

Bruxelles, 14. listopada 2025.
(OR. en)

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

NACRT ZAPISNIKA

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE

(Konkurentnost (unutarnje tržište, industrija, istraživanje i svemir))

29. i 30. rujna 2025.

1. Usvajanje dnevnog reda

Vijeće je usvojilo dnevni red naveden u dokumentu 12940/25. Na zahtjev Njemačke, Francuske i Italije Vijeće je pristalo da se na javnoj sjednici doda još jedna točka „razno” o Komisijinoj najavi Akta o ubrzavanju industrijske dekarbonizacije. Na zahtjev Komisije Vijeće je pristalo da se na javnoj sjednici doda još jedna točka „razno” o godišnjem izvješću o napretku u pojednostavljenju, provedbi i izvršenju za 2025.

2. Odobrenje popisa točaka „A”

- a) Popis točaka koje se odnose na nezakonodavne aktivnosti** 13120/25

Vijeće je usvojilo sve točke „A” iz navedenog dokumenta, uključujući sve dokumente COR i REV za pojedinačne jezike, podnesene radi donošenja.

Izjave o tim točkama navedene su u Dopuni.

- b) Popis točaka koje se odnose na zakonodavne aktivnosti (javno vijećanje u skladu s člankom 16. stavkom 8. Ugovora o Europskoj uniji)** 13121/25

Ekonomski i financijski poslovi

- 1. Uredba o izmjeni Uredbe (EU) br. 909/2014 u pogledu kraćeg ciklusa namire u Uniji**  12840/25
Donošenje zakonodavnog akta PE-CONS 23/25
Odobrio Coreper, dio 2., 24. 9. 2025. EF

Vijeće je odobrilo stajalište Europskog parlamenta u prvom čitanju te je predloženi akt donesen na temelju članka 294. stavka 4. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (pravna osnova: članak 114. UFEU-a).

Opći poslovi

2. **Uredba o izmjeni Uredbe (EU) 2023/956 u pogledu pojednostavnjenja i jačanja mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama**

Donošenje zakonodavnog akta

Odobrio Coreper, dio 2., 24. 9. 2025.



12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL

Vijeće je odobrilo stajalište Europskog parlamenta u prvom čitanju te je predloženi akt donesen na temelju članka 294. stavka 4. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (pravna osnova: članak 192. stavak 1. UFEU-a).

Pravosuđe i unutarnji poslovi

3. **Uredba o izmjeni članka 80. stavka 9. Uredbe (EU) 2018/1727 o Eurojustu**

Donošenje zakonodavnog akta

Odobrio Coreper, dio 2., 24. 9. 2025.



12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN

Vijeće je odobrilo stajalište Europskog parlamenta u prvom čitanju te je predloženi akt donesen na temelju članka 294. stavka 4. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (pravna osnova: članak 85. UFEU-a). U skladu s relevantnim protokolima priloženima Ugovorima, Danska i Irska nisu sudjelovale u glasovanju.

4. **Uredba o postupku u slučaju nesolventnosti radi zamjene njezinih priloga A i B**

Donošenje zakonodavnog akta

Odobrio Coreper, dio 2., 24. 9. 2025.



12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV

Vijeće je odobrilo stajalište Europskog parlamenta u prvom čitanju te je predloženi akt donesen na temelju članka 294. stavka 4. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (pravna osnova: članak 81. stavak 2. točke (a), (c) i (f) UFEU-a). U skladu s relevantnim protokolima priloženima Ugovorima Danska nije sudjelovala u glasovanju.

Zapošljavanje i socijalna politika

5. **Uredba o europskoj statistici o stanovništvu i stanovima**
Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja
Vijeća

Odobrio Coreper, dio 1., 24. 9. 2025.

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

Vijeće je donijelo svoje stajalište u prvom čitanju, u skladu s člankom 294. stavkom 5.

Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao i obrazloženje Vijeća, pri čemu su Belgija,
Italija i Finska bile suzdržane (pravna osnova: članak 338. stavak 1. UFEU-a).

Izjave o toj točki navedene su u Prilogu.

Promet

6. **Direktiva o vozačkim dozvolama, izmjeni Direktive**
(EU) 2022/2561, Uredbe (EU) 2018/1724 te o stavljanju izvan
snage Direktive 2006/126/EZ i Uredbe (EU) br. 383/2012

Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja
Vijeća

Odobrio Coreper, dio 1., 24. 9. 2025.

