohdat, mukaan lukien kaikki hyväksyttäviksi esitetyt kielitoisinnot COR- ja REV-asiakirjoista. Näitä kohtia koskevat lausumat ovat lisäyksessä.

b) Lainsäädäntöasioiden luettelo (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely) 13121/25

Talous- ja rahoitusasiat

1. Asetus asetuksen (EU) 909/2014 muuttamisesta unionissa noudatettavan toimitussyklin lyhentämiseksi
Säädöksen hyväksyminen
hyväksytty Coreper II:ssa 24.9.2025



12840/25
PE-CONS 23/25
EF

Neuvosto hyväksyi Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan, ja ehdotettu säädös annettiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 4 kohdan nojalla (oikeusperusta: SEUT 114 artikla).

Yleiset asiat

2. **Asetus asetuksen (EU) 2023/956 muuttamisesta rajalle perustetun hiilidioksidipäästöjen säätömekanismin yksinkertaistamisen ja vahvistamisen osalta**



12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL

Säädöksen hyväksyminen

hyväksytty Coreper II:ssa 24.9.2025

Neuvosto hyväksyi Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan, ja ehdotettu säädös annettiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 4 kohdan nojalla (oikeusperusta: SEUT 192 artiklan 1 kohta).

Oikeus- ja sisäasiat

3. **Asetus Eurojust-asetuksen (EU) 2018/1727 80 artiklan 9 kohdan muuttamisesta**



12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN

Säädöksen hyväksyminen

hyväksytty Coreper II:ssa 24.9.2025

Neuvosto hyväksyi Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan, ja ehdotettu säädös annettiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 4 kohdan nojalla (oikeusperusta: SEUT 85 artikla). Perussopimukseen liitettyjen asiaankuuluvien pöytäkirjojen mukaisesti Tanska ja Irlanti eivät osallistuneet äänestykseen.

4. **Asetus maksukyvyttömyysmenettelyistä annetun asetuksen muuttamisesta korvaamalla sen liitteet A ja B**



12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV

Säädöksen hyväksyminen

hyväksytty Coreper II:ssa 24.9.2025

Neuvosto hyväksyi Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan, ja ehdotettu säädös annettiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 4 kohdan nojalla (oikeusperusta: SEUT 81 artiklan 2 kohdan a, c ja f alakohdat). Perussopimukseen liitettyjen asiaankuuluvien pöytäkirjojen mukaisesti Tanska ei osallistunut äänestykseen.

Työllisyys ja sosiaalipolitiikka

5. **Asetus Euroopan väestö- ja asuntotilastoista**
Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen
hyväksytty Coreper I:ssä 24.9.2025

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

Neuvosto hyväksyi ensimmäisen käsittelyn kantansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 5 kohdan mukaisesti ja hyväksyi neuvoston perustelut Belgian, Italian ja Suomen pidättyessä äänestämästä (oikeusperusta: SEUT 338 artiklan 1 kohta).

Tätä kohtaa koskevat lausumat on esitetty liitteessä.

Liikenne

6. **Direktiivi ajokorteista, direktiivin (EU) 2022/2561 ja asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/126/EY ja asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta**
Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen
hyväksytty Coreper I:ssä 24.9.2025

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

Neuvosto hyväksyi ensimmäisen käsittelyn kantansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 5 kohdan mukaisesti ja hyväksyi neuvoston perustelut. Kroatia ja Malta äänestivät vastaan, ja Bulgaria ja Itävalta pidättyivät äänestämästä (oikeusperusta: SEUT 91 artiklan 1 kohta).

Tätä kohtaa koskevat lausumat on esitetty liitteessä.

7. Ajokieltoja koskeva direktiivi

Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen
hyväksytty Coreper I:ssä 24.9.2025

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

Neuvosto hyväksyi ensimmäisen käsittelyn kantansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 5 kohdan mukaisesti ja hyväksyi neuvoston perustelut Itävallan pidättyessä äänestämästä (oikeusperusta: SEUT 91 artiklan 1 kohdan c alakohta).

8. Asetus lentomatkustajien oikeuksista

Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen
hyväksytty Coreper I:ssä 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

Neuvosto hyväksyi ensimmäisen käsittelyn kantansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 5 kohdan mukaisesti ja hyväksyi neuvoston perustelut. Saksa, Espanja, Portugali ja Slovenia äänestivät vastaan, ja Viro ja Itävalta pidättyivät äänestämästä (oikeusperusta: SEUT 100 artiklan 2 kohta).

Tätä kohtaa koskevat lausumat on esitetty liitteessä.

Ympäristö

9. Maaperän seuranta koskeva laki

*Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen
hyväksytty Coreper I:ssä 24.9.2025*



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

+ ADD 1
ENV

Neuvosto hyväksyi ensimmäisen käsittelyn kantansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 5 kohdan mukaisesti ja hyväksyi neuvoston perustelut Saksan äänestäessä vastaan ja Itävallan pidättyessä äänestämästä (oikeusperusta: SEUT 192 artiklan 1 kohta).

Tätä kohtaa koskevat lausumat on esitetty liitteessä.

SISÄMARKKINAT JA TEOLLISUUS

Lainsäädäntökäsittelyt

(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

3. Kilpailukykyrahasto

*Komissio esittelee
Periaatekeskustelu*



12723/25

Neuvosto pani merkille komission esityksen ja kävi periaatekeskustelun.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

4. Yksinkertaistaminen, mukaan lukien vuoden 2025 vuotuinen tilannekatsaus lainsäädännön yksinkertaistamisesta, täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta – edistymisen kohti yritysten taakan vähentämistä 25 prosentilla
*Puheenjohtajavaltio ja komissio esittelevät
Keskustelu*

12704/25
+ COR 1 REV 1

Muut asiat

5. a) **Perusteettomien alueellisten toimitusrajoitusten poistaminen**  13010/1/25 REV 1
Alankomaiden, Belgian, Itävallan, Kreikan, Kroatian, Luxemburgin, Slovenian ja Tšekin tiedotusasia

Neuvosto pani merkille Alankomaiden, Belgian, Itävallan, Kreikan, Kroatian, Luxemburgin, Slovenian ja Tšekin antamat tiedot.