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

Vijeće je donijelo svoje stajalište u prvom čitanju, u skladu s člankom 294. stavkom 5.

Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao i obrazloženje Vijeća, pri čemu su Hrvatska i
Malta glasovale protiv, a Bugarska i Austrija bile su suzdržane (pravna osnova: članak 91.
stavak 1. UFEU-a).

Izjave o toj točki navedene su u Prilogu.

7. Direktiva o zabranama vožnje

Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja

Vijeća

Odobrio Coreper, dio 1., 24. 9. 2025.



12679/25

8351/25

+ **COR 1 (fr)**

+ ADD 1

TRANS

Vijeće je donijelo svoje stajalište u prvom čitanju, u skladu s člankom 294. stavkom 5.

Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao i obrazloženje Vijeća, pri čemu je Austrija bila suzdržana (pravna osnova: članak 91. stavak 1. točka (c) UFEU-a).

8. Uredba o pravima putnika u zračnom prijevozu

Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja

Vijeća

Odobrio Coreper, dio 1., 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

Vijeće je donijelo svoje stajalište u prvom čitanju, u skladu s člankom 294. stavkom 5.

Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao i obrazloženje Vijeća, pri čemu su Njemačka, Španjolska, Portugal i Slovenija glasovali protiv, a Estonija i Austrija bile su suzdržane (pravna osnova: članak 100. stavak 2. UFEU-a).

Izjave o toj točki navedene su u Prilogu.

Okoliš

9. Akt o praćenju tla

Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća

Odobrio Coreper, dio 1., 24. 9. 2025.



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

Vijeće je donijelo svoje stajalište u prvom čitanju, u skladu s člankom 294. stavkom 5.

Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kao i obrazloženje Vijeća, pri čemu je Njemačka glasovala protiv, a Austrija je bila suzdržana (pravna osnova: članak 192. stavak 1. UFEU-a).

Izjave o toj točki navedene su u Prilogu.

UNUTARNJE TRŽIŠTE I INDUSTRIJA

Zakonodavna vijećanja

(javno vijećanje u skladu s člankom 16. stavkom 8. Ugovora o Europskoj uniji)

3. Fond za konkurentnost

Prezentacija Komisije

Rasprava o politikama



12723/25

Vijeće je primilo na znanje prezentaciju Komisije i održalo raspravu o politikama.

Nezakonodavne aktivnosti

4. Pojednostavnjenje, uključujući Godišnje izvješće o napretku u pojednostavnjenju, provedbi i izvršenju za 2025. – napredak prema smanjenju opterećenja za poduzeća za 25 %
Prezentacija predsjedništva i Komisije
Razmjena mišljenja

12704/25
+ COR 1 REV 1

Razno

5. a) **Ukidanje neopravdanih teritorijalnih ograničenja opskrbe**  13010/1/25 REV 1
Informacije Austrije, Belgije, Češke, Grčke, Hrvatske, Luksemburga, Nizozemske i Slovenije

Vijeće je primilo na znanje informacije Austrije, Belgije, Češke, Grčke, Hrvatske, Luksemburga, Nizozemske i Slovenije.

- b) **Izjava Koalicije za poluvodiče (Koalicija Semicon) u kojoj se poziva na revidirani Akt EU-a o čipovima kako bi se ojačao i revitalizirao položaj Europe u globalnoj industriji poluvodiča**  12898/25
Informacije Nizozemske u ime svih država članica

Vijeće je primilo na znanje informacije Nizozemske u ime svih država članica.

- c) **Treći strateški dijalog s europskom automobilskom industrijom (Bruxelles, 12. rujna 2025.)**  13007/25
Informacije Komisije

Vijeće je primilo na znanje informacije Komisije.

- d) **Aktualni zakonodavni prijedlozi (javno vijećanje u skladu s člankom 16. stavkom 8. Ugovora o Europskoj uniji)**  

- i. **Trenutačno stanje u pogledu skupnih paketa**
Informacije predsjedništva

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

Vijeće je primilo na znanje informacije predsjedništva.

ii. Usklađivanje klimatskog cilja za 2040. s europskom industrijskom konkurentnošću
Informacije Francuske

13193/25

Vijeće je primilo na znanje informacije Francuske.

e) Zajednički trilateralni neslužbeni dokument Njemačke, Francuske i Italije o Komisijinoj najavi Akta o ubrzavanju industrijske dekarbonizacije
Informacije Njemačke, Francuske i Italije

 13273/25

Vijeće je primilo na znanje informacije Njemačke, Francuske i Italije.

ISTRAŽIVANJE

Nezakonodavne aktivnosti

6. **Zaključci o važnosti istraživanja i inovacija u Strategiji EU-a za *start-up* i *scale-up* poduzeća**  12821/25
Odobrenje

Vijeće je odobrilo tekst zaključaka iz navedenog dokumenta.

7. **Zaključci o pozivu na djelovanje u području bioloških znanosti radi konkurentnosti Unije**  12838/25
Odobrenje

Vijeće je odobrilo tekst zaključaka iz navedenog dokumenta.

Zakonodavna vijećanja

(javno vijećanje u skladu s člankom 16. stavkom 8. Ugovora o Europskoj uniji)

8. **Paket Obzor Europa: Okvirni program za istraživanja i inovacije za razdoblje 2028. – 2034.** 12800/25

- a) **Okvirni program i njegova pravila za sudjelovanje i diseminaciju rezultata** 

- b) **Posebni program za provedbu programa Obzor Europa** 

Rasprava o politikama

Vijeće je održalo raspravu o politikama.

Razno

9. a) **Europska strategija za istraživačku i tehnološku infrastrukturu** [2] 12895/25
Informacije Komisije

Vijeće je primilo na znanje informacije Komisije.

- b) **Godišnje izvješće o napretku u pojednostavnjenju, provedbi i izvršenju za 2025.** [2] 13280/25
Informacije Komisije

Vijeće je primilo na znanje informacije Komisije.

-
- [1]** Prvo čitanje
[S] Posebni zakonodavni postupak
[2] Javna rasprava koju je predložilo predsjedništvo (članak 8. stavak 2. Poslovnika Vijeća)
[C] Točka koja se temelji na prijedlogu Komisije
-

Izjave uz zakonodavne točke „A” navedene u dok. 13121/25

Uz točku 5. s **Uredba o europskoj statistici o stanovništvu i stanovima**
popisa točaka „A”: *Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća*

IZJAVA BUGARSKE

„Republika Bugarska podupire dodanu vrijednost koju Uredba o europskoj statistici o stanovništvu i stanovima donosi uspostavi zajedničkog pravnog okvira za razvoj, proizvodnju i diseminaciju europske statistike o stanovništvu i stanovima te za modernizaciju socijalne statistike kako bi se pružila bolja potpora politikama EU-a povezanima s demografskim promjenama, socijalnom kohezijom i održivim razvojem.

Republika Bugarska pridaje veliku važnost promicanju i zaštiti temeljnih prava, čiji je važan dio ravnopravnost muškaraca i žena. Predani smo i ostat ćemo predani načelima i vrijednostima Europske unije, kako su utvrđeni u Ugovorima.

U tom pogledu Bugarska prima na znanje odluku Ustavnog suda Republike Bugarske iz 2018. u kojoj se navodi da se Konvencijom Vijeća Europe o sprečavanju i borbi protiv nasilja nad ženama i nasilja u obitelji („Istanbulska konvencija”) promiču pravni koncepti povezani s pojmom roda koji nisu u skladu s glavnim načelima Ustava Republike Bugarske.

Ustavni sud dodatno je 2021. pojasnio da bi se pojam „spol” koji se upotrebljava u Ustavu trebao, u kontekstu nacionalnog pravnog poretka, tumačiti samo u biološkom smislu (muškarci i žene). U skladu s tim odlukama Republika Bugarska izjavljuje da ne može prihvatiti ideje kojima je cilj razlikovati „spol” kao biološku kategoriju (muškarci i žene) od „roda” kao društvene kategorije i da će upotrebu izraza „rod” u dotičnoj uredbi tumačiti samo u biološkom smislu.

Za kraj, u tekstu Uredbe Republika Bugarska prihvatit će prijevod pojma „rod” na bugarski samo kao „spol” („пол” na bugarskom).”

IZJAVA ČEŠKE

„Češka Republika podržava opća načela europske statistike o stanovništvu i stanovima (ESOP) i pozdravlja niz aspekata kompromisnog teksta. Međutim, brzo okončanje pregovaračkog procesa negativno utječe na njezinu potporu.

Češka Republika i dalje je uvjerena da je predloženi tekst članaka 3., 5. i 11. problematičan za njihovu buduću provedbu u statističkoj praksi.