- b) **Semicon-koalition julkilausuma EU:n sirusäädöksen tarkistamisesta Euroopan aseman vahvistamiseksi ja elvyttämiseksi globaalissa puolijohdeteollisuudessa**  12898/25
Alankomaiden tiedotusasia kaikkien jäsenvaltioiden puolesta

Neuvosto pani merkille Alankomaiden kaikkien jäsenvaltioiden puolesta antamat tiedot.

- c) **Kolmas strateginen vuoropuhelu Euroopan autoteollisuuden kanssa (Bryssel, 12. syyskuuta 2025)**  13007/25
Komission tiedotusasia

Neuvosto pani merkille komission antamat tiedot.

- d) **Käsiteltävänä olevat säädösehdotukset (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)**  

- i) **Koontipakettien käsittelyn tilanne**
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

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

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- ii) **Vuoden 2040 ilmastotavoitteen ja Euroopan
teollisuuden kilpailukyvyn yhteensovittaminen**
Ranskan tiedotusasia

13193/25

Neuvosto pani merkille Ranskan antamat tiedot.

- e) **Saksan, Ranskan ja Italian yhteinen kolmenvälinen
epävirallinen asiakirja komission ilmoituksesta
teollisuuden vähähiilistämistä vauhdittavasta
säädöksestä**
Saksan, Ranskan ja Italian tiedotusasia

 13273/25

Neuvosto pani merkille Saksan, Ranskan ja Italian antamat tiedot.

TUTKIMUS

Muut kuin lainsäädäntöasiat

6. **Päätelmät tutkimuksen ja innovoinnin merkityksestä EU:n start-up- ja scale-up-strategian kannalta**  12821/25
Hyväksyminen

Neuvosto hyväksyi edellä mainitussa asiakirjassa olevien päätelmien tekstin.

7. **Päätelmät unionin kilpailukykyä edistävästä toimintakehotuksesta elämäntieteiden alalla**  12838/25
Hyväksyminen

Neuvosto hyväksyi edellä mainitussa asiakirjassa olevien päätelmien tekstin.

Lainsäädäntökäsittelyt

(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

8. **Horisontti Eurooppa -paketti: tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelma 2028–2034** 12800/25

- a) **Puiteohjelma ja sen osallistumista ja tulosten levittämistä koskevat säännöt** 

- b) **Horisontti Euroopan täytäntöönpanoa koskeva erityisohjelma** 
Periaatekeskustelu

Neuvosto kävi periaatekeskustelun.

Muut asiat

9. a) **Tutkimus- ja teknologiainfrastruktuureja koskeva eurooppalainen strategia** [2] 12895/25
Komission tiedotusasia

Neuvosto pani merkille komission antamat tiedot.

- b) **Lainsäädännön yksinkertaistamista, täytäntöönpanoa ja noudattamisen valvontaa koskeva vuotuinen tilannekatsaus 2025** [2] 13280/25
Komission tiedotusasia

Neuvosto pani merkille komission antamat tiedot.

-
- [1] Ensimmäinen käsittely
- [S] Erityinen lainsäätämisyjärjestys
- [2] Puheenjohtajan ehdottama julkinen keskustelu (neuvoston työjärjestyksen 8 artiklan 2 kohta)
- [C] Komission ehdotukseen perustuva kohta
-

Lausumat asiakirjassa 13121/25 oleviin lainsäädäntöasioita koskeviin A-kohtiin**A-kohtien
luettelon 5 kohta:****Asetus Euroopan väestö- ja asuntotilastoista**

*Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen
hyväksyminen*

BULGARIAN LAUSUMA

”Bulgarian tasavalta kannattaa Euroopan väestö- ja asuntotilastoista annettavan asetuksen tuomaa lisäarvoa yhteisen oikeudellisen kehityksen vahvistamiseksi Euroopan väestö- ja asuntotilastojen kehittämistä, tuottamista ja jakelua sekä sosiaalitilastojen nykyaikaistamista varten, jotta voidaan paremmin tukea väestörakenteen muutoksiin, sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen ja kestäväään kehitykseen liittyviä EU:n toimintapolitiikkoja.

Bulgarian tasavalta pitää perusoikeuksien edistämistä ja suojelua hyvin tärkeänä, ja naisten ja miesten tasa-arvo on olennainen osa niitä. Sitoudumme nyt ja tulevaisuudessa perussopimukseen kirjattuihin Euroopan unionin periaatteisiin ja arvoihin.

Tässä yhteydessä Bulgaria panee merkille Bulgarian tasavallan perustuslakituomioistuimen vuonna 2018 antaman päätöksen, jonka mukaan naisiin kohdistuvan väkivallan ja perheväkivallan ehkäisemistä ja torjumista koskevassa Euroopan neuvoston yleissopimuksessa (Istanbulin yleissopimus) edistetään sukupuolen (englanniksi ”gender”) käsitteeseen liittyviä oikeudellisia käsitteitä, jotka ovat ristiriidassa Bulgarian tasavallan perustuslain perusperiaatteiden kanssa.

Perustuslakituomioistuin selvensi edelleen vuonna 2021, että perustuslaissa käytetty käsite ”sukupuoli” (engl. ”sex”) voidaan kansallisen oikeusjärjestyksen yhteydessä ymmärtää ainoastaan sen biologisessa merkityksessä (miehet ja naiset). Näiden päätösten mukaisesti Bulgarian tasavalta ilmoittaa, ettei se voi hyväksyä käsitteitä, joilla pyritään erottamaan sukupuoli biologisena ryhmänä (miehet ja naiset) ja ”sukupuoli” sosiaalisena ryhmänä, ja että se tulkitsee termin ”sukupuoli” käytön asetuksessa vain sen biologisessa merkityksessä.