Glavni razlog za zabrinutost Češke Republike jest primjena definicije stanovništva i modeliranja neregistriranog dijela stanovništva bez pouzdanih izvora podataka. Iznimno je važno upotrebljavati izvore administrativnih podataka usmjerene na registar stanovništva za pravovremenu izradu statistike u skladu sa standardima kvalitete za službenu europsku statistiku. Zahtjevni rokovi za dostavu podataka navedeni u Prilogu ovoj Uredbi mogu se postići samo ako se mogu temeljiti na pouzdanim i sveobuhvatnim administrativnim izvorima podataka.

Češka Republika smatra da je zaštitna mjera kojom se ograničava područje primjene ove Uredbe i utvrđuje njezin odnos s Uredbom (EU) 2019/1700 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi zajedničkog okvira za europske statistike o osobama i kućanstvima koje se temelje na podacima o pojedincima prikupljenima na uzorcima u konačnom kompromisnom tekstu formulirana samo u odnosu na postojeći sadržaj podataka prikupljenih na temelju ove Uredbe, a ne općenito na podatke prikupljene na temelju uzoraka osoba i kućanstava. To bi moglo dovesti do budućeg povećanja opterećenja za države članice i ispitanike.

Kad je riječ o *ad hoc* prikupljenim podacima na temelju članka 5., Češka smatra da oni neće predstavljati izvanredno opterećenje za države članice i da će se usredotočiti samo na upotrebu postojećih administrativnih izvora podataka.

Češka Republika može podržati konačni kompromisni tekst, ali uz određene prethodno navedene rezerve.”

IZJAVA MAĐARSKE

„Mađarska prepoznaje i promiče ravnopravnost žena i muškaraca u skladu s Temeljnim zakonom Mađarske te primarnim pravom, načelima i vrijednostima Europske unije, kao i obvezama i načelima koji proizlaze iz međunarodnog prava. Ravnopravnost žena i muškaraca sadržana je u Ugovorima Europske unije kao temeljna vrijednost. U skladu s time i s nacionalnim zakonodavstvom Mađarska pojam „rod” tumači kao upućivanje na „spol”, a pojam „rodna ravnopravnost” kao „osiguravanje jednakih prilika i mogućnosti za žene i muškarce” u *Nacrtu uredbe (EU) .../... Europskog parlamenta i Vijeća o europskoj statistici o stanovništvu i stanovima, izmjeni Uredbe (EZ) br. 862/2007 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 763/2008 i (EU) br. 1260/2013.*”

**Uz točku 6. s
popisa točaka „A”:**

**Direktiva o vozačkim dozvolama, izmjeni Direktive (EU) 2022/2561,
Uredbe (EU) 2018/1724 te o stavljanju izvan snage
Direktive 2006/126/EZ i Uredbe (EU) br. 383/2012
Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća**

IZJAVA HRVATSKE

„Republika Hrvatska ponovno ističe važnost triju glavnih elemenata koji se Direktivom nastoje uzeti u obzir, a to su: poboljšanje sigurnosti na cestama, jednostavnost primjene i opći okvir.

Istodobno bi trebalo uzeti u obzir nacionalne okolnosti i zadržati postojeće dobre prakse na nacionalnoj razini, uz osiguravanje visoke razine sigurnosti na cestama.

Republika Hrvatska nije mogla podržati sljedeće elemente predloženog teksta:

1. članak 17., kojim se uvodi obveza za države članice da u okviru sustava vožnje uz pratnju izdaju vozačke dozvole kategorije B i C podnositeljima zahtjeva u dobi od 17 godina (označene kodom EU-a 98.02).

Vožnja u dobi od 17 godina, čak i uz nadzor, snižava minimalnu dobnu granicu koja se trenutačno primjenjuje u Hrvatskoj i stvara znatne izazove u smislu provedbe zakona, kontrole i sigurnosti na cestama. Uvođenje takvog sustava trebalo bi stoga ostati neobvezno jer je to usko povezano s nacionalnim prometnim uvjetima, postojećim politikama u području sigurnosti prometa i provedbenim kapacitetima.

Osim pitanja sigurnosti, provedbom tog sustava nadležnim bi se tijelima nametnula znatna administrativna i financijska opterećenja. Praćenje usklađenosti s uvjetima za vožnju uz pratnju (prihvatljivost osoba u pratnji, ograničenja u pogledu vožnje, postupci identifikacije) bilo bi složeno i zahtijevalo bi resurse te bi to bilo teško učinkovito provoditi u praksi.

Stoga izražavamo bojazan da bi obvezna provedba sustava vožnje uz pratnju mogla imati negativan učinak na sigurnost na cestama, stvoriti nerazmjerne administrativne troškove i dovesti do nepredvidivih posljedica;

2. odredbu kojom se uvodi obvezni rok od tri tjedna za izdavanje fizičke vozačke dozvole (uvodna izjava 11.).

Prema važećem nacionalnom zakonodavstvu, vozačka dozvola u Hrvatskoj izdaje se u roku od 30 dana u redovnom postupku. Kraći rokovi postoje samo u ubrzanom i žurnom postupku, koji su skuplji te se stoga rijetko koriste.

Uvođenjem obvezujućeg roka od tri tjedna na razini EU-a skratio bi se postojeći redovni postupak u Hrvatskoj te bi to zahtijevalo sustavnu prilagodbu administrativnih postupaka. Time bi se stvorilo dodatno organizacijsko i financijsko opterećenje za nadležna tijela, povećali ukupni troškovi postupka, što bi se u konačnici prenijelo na građane.

Zbog toga Hrvatska smatra da bi rok za izdavanje fizičkih vozačkih dozvola trebao ostati u nadležnosti država članica, čime bi se omogućila fleksibilnost prilagodbe nacionalnim administrativnim kapacitetima i strukturi troškova.

Budući da u konačnom tekstu prethodno navedena pitanja nisu riješena na odgovarajući način, Republika Hrvatska ne može ga poduprijeti.

Republika Hrvatska i dalje je predana provedbi usklađenog zakonodavnog okvira na razini EU-a kojim će se osigurati provedba najviših standarda sigurnosti na cestama.”

IZJAVA MALTE

„Malta pozdravlja prijedloge Komisije u okviru paketa za sigurnost na cestama, prepoznajući njihovu važnost u unapređenju sigurnosti na cestama u EU-u i poticanju sigurnijih i pametnijih prometnih sustava. Ciljevi utvrđeni u tom paketu uvelike su usklađeni s nacionalnom vizijom i obvezama Malte.

Malta potvrđuje da konačni kompromis postignut s Europskim parlamentom sadržava nekoliko konstruktivnih izmjena čiji je cilj znatno poboljšanje i jačanje teksta, posebno iz perspektive sigurnosti na cestama.

Fleksibilnost omogućena državama članicama da nastave zahtijevati liječničke procjene za osobe koje prvi put podnose zahtjev za vozačku dozvolu te za starije vozače koji produljuju valjanost vozačke dozvole dobro je prihvaćena. Osim toga, Malta podupire zadržavanje minimalne dobi od 18 godina za ostvarivanje punih vozačkih prava imatelja vozačke dozvole kategorije B u skladu s člankom 7. Međutim, Malta i dalje ne može na jednak način poduprijeti sustav vožnje uz pratnju. Iako Malta pozdravlja dobrovoljnu prirodu tog sustava za vozačke dozvole kategorije C, zadržavamo ozbiljne zadržke u pogledu njegove obvezne primjene na vozačke dozvole kategorije B, posebno jer to nije u skladu s konkretnim okolnostima i izazovima cestovne infrastrukture u Malti. S obzirom na našu ograničenu i vrlo urbaniziranu cestovnu mrežu, vozačka dozvola kategorije B za osobe obuhvaćene sustavom vožnje uz pratnju nije u skladu s našim ciljem poboljšanja sigurnosti na cestama. Takvim će se sustavom stvoriti dodatan pritisak na cestovne mreže u Malti te će se ograničiti naponi vlade da potakne osobe tog uzrasta na promjenu načina prijevoza.

Stoga, iako je Malta i dalje u potpunosti predana poboljšanju sigurnosti na cestama i ostvarenju ciljeva u okviru strategije „vizija nula”, ne možemo poduprijeti privremeni dogovor koji su Vijeće i Parlament postigli 24. ožujka 2025.”

IZJAVA ESTONIJE

„Estonija cijeni velike napore poljskog predsjedništva u vođenju rasprava o prijedlogu revizije Uredbe (EZ) br. 261/2004 o pravima putnika u zračnom prometu i napore za postizanje kompromisa među državama članicama. Estonija je i dalje predana uspostavi jasnih i jednostavnih pravila kojima se putnicima jamči odgovarajuća skrb i pomoć. Istodobno je važno zadržati uravnotežen pristup kojim se uzimaju u obzir obveze zračnih prijevoznika i time podupire održivost zrakoplovnog sektora.