Bulgarian tasavalta toteaa myös, että se hyväksyy asetuksen tekstissä englanninkieliselle käsitteelle ”gender” bulgariankielisenä vastineena ainoastaan termin ”пол”.

TŠEKin LAUSUMA

”Tšekin tasavalta kannattaa Euroopan väestö- ja asuntotilastoja koskevan asetuksen yleisiä periaatteita ja suhtautuu myönteisesti useisiin kompromissitekstin näkökohtiin. Neuvotteluprosessin nopea päättymisen on kuitenkin vaikuttanut kompromissitekstiin kielteisesti.

Tšekin tasavalta on edelleen vakuuttunut siitä, että 3, 5 ja 11 artiklassa ehdotettu sanamuoto on ongelmallinen näiden säännösten panemiseksi täytäntöön käytännön tilastotyössä.

Tšekin suurin huolenaihe on väestön määritelmän soveltaminen ja rekisteröimättömän väestönosan mallintaminen ilman luotettavia tietolähteitä. On erittäin tärkeää käyttää väestörekisteriin perustuvia hallinnollisia tietolähteitä oikea-aikaisten tilastojen tuottamiseen Euroopan virallisia tilastoja koskevien laatuvaatimusten mukaisesti. Tämän asetuksen liitteessä täsmennettyjen tietojen toimittamiselle asetettuja haastavia määräaikoja voidaan noudattaa vain, jos tiedot voivat perustua luotettaviin ja kattaviin hallinnollisiin tietolähteisiin.

Tšekin tasavalta katsoo, että suojatoimenpide, jolla rajoitetaan tämän asetuksen soveltamisalaa ja vahvistetaan sen suhde Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2019/1700, joka koskee yhteisten puitteiden vahvistamista otannalla kerättyihin yksilötason tietoihin perustuvilla henkilöitä ja kotitalouksia koskeville Euroopan tilastoille, on muotoiltu lopullisessa kompromissitekstissä ainoastaan suhteessa tämän asetuksen nojalla kerättyjen tietojen olemassa olevaan sisältöön eikä yleisesti suhteessa tietoihin, jotka on kerätty henkilöitä ja kotitalouksia koskevien otantojen pohjalta. Tämä voi tulevaisuudessa lisätä jäsenvaltioiden ja vastaajien taakkaa.

Tšekin tasavalta katsoo, että 5 artiklan mukaiset tapauskohtaiset tiedonkeruut eivät aiheuta jäsenvaltioille poikkeuksellista rasitetta ja että ne koskevat ainoastaan olemassa olevien hallinnollisten tietolähteiden käyttöä.

Tšekki voi kannattaa lopullista kompromissitekstiä, mutta tietyin edellä mainituin varauksin.”

UNKARIN LAUSUMA

”Unkari tunnustaa miesten ja naisten tasa-arvon ja edistää sitä Unkarin perustuslain, Euroopan unionin primaarilainsäädännön, periaatteiden ja arvojen sekä kansainvälisen oikeuden periaatteiden ja siitä johtuvien sitoumusten mukaisesti. Naisten ja miesten tasa-arvo on vahvistettu perusarvoksi Euroopan unionin perussopimuksissa. Näin ollen ja kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti Unkari tulkitsee *ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (EU) .../... Euroopan väestö- ja asuntotilastoista, asetuksen (EY) N:o 862/2007 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 763/2008 ja (EU) N:o 1260/2013 kumoamisesta* olevan käsitteen ”sukupuoli” (engl. ”gender”) viittaavan biologiseen sukupuoleen (engl. ”sex”) ja käsitteen ”sukupuolten tasa-arvo” tarkoittavan ”yhtäläisten mahdollisuuksien tarjoamista naisille ja miehille”.”

**A-kohtien
luettelon 6 kohta:**

Direktiivi ajokorteista, direktiivin (EU) 2022/2561 ja asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/126/EY ja asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta
Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen

KROATIAN LAUSUMA

”Kroatian tasavalta toistaa pitävänsä tärkeänä kolmea keskeistä seikkaa, jotka direktiivillä pyritään ottamaan huomioon: liikenneturvallisuuden parantaminen, soveltamisen yksinkertaisuus ja yleiset puitteet.

Samanaikaisesti olisi otettava huomioon kansalliset olosuhteet ja säilytettävä nykyiset hyvät käytännöt kansallisella tasolla sekä varmistettava liikenneturvallisuuden korkea taso.

Kroatian tasavalta ei voinut kannattaa seuraavia ehdotetun tekstin osia:

1. Ehdotuksen 17 artikla, jossa säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta myöntää B- ja C-luokan ajokortteja 17-vuotiaille hakijoille (EU-koodi 98.02) avustetun ajamisen järjestelmän mukaisesti.

Ajaminen 17-vuotiaana, vaikkakin valvonnan alaisena, alentaa Kroatiassa nykyisin sovellettavaa alaikärajaa ja aiheuttaa merkittäviä lainvalvontaan, valvontaan ja liikenneturvallisuuteen liittyviä haasteita. Tällaisen järjestelmän käyttöönoton olisi sen vuoksi oltava vapaaehtoista, koska se liittyy läheisesti kansallisiin liikenneolosuhteisiin, olemassa oleviin turvallisuuspolitiikkoihin ja täytäntöönpanovalmiuksiin.

Turvallisuusnäkökohtien lisäksi järjestelmän täytäntöönpano aiheuttaisi toimivaltaisille viranomaisille huomattavia hallinnollisia ja taloudellisia rasitteita. Avustettua ajamista koskevien edellytysten (mukana oleville henkilöille asettavat edellytykset, ajorajoitukset, henkilöllisyyden todentamismenettelyt) noudattamisen valvonta olisi monimutkaista, vaatisi paljon resursseja ja olisi käytännössä vaikeasti toteutettavissa.

Tämän vuoksi olemme huolissamme siitä, että avustetun ajamisen järjestelmän pakollinen käyttöönotto voisi vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen sekä aiheuttaa suhteettomia hallinnollisia kustannuksia ja ennalta arvaamattomia seurauksia.

2. Säännös pakollisen kolmen viikon määräajan käyttöönotosta fyysisen ajokortin myöntämiselle (johdanto-osan 11 kappale).

Kroatian voimassa olevan kansallisen lainsäädännön mukaan ajokortti myönnetään 30 päivän kuluessa tavanomaisessa menettelyssä. Lyhyemmät määräajat ovat käytössä vain nopeutetuissa ja kiireellisissä menettelyissä, jotka ovat kalliimpia ja joita käytetään sen vuoksi harvoin.

Sitovan kolmen viikon määräajan käyttöönotto EU:n tasolla lyhentäisi Kroatian voimassa olevaan tavanomaista menettelyä ja edellyttäisi hallinnollisten prosessien järjestelmällistä mukauttamista. Tämä aiheuttaisi toimivaltaisille viranomaisille ylimääräisiä organisatorisia ja taloudellisia rasitteita ja lisäisi menettelyn kokonaiskustannuksia, jotka koituisivat lopulta kansalaisten maksettavaksi.

Näistä syistä Kroatia katsoo, että fyysisten ajokorttien myöntämistä koskevan määräajan olisi edelleen kuuluttava jäsenvaltioiden toimivaltaan, jolloin voidaan joustavasti mukautua kansallisiin hallinnollisiin valmiuksiin ja kustannusrakenteisiin.

Koska lopullisessa tekstissä ei oteta riittävästi huomioon edellä mainittuja huolenaiheita, Kroatian tasavalta ei voi kannattaa sitä.

Kroatian tasavalta on edelleen sitoutunut panemaan täytäntöön EU:n laajuisen yhdenmukaistetun lainsäädäntökehyksen, jolla varmistetaan tiukimpien liikenneturvallisuusnormien noudattamisen valvonta.”

MALTAN LAUSUMA

”Malta on suhtautunut myönteisesti liikenneturvallisuuspakettiin sisältyviin komission ehdotuksiin ja toteaa, että ne edistävät merkittävästi liikenneturvallisuutta kaikkialla EU:ssa sekä turvallisempia ja älykkäämpiä liikennejärjestelmiä. Nämä kyseisessä paketissa vahvistetut tavoitteet ovat hyvin linjassa Maltan kansallisen vision ja sitoumusten kanssa.

Malta toteaa, että Euroopan parlamentin kanssa saavutettu lopullinen kompromissi sisältää useita rakentavia tarkistuksia, joilla pyritään huomattavasti parantamaan ja vahvistamaan tekstiä erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Jäsenvaltioille annetaan riittävästi joustovaraa määrätä lääketieteellisiä arviointeja ensimmäistä ajokorttiaan hakeville sekä ajokorttiaan uusiville ikääntyneille kuljettajille. Lisäksi Malta kannattaa sitä, että B-luokan ajokortin haltijoiden täyttää ajo-oikeutta koskeva alaikäraja on edelleen 18 vuotta 7 artiklan mukaisesti. Malta ei kuitenkaan edelleenkään pysty tukemaan avustetun ajamisen järjestelmää. Malta suhtautuu myönteisesti tämän järjestelmän vapaaehtoisuuteen C-luokan ajokorttien osalta. Se suhtautuu kuitenkin erittäin varauksellisesti järjestelmän pakolliseen soveltamiseen B-luokan ajokortteihin etenkin sen vuoksi, että se ei sovellu Maltan tieinfrastruktuurin nimenomaisiin realiteetteihin ja haasteisiin. Koska tieverkkomme on rajallinen ja sijoittuu pitkälti kaupunkialueille, avustetun ajamisen järjestelmän kohteena olevaan väestönsaan sovellettava B-luokan ajokortti ei vastaa liikenneturvallisuuden parantamista koskevaa tavoitettamme. Tällainen järjestelmä aiheuttaa lisäpaineita Maltan tieverkostolle ja rajoittaa samalla hallituksen pyrkimyksiä edistää liikennemuotosiirtymää kyseisen väestönsan keskuudessa.

Vaikka Malta on edelleen täysin sitoutunut liikenneturvallisuuden parantamiseen ja nollavisiostrategiamme (Vision Zero) tavoitteiden saavuttamiseen, emme voi tukea neuvoston ja parlamentin 24. maaliskuuta 2025 saavuttamaa alustavaa yhteisymmärrystä.”

VIRON LAUSUMA

”Viro arvostaa puheenjohtajavaltio Puolan merkittäviä toimia lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen (EY) N:o 261/2004 tarkistamishdotusta koskevien keskustelujen edistämiseksi ja sen pyrkimyksiä saada aikaan kompromissi jäsenvaltioiden kesken. Viro on edelleen sitoutunut tavoitteeseen laatia selkeät ja yksinkertaiset säännöt, joilla matkustajille varmistetaan riittävä huolenpito ja apu. Samalla on tärkeää säilyttää tasapainoinen lähestymistapa, jossa otetaan huomioon lentoliikenteen harjoittajien velvoitteet ja siten tuetaan ilmailualan kestävyyttä.

Asetuksella on ensisijaisesti varmistettava, että matkustajat saavat tarvittavaa huolenpitoa ja apua, ja että he pääsevät määränpäähensä niin pian kuin on kohtuudella mahdollista. Selkeä ja yksinkertainen korvausjärjestelmä on olennaisen tärkeä, jotta häiriöistä aiheutuvat haitat voidaan minimoida ja jotta lentoliikenteen harjoittajia kannustettaisiin liikennöimään viivästyneet lennot eikä perumaan niitä.