Uredbom se prvenstveno osigurava da putnici dobiju odgovarajuću skrb i pomoć te da mogu stići na odredište što je prije moguće u razumnom vremenu. Jasan i jednostavan sustav naknada ključan je kako bi se neugodnosti tijekom poremećaja svele na najmanju moguću mjeru i kako bi se prijevoznike potaknulo da obavljaju letove s kašnjenjem umjesto da ih otkazuju.

Tijekom pregovora predloženi su različiti pragovi kašnjenja. Estonija podržava uvođenje jedinstvenog praga kašnjenja od pet sati za sve letove, bez obzira na duljinu putovanja, u skladu s člankom 7. Uredbe 261/2004. Naše je detaljno obrazloženje sljedeće:

1. primjenom jedinstvenog praga pojednostavnjuje se Uredba, olakšavaju izračuni naknada i pojašnjavaju pravila o naknadama za putnike.
2. Sa stajališta putnika, učinak kašnjenja leta u osnovi je isti, neovisno o udaljenosti putovanja. Stoga razlikovanje pragova naknade na temelju udaljenosti nije potrebno jer se iskustvo s neugodnostima zbog kašnjenja ne razlikuje.
3. U većini slučajeva pet sati dovoljno je da zračni prijevoznici poprave zrakoplov, pronađu drugi zrakoplov ili osiguraju alternativne letove.

S obzirom na ta razmatranja, prag od šest sati koji je predsjedništvo predložilo u kompromisnom prijedlogu za nas je neprihvatljiv. Estonija smatra da kašnjenja od pet sati ili više dovode do znatnih neugodnosti za putnike i da bi ih trebalo nadoknaditi.

S obzirom na važnost tog pitanja Estonija ne može podržati politički dogovor o Uredbi o pravima putnika u zračnom prometu te će se stoga suzdržati od glasovanja.”

IZJAVA MAĐARSKE

„Kako su države članice istaknule tijekom rasprave o politikama koju je 2024. organiziralo mađarsko predsjedništvo, glavna je svrha izmjene Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, među ostalim, pojednostavnjenje mjera i postizanje ravnoteže između interesa putnika i interesa industrije.

Mađarska je od samog početka isticala pitanje nedostatka dostatnih podataka i analiza kojima se potvrđuje djelotvornost predloženih mjera i ravnoteža između interesa putnika i interesa industrije. Ujedno je izrazila zabrinutost zbog uvođenja obveze naknade za kašnjenje u Uredbi bez potrebnih popratnih studija u kojima se analiziraju njezina djelotvornost i moguće različite opcije politike.

Mađarska se ne protivi samom uvođenju naknade za kašnjenje. Međutim, smatramo da su potrebna dodatna razmatranja kako bi se mogla uspostaviti prava ravnoteža između interesa industrije i zaštite putnika. Zbog toga smo na sastanku Vijeća za promet u lipnju 2025. poduprli početak pregovora s Europskim parlamentom samo pod uvjetom da Europska komisija za predstojeće međuinstitucijske pregovore pripremi analizu s detaljnijim podacima od onih koje smo prethodno dobili. Prema našem zahtjevu ta bi analiza trebala uključivati ažurirane informacije putnika i industrije te opis i procjenu očekivanih učinaka Uredbe.

„Tehničkim informacijama” koje je dostavila Komisija ne pružaju se potkrijepljeni dokazi kojima se potvrđuje da će se obvezom naknade za kašnjenje djelotvorno smanjiti broj kašnjenja letova i da je ta mjera najprikladnija za postizanje tog rezultata. Komisija i dalje upućuje uglavnom na stare i zastarjele studije, upotrebljava pretpostavke („kašnjenja za koja bi se moglo pretpostaviti da se mogu pripisati zračnim prijevoznici”) umjesto stvarnih podataka i analize te pruža podatke o kašnjenju samo za srpanj 2025., što očito nije dovoljno da bi poslužilo kao osnova za bilo koju materijalnu mjeru. Nadalje, Komisija smatra da mjere mogu europske zračne prijevoznike staviti u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju i priznaje da u ovom trenutku nema podataka o daljnjim čimbenicima koji bi mogli utjecati na relativnu konkurentnost. Komisija ujedno primjećuje sve veće opterećenje nacionalnih provedbenih tijela. „Pretpostavlja” da uvrštavanje izvanrednih okolnosti na popis može ublažiti to opterećenje, ali je situacija zapravo mnogo složenija od toga, s obzirom na to da kašnjenja nisu uzrokovana samo jednim čimbenikom te se stoga postojanje izvanrednih okolnosti i dalje mora utvrditi ovisno o slučaju.