Neuvottelujen aikana ehdotettiin erilaisia viivästymisiä koskevia kynnysarvoja. Viro kannattaa yhtenäisen viiden tunnin viivästymisen kynnysarvon käyttöönottoa kaikille lennoille matkan pituudesta riippumatta asetuksen 261/2004 7 artiklan mukaisesti. Yksityiskohtaiset perustelumme ovat seuraavat:

1. Yhtenäisen kynnysarvon käyttö yksinkertaistaisi asetusta ja korvauslaskelmia sekä selkeyttäisi korvaussääntöjä matkustajille.
2. Matkustajan näkökulmasta lentojen viivästymisten vaikutus on pohjimmiltaan sama matkan pituudesta riippumatta. Sen vuoksi ei ole tarpeen erotella korvaukseen oikeuttavia kynnysarvoja etäisyyksien perusteella, sillä viivästymisistä aiheutuvat haitat ovat aina samanlaisia.
3. Useimmissa tapauksissa viisi tuntia on riittävä aika lentoyhtiöille korjata lentokone, löytää toinen lentokone tai tarjota vaihtoehtoisia lentoja.

Edellä esitetyn perusteella emme voi hyväksyä puheenjohtajavaltion kompromissiehdotuksessa ehdottamaa kuuden tunnin kynnyksarvoa. Viro katsoo, että vähintään viisi tuntia kestävät viivästymiset aiheuttavat matkustajille huomattavasti haittaa ja niistä olisi saatava korvaus.

Asian merkityksen huomioon ottaen Viro ei voi hyväksyä lentomatkustajien oikeuksia koskevasta asetuksesta saavutettua poliittista yhteisymmärrystä, joten se pidättyy äänestämästä.”

UNKARIN LAUSUMA

”Kuten jäsenvaltiot korostivat puheenjohtajavaltio Unkarin vuonna 2024 järjestämässä periaatekeskustelussa, lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen muuttamisen pää tarkoituksina on muiden muassa yksinkertaistaa toimenpiteitä ja löytää tasapaino matkustajien ja toimialan etujen välillä.

Unkari on alusta alkaen korostanut sitä seikkaa, ettei saatavilla ole riittäviä tietoja ja analyyssejä, jotka vahvistaisivat ehdotettujen toimenpiteiden tehokkuuden ja matkustajien ja toimialan etujen välisen tasapainon. Olemme ilmaisseet myös kantavamme huolta siitä, että asetuksessa otetaan käyttöön lennon viivästymistä koskeva korvausvelvollisuus ilman tarvittavia taustatutkimuksia, joissa olisi analysoitu velvollisuuden tehokkuutta ja mahdollisia erilaisia toimintavaihtoehtoja.

Unkari ei sinänsä vastusta viivästymiskorvauksen käyttöönottoa. Katsomme kuitenkin, että asiaa on tarpeen vielä tarkastella, jotta voidaan löytää oikea tasapaino toimialan etujen ja matkustajien suojelun välillä. Tämän vuoksi kesäkuussa 2025 pidetyssä liikenneneuvoston istunnossa kannatimme neuvottelujen aloittamista Euroopan parlamentin kanssa ainoastaan sillä edellytyksellä, että Euroopan komissio valmistelee tulevia toimielinten välisiä neuvotteluja varten analyysin, joka sisältää aiemmin saamiimme tietoihin verrattuna yksityiskohtaisempia tietoja. Pyysimme, että kyseiseen analyysiin sisällytettäisiin sekä matkustajilta että toimialalta saatuja ajantasaisia tietoja, joissa kuvaillaan ja arvioidaan asetuksen odotettuja vaikutuksia.

Komission toimittamassa teknisessä selvityksessä ei esitetä minkäänlaista perusteltua näyttöä, joka vahvistaisi, että viivästymistä koskeva korvausvelvoite vähentäisi tehokkaasti lentojen viivästymisten määrää ja että tämä toimenpide soveltuisi parhaiten mainitun tuloksen saavuttamiseen. Komissio viittasi edelleen pääasiassa vanhoihin ja vanhentuneisiin tutkimuksiin, käytti oletuksia (”viivästymiset, joiden voidaan olettaa johtuvan lentoyhtiöistä”) tosiasiallisten tietojen ja analyysien sijaan ja toimitti viivästymisiä koskevia tietoja vain heinäkuulta 2025, mikä ei selvästikään riitä minkään konkreettisen toimenpiteen perustaksi. Lisäksi komissio katsoi, että toimenpiteet voivat asettaa eurooppalaiset lentoyhtiöt epäedulliseen kilpailuasemaan, ja totesi, että tällä hetkellä ei ole saatavilla tietoja muista tekijöistä, jotka saattavat vaikuttaa suhteelliseen kilpailukykyyn. Komissio pani myös merkille kansallisiin täytäntöönpanoelimiin kohdistuvan rasituksen lisääntymisen. Se oletti, että poikkeuksellisten olosuhteiden luetteleminen saattaa keventää tätä rasitusta, mutta tilanne on itse asiassa paljon tätä monimutkaisempi, koska viivästymiset eivät johdu yhdestä ainoasta tekijästä. Sen vuoksi poikkeuksellisten olosuhteiden esiintyminen on vielä määriteltävä tapauskohtaisesti.

Lopuksi haluamme korostaa, että teksti ei näkemyksemme mukaan yksinkertaista toimenpiteitä vaan mutkistaa niitä entisestään, minkä seurauksena matkustajien on hyvin vaikea ymmärtää oikeuksiaan.