Naposljetku, smatramo da se tekstom ne pojednostavnjuju, već dodatno kompliciraju mjere, zbog čega je putnicima vrlo teško razumjeti njihova prava.

U tom kontekstu željeli bismo još jednom naglasiti da nećemo moći poduprijeti sporazum koji treba postići s Europskim parlamentom ako se ne pruže jasni dokazi o djelotvornosti mjera i postizanju ravnoteže između interesa putnika i interesa industrije.

Detaljnije objašnjenje našeg stajališta nalazi se u Prilogu.

Prilog

Prijedlog Komisije iz 2001.

Komisijina izvorna namjera nije bila obvezivanje prijevoznika da putnicima isplate naknadu za kašnjenje. Komisija je u svojem izvornom prijedlogu navela sljedeće: „Iako su neugodnosti i frustracije putnika uzrokovane kašnjenjima slične onima uzrokovanim uskraćenim ukrcajem ili otkazivanjem leta, postoji razlika u tome što je operator odgovoran za uskraćivanje ukrcaja i otkazivanje (osim zbog razloga koji su izvan njegove odgovornosti), ali ne uvijek i za kašnjenja. Drugi su zajednički uzroci sustavi upravljanja zračnim prometom i ograničenja kapaciteta zračnih luka. Kako je navedeno u njezinoj Komunikaciji o zaštiti putnika u zračnom prometu, Komisija smatra da u trenutačnim okolnostima operatori ne bi trebali biti obvezni isplatiti naknadu putnicima na letovima koji kasne.”¹

Odluke Suda EU-a

Iako prema vrlo kontroverznom tumačenju Suda zračni prijevoznici moraju putnicima nadoknaditi duga kašnjenja, smatramo da ne postoji obveza kodifikacije odluka Suda.

Čak se i prijedlog Komisije o naknadi za kašnjenje razlikuje od te odluke Suda.

¹ COM(2001) 784 final, točka 23.

Nedostatak podataka i analiza

Željeli bismo ponoviti da trenutačno nema dovoljno dokaza kojima bi se potkrijepilo to da će se obvezivanjem zračnih prijevoznika na plaćanje naknade za kašnjenja postići željeni cilj smanjenja broja letova koji kasne.

Ako je svrha uvođenja naknade za kašnjenje samo osigurati visoku razinu zaštite putnika (a ne smanjiti broj letova koji kasne), trebalo bi temeljito ocijeniti je li pravedno sav teret staviti na zračne prijevoznike, mogu li zračni prijevoznici potraživati iznose isplaćene kao naknadu za kašnjenje od trećih strana koje uzrokuju kašnjenje ili mu doprinose te postoje li održiva alternativna rješenja. Takva analiza dosad nije provedena.

Prije uvođenja obveze naknade za kašnjenje trebalo bi istražiti u kojoj su se mjeri promijenili čimbenici navedeni u prijedlogu Komisije iz 2001. Uvođenje nove obveze u Uredbu zahtijeva analizu njezine djelotvornosti u postizanju željenih ciljeva i njezina učinka na dionike.

Osobito se pozivamo na Smjernice Komisije za bolju regulativu² u skladu s kojima se u procjenama učinka prikupljaju dokazi (uključujući rezultate evaluacije) kako bi se procijenilo jesu li buduće zakonodavne ili nezakonodavne mjere EU-a opravdane i, ako jesu, kako se najbolje mogu osmisliti za postizanje relevantnih ciljeva politike. Njima se mora utvrditi i opisati problem koji treba riješiti, utvrditi ciljevi za djelovanje EU-a, oblikovati opcije politika, procijeniti njihovi mogući učinci i, prema potrebi, utvrditi najpoželjnije opcije te navesti kako će se očekivani rezultati pratiti i evaluirati. Procjena učinka obuhvaća prikupljanje i analizu dokaza kojima se podupire oblikovanje politika. To uključuje provjeru postojanja problema, utvrđivanje njegovih temeljnih uzroka, procjenu potrebe za djelovanjem EU-a te analizu prednosti i nedostataka dostupnih rješenja.

Takvih procjena u pogledu naknade za kašnjenje nema.

Prilično je neuobičajeno da Komisija predloži uvođenje novih zakonodavnih mjera bez prikupljanja i proučavanja potrebnih temeljnih podataka.