Tätä taustaa vasten haluamme jälleen korostaa, ettemme voi tukea Euroopan parlamentin kanssa saavutettavaa yhteisymmärrystä, ellei toimenpiteiden tehokkuudesta sekä matkustajien ja toimialan etujen välisen tasapainon saavuttamisesta esitetä selkeää näyttöä.

Yksityiskohtaisempi selvitys kannastamme esitetään liitteessä.

Liite

Komission vuonna 2001 esittämä ehdotus

Lentoyhtiöiden velvoittaminen korvaamaan matkustajille lennon viivästyminen ei ollut komission alkuperäinen aikomus. Komissio totesi alkuperäisessä ehdotuksessaan seuraavaa: ”Vaikka lennon viivästyminen aiheuttaa matkustajille samanlaista vaivaa ja turhautumista kuin lennollepääsyn epääminen tai lennon peruuttaminen, se eroaa niistä siten, että liikenteenharjoittaja on vastuussa viimeksi mainituista (paitsi jos epääminen tai peruuttaminen johtuu syistä, joista liikenteenharjoittaja ei voi olla vastuussa) mutta ei aina lennon viivästyisestä. Muita yleisiä syitä viivästymisiin ovat ilmaliikenteen hallintajärjestelmät ja lentoaseman kapasiteettirajoitukset. Kuten komissio toteaa tiedonannossaan lentomatkustajien suojasta Euroopan unionissa, sen mielestä liikenteenharjoittajia ei tulisi nykyisessä tilanteessa velvoittaa antamaan korvausta viivästyneille matkustajille.”¹

Unionin tuomioistuimen päätökset

Vaikka unionin tuomioistuimen – erittäin kiistanalaisen – tulkinnan mukaan lentoyhtiöiden on maksettava matkustajille korvauksia pitkistä viivästymisistä, unionin tuomioistuimen päätöksiä ei käsityksemme mukaan tarvitse kodifioida.

Jopa komission ehdotus viivästymiskorvauksista poikkeaa unionin tuomioistuimen päätöksestä.

¹ COM(2001) 784 lopull., 23 kohta.

Tietojen ja analyysien puute

Toteamme edelleen, että tällä hetkellä saatavilla ei ole riittävästi näyttöä siitä, että lentoyhtiöiden velvoittaminen maksamaan korvauksia viivästymisistä olisi keino saavuttaa toivottu tavoite eli viivästyneiden lentojen määrän vähentäminen.

Jos viivästymiskorvauksen käyttöönoton tarkoituksena on ainoastaan varmistaa matkustajien korkeatasoinen suojelu (eikä vähentää viivästyneiden lentojen määrää), olisi arvioitava perusteellisesti, onko oikeudenmukaista asettaa taakka kokonaisuudessaan lentoyhtiöille, voivatko lentoyhtiöt periä viivästymiskorvauksena maksetut määrät takaisin viivästymisen aiheuttaneilta tai siihen myötävaikuttaneilta kolmansilta osapuolilta ja onko tarjolla toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoisia ratkaisuja. Tällaista analyysia ei ole tähän mennessä laadittu.

Ennen viivästymiskorvausta koskevan velvoitteen käyttöönottoa olisi tutkittava, missä määrin komission vuoden 2001 ehdotuksessa mainitut tekijät ovat muuttuneet. Uuden velvoitteen sisällyttäminen asetukseen edellyttää analyysia, joka koskee sen tehokkuutta toivottujen tavoitteiden saavuttamisessa ja sen vaikutusta sidosryhmiin.

Viittaamme erityisesti parempaa sääntelyä koskeviin komission suuntaviivoihin², joiden mukaan vaikutustenarvioinneissa kerätään näyttöä (kuten arviointituloksia), jonka avulla voidaan arvioida, onko tuleva EU:n lainsäädäntötoimi tai muu kuin lainsäädäntötoimi perusteltu ja jos näin on, miten kyseinen toimi voidaan parhaiten suunnitella saavuttamaan toivotut toimintapoliittiset tavoitteet. Niissä on tunnistettava ongelma, johon aiotaan puuttua, ja kuvailtava sitä, määriteltävä EU:n toiminnan tavoitteet, muotoiltava toimintavaihtoehtoja, arvioitava niiden mahdollisia vaikutuksia ja tarvittaessa määriteltävä parhaaksi arvioitu vaihtoehto ja kuvailtava, miten odotettuja tuloksia seurataan ja arvioidaan. Vaikutustenarvioinnissa on kyse näytön keräämisestä ja analysoinnista päätöksenteon tueksi. Siinä todennetaan ongelman olemassaolo, selvitetään sen taustalla olevat syyt, arvioidaan EU:n toiminnan tarvetta ja analysoidaan käytettävissä olevien ratkaisujen etuja ja haittoja.

Viivästymiskorvauksista ei ole laadittu tällaisia arvioita.

On jokseenkin epätavallista, että komissio ehdottaa uusien lainsäädäntötoimien käyttöönottoa keräämättä ja tutkimatta tarvittavia taustatietoja.

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

Vuosina 2012 ja 2020 laadittujen viivästymisiä koskeneiden tutkimusten tulokset

Vastauksessaan esittämiimme huolenaiheisiin komissio viittasi vuoden 2020 tutkimukseen³ ja vuoden 2013 vaikutustenarviointiin⁴ (joka perustuu vuoden 2012 tutkimukseen⁵) ja korosti, että lentoyhtiöistä johtuvien viivästymisten määrä väheni 80 prosentista 70 prosenttiin ja että korvausten vaikutusta lentoyhtiöistä johtuvien viivästymisten vähenemiseen on vaikea analysoida.

Vuoden 2020 tutkimuksessa vahvistetaan, että viivästyneiden lentojen kokonaismäärä on lisääntynyt merkittävästi viime vuosina ja lähes kaksinkertaistunut vuosina 2014–2018.⁶ Komission mainitsemassa lausunnossa⁷ todetaan, että CODA:n toimittamien viivästymistietojen perusteella lentoyhtiöistä johtuvien viivästymisten osuus vuosina 2011–2018 oli noin 70–80 prosenttia. Lentoyhtiöistä johtuvat viivästymiset ovat vähentyneet noin 80 prosentista vuonna 2011 noin 70 prosenttiin vuonna 2018, mikä johtuu poikkeukselliseksi olosuhteiksi luokiteltujen viivästymisten – kuten lennonjohdosta johtuvien viivästymisten – lisääntymisestä. Lausunto osoittaa ainoastaan, että lentoyhtiöistä johtuvia viivästymisiä on vähemmän verrattuna lennonjohdosta johtuvien viivästymisten suurempaan määrään, mutta ei ole tiedossa, ovatko ne vähentyneet lentoyhtiöistä johtuvien viivästymisten aiempiin määriin verrattuna. Tämän tutkimuksen kaaviosta 2.6 käy selvästi ilmi lentoyhtiöistä johtuvien viivästymisten lisääntyminen.

Tutkimuksessa todetaan, että vaikka on mahdollista, että asetuksella 261/2004 on marginaalinen vaikutus viivästyneiden lentojen osuuteen, se ei vaikuta olevan merkittävä verrattuna muihin tekijöihin.⁸

Lisäksi siinä vahvistetaan, ettei ole helppoa yksilöidä täsmällisesti viivästymisvastuuta⁹ ja katsotaan, että kaikki viivästymiset, jotka eivät johdu poikkeuksellisista olosuhteista, johtuvat lentoyhtiöistä¹⁰.

Vuoden 2012 tutkimus vahvistaa, että sidosryhmien välillä on merkittäviä erimielisyyksiä poikkeuksellisten olosuhteiden tulkinnasta¹¹.

³ <https://op.europa.eu/fi/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 2.31 kohta.

⁷ 2.45 kohta.

⁸ 2.37 kohta.

⁹ 2.46 kohta, huomautus.

¹⁰ 2.43 kohta.

¹¹ 7.41 kohta.

Vuoden 2012 tutkimus on jo osoittanut, että viivästymiskorvauksiin liittyvät kustannukset ovat lisääntyneet merkittävästi¹². Tältä osin haluamme huomauttaa, että matkustajien tietoisuus oikeuksistaan on saattanut parantua merkittävästi vuodesta 2012, mikä on johtanut lentoyhtiöiden korvauskustannusten nousuun.

Keskeiset kysymykset

Katsomme, että seuraavat kysymykset edellyttävät lisätarkastelua:

1. onko olemassa minkäänlaista viivästymistä, joka palvelee lentoyhtiöiden etua,
2. onko toivottavaa velvoittaa lentoyhtiöt maksamaan korvausta viivästymisistä, jotka eivät johdu niiden kaupallisista eduista ja joista ne eivät ole vastuussa, kun otetaan huomioon, että lentoyhtiöt ovat tosiasiallisesti kykenemättömiä perimään näitä määriä takaisin vastuullisilta osapuolilta¹³,
3. saavutettaisiinko matkustajien suojelun ja toimialan etujen välinen tasapaino ottamalla käyttöön viivästymiskorvaus pitäen mielessä, että lentoyhtiöt eivät voi edes vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin viivästymisten kasautumisen tapauksessa ja että poikkeuksellisten olosuhteiden olemassaoloa on usein vaikea vahvistaa ottaen huomioon yhden lennon viivästymiseen johtaneet lukuisat tekijät¹⁴,
4. johtavatko lentoyhtiöiden korkeammat korvauskustannukset korkeampiin hintoihin, mikä saattaa vaikuttaa myös kilpailukykyyn;
5. onko käytettävissä jokin parempi keino varmistaa korkeatasoinen kuluttajansuoja toimialan etuja kunnioittaen,
6. lisääntykö kansallisten täytäntöönpanoelinten työmäärä.

Uskomme, että nämä näkökohdat edellyttävät lisätietojen keräämistä ja analysointia.

Lisäksi tarvitaan merkittäviä toimia, jotta asetus (matkustajien oikeuksista) olisi helposti matkustajien ymmärrettävissä.

¹² 7.53 kohta, kaavio 7.5.

¹³ Ks. vuoden 2012 tutkimus, 7.113 ja 7.123 kohta.

¹⁴ Ks. vuoden 2020 tutkimus, 2.46 kohta, huomautus.

Ehdotus

Katsomme, että muutosten hyväksyminen hätiköidysti saattaa jälleen kerran johtaa huonosti toimivan asetuksen antamiseen. Sen vuoksi ehdotamme, että tässä asiakirjassa mainittuja seikkoja analysoidaan perusteellisesti, jotta voidaan saavuttaa toivottu tasapaino matkustajien suojelun ja toimialan etujen välillä ja antaa aikaa kestävä asetus.”

LIETTUAN LAUSUMA

”Liettua vahvistaa tukevansa yleisesti lentomatkustajien oikeuksia koskevan ehdotuksen tavoitteita ja antaa tunnustusta neuvoston puheenjohtajavaltion ja jäsenvaltioiden jatkuville pyrkimyksille päästä yhteisymmärrykseen tästä tärkeästä asiasta.

Samalla kun Liettua tunnustaa aiempien keskustelujen jälkeen saavutetun edistyksen, se on kuitenkin huolestunut siitä, että tietyt tämänhetkisen ehdotuksen keskeiset osat saattavat edelleen heikentää matkustajien suojelua nykyiseen sääntelykehykseen verrattuna. Ehdotuksen 7 artiklan säännökset aiheuttavat edelleen haasteita, sillä kyseiset säännökset voivat heikentää matkustajien oikeuksien suojelun tasoa häiriöllisen lennon tapauksessa tai kun lennon saapuminen viivästyy peruutuksen johdosta toteutetun uudelleenreitityksen jälkeen. Tällaiset muutokset voivat johtaa odotusaikojen pitenemiseen ja korvausten vähenemiseen, mikä vähentää matkustajien luottamuksensuojaa palvelun laadun suhteen.

Liettua korostaa, että lentomatkustajien oikeuksia suojaavan lainsäädännön päätavoitteena olisi edelleen oltava nykyisten sääntöjen yksinkertaistaminen ja nykyaikaistaminen, jotta voidaan varmistaa oikeudellinen selkeys kaikkien osapuolten kannalta ja taata samalla matkustajien oikeudenmukainen ja tehokas suojelu. Muistutamme myös, että Euroopan unionilla on muita keinoja tukea ilmailualansa kilpailukykyä. Tätä tavoitetta ei kuitenkaan voida saavuttaa matkustajien oikeuksien kustannuksella.

Lopuksi Liettua toteaa katsovansa edelleen, että matkustajien suojelu on tämän lainsäädäntöaloitteen kulmakivi ja että sen on pysyttävä aloitteen ytimessä, jotta voidaan taata sen todellinen ja kestävä arvo eurooppalaiselle yhteiskunnalle.”

PORTUGALIN LAUSUMA

”Portugali kiittää puheenjohtajavaltio Puolaa ja edeltäviä puheenjohtajavaltioita niiden työstä lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen muuttamista koskevissa neuvotteluissa.

Portugali on aina ollut sitä mieltä, että asetuksen tarkistuksella olisi paitsi yksinkertaistettava sen täytäntöönpanoa myös ennen kaikkea pidettävä ennallaan matkustajien oikeudet tai vahvistettava niitä, jotta matkustajat voivat hyötyä suojelusta, jolla on vakiintuneet normit muilla maailman alueilla.

Tältä osin enemmistöäänestykseen perustuva poliittinen yhteisymmärrys ei vastaa matkustajien odotuksia etenkin etäisyyttä koskevien raja-arvojen tai matka-aikojen osalta. Tämä vaikuttaa erityisesti jäsenvaltioihin, jotka ovat maantieteellisesti kaukana Euroopan mantereen keskustasta, ja syrjäisimpiin alueisiin. Hyväksytyt raja-arvot ovat askel taaksepäin matkustajien oikeuksien kannalta, ja Portugali äänestää poliittista yhteisymmärrystä vastaan.

Portugali ilmaisee kuitenkin halukkuutensa jatkaa Euroopan parlamentin kanssa käytävissä neuvotteluissa rakentavaa keskustelua, jonka tavoitteena on Euroopan unionin lainsäädännön huomattava parantaminen, jotta se vastaisi kaikkien sidosryhmien odotuksia ja jotta siinä kiinnitettäisiin erityistä huomiota matkustajiin, joiden etuja tällä asetuksella on suojeltu vuodesta 2004.”

A-kohtien
luettelon 9 kohta:

Maaperän seuranta koskeva laki

Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan ja neuvoston perustelujen hyväksyminen

SAKSAN LAUSUMA

”Saksa äänestää vastaan ja antaa seuraavan pöytäkirjaan merkittävän lausuman:

”Lukuisien ekosysteemipalvelujen, kuten hiilivarastot, veden suodattuminen ja varastointi sekä saastepuskurit, riittävän ja terveellisen ravinnon, maa- ja metsätalousbiomassan tarjonnan ja kaupunkialueiden luonnollisen jäähdytyksen ensisijaisena edellytyksenä on terve maaperä.

Maaperän terveys, johon kuuluvat myös humuspitoisuus ja maaperän biodiversiteetti, on kiireellisesti turvattava ja sitä on mahdollisuuksien mukaan parannettava. Kunkin jäsenvaltion paikalliset olosuhteet ovat olennaisen tärkeitä. Saksa katsoo, että Euroopan parlamentin ja neuvoston puheenjohtajavaltion hyväksymässä maaperän seuranta koskevassa lakiehdotuksessa ei oteta riittävästi huomioon toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteita. Lisäksi sillä luotaisiin lisätaakkaa ja päällekkäisiä rakenteita.”

RUOTSIN LAUSUMA

”Ruotsi panee tyytyväisenä merkille, että lopullisessa kompromissitekstissä turvataan suurelta osin jäsenvaltioiden liikkumavara ja valvonta. Ruotsi toteaa, että 11 artikla on saatu olennaisilta osin vastaamaan Ruotsin kantaa oikeudellisesti sitovien yhteisten kestävän hoidon periaatteiden ja liitteen III poistamisen myötä.

Ruotsi on kuitenkin edelleen huolissaan direktiiviehdotuksesta. Ruotsi uskoo edelleen, että ehdotuksesta aiheutuu enemmän kustannuksia kuin hyötyä, eikä se näe selvää lisäarvoa, joka oikeuttaisi oikeudellisesti sitovan yhteisen seurantakehyksen aiheuttaman hallinnollisen rasitteen. Seurantakehyksen kustannustehokkuus on edelleen epävarmaa, eikä ole olemassa näyttöön perustuvaa laadunvarmistusta siitä, että ehdotettu kehys olisi toteuttamiskelpoinen ja asianmukaisesti sovellettavissa eri maaperätyyppeihin. Maaperän terveyden rajatylittävä luonne on rajallinen ja lähellä kansallista toimivaltaa.

Lopullisen kompromissitekstin tuloksena on direktiivi, joka on lähempänä Ruotsin kantaa kuin komission ehdotus, joten Ruotsi voi sovittelun hengessä hyväksyä lopullisen kompromissitekstin. Ruotsi painottaa kuitenkin edellä esitettyjä huolenaiheita ja sitä, ettei kehyksen käytännön toimivuudesta ole takeita.”