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

Nalazi studija iz 2012. i 2020. u pogledu kašnjenja

U svojem odgovoru na zabrinutost Mađarske Komisija se pozvala na studiju iz 2020.³ i procjenu učinka iz 2013.⁴ (koja se temelji na studiji iz 2012.⁵), ističući da se udio kašnjenja koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima smanjio s 80 % na 70 % i da je teško analizirati učinak naknade na smanjenje kašnjenja koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima.

U studiji iz 2020. potvrđuje se da se „ukupni broj letova koji kasne znatno povećao posljednjih godina te se gotovo udvostručio od 2014. do 2018.”⁶. Izjava na koju se Komisija poziva⁷ (tj. „Na temelju podataka o kašnjenju koje je dostavio Središnji ured za analizu kašnjenja (CODA), udio kašnjenja koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima u razdoblju od 2011. do 2018. iznosio je između 70 % i 80 %. Udio kašnjenja koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima smanjio se s otprilike 80 % u 2011. na otprilike 70 % u 2018., što je posljedica povećanja kašnjenja koja se smatraju izvanrednim okolnostima, kao što su kašnjenja uzrokovana kontrolom zračnog prometa”) samo pokazuje da je broj kašnjenja koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima manji u usporedbi s brojem kašnjenja uzrokovanih kontrolom zračnog prometa, ali nije poznato je li se njihov broj smanjio u usporedbi s ranijim brojem kašnjenja koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima. Na slici 2.6 te studije jasno je prikazano povećanje kašnjenja koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima.

U studiji je utvrđeno sljedeće: „Iako je moguće da Uredba 261/2004 ima neznatan učinak na udio letova koji kasne, to se ne čini znatnim u usporedbi s drugim čimbenicima.”⁸

Osim toga, u njoj se potvrđuje da nije lako točno utvrditi odgovornosti za kašnjenje⁹ i sva se kašnjenja koja nisu uzrokovana izvanrednim okolnostima smatraju kašnjenjima koja se mogu pripisati zračnim prijevoznicima¹⁰.

U studiji iz 2012. potvrđuje se da postoji znatno neslaganje među dionicima u pogledu tumačenja izvanrednih okolnosti¹¹.

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 Točka 2.31.

⁷ Točka 2.45.

⁸ Točka 2.37.

⁹ Točka 2.46, napomena.

¹⁰ Točka 2.43.

¹¹ Točka 7.41.

Kad je riječ o troškovima naknade za kašnjenje, studija iz 2012. već je pokazala da su se znatno povećali¹². U tom pogledu željeli bismo napomenuti da se svijest putnika o njihovim pravima možda znatno povećala od 2012., što je dovelo do još većih troškova naknade za zračne prijevoznike.

Ključna pitanja

Smatramo da je potrebno dodatno razmotriti sljedeća pitanja:

1. postoji li bilo kakva vrsta kašnjenja koja je u interesu zračnih prijevoznika;
2. je li poželjno obvezati zračne prijevoznike na plaćanje naknade za kašnjenja koja nisu uzrokovana njihovim komercijalnim interesima i za koja nisu odgovorni, imajući na umu da zračni prijevoznici *de facto* ne mogu potraživati te iznose od odgovornih strana¹³;
3. bi li se ravnoteža između zaštite putnika i interesa industrije postigla uvođenjem naknade za kašnjenje, imajući na umu da se zračni prijevoznici ne mogu čak ni pozvati na izvanredne okolnosti u slučaju kašnjenja uzrokovanih drugim kašnjenjima i da je postojanje izvanrednih okolnosti često teško utvrditi s obzirom na mnoštvo čimbenika koji dovode do kašnjenja leta¹⁴;
4. hoće li viši troškovi naknade za zračne prijevoznike dovesti do viših cijena karata, što bi moglo utjecati i na konkurentnost;
5. postoji li bolji način da se osigura visoka razina zaštite potrošača uz istodobno poštovanje interesa industrije;
6. hoće li se povećati radno opterećenje nacionalnih provedbenih tijela.

Smatramo da ta razmatranja zahtijevaju daljnje prikupljanje i analizu podataka.

Nadalje, potrebni su znatni napor i kako bi Uredba (tj. prava putnika) bila lako razumljiva putnicima.

¹² Točka 7.53, slika 7.5.

¹³ Vidjeti studiju iz 2012., točke 7.113 i 7.123.

¹⁴ Vidjeti studiju iz 2020., točku 2.46., napomena.

Prijedlog

Prema našem mišljenju, brzo odobravanje izmjena može ponovno dovesti do donošenja Uredbe koja loše funkcionira. Stoga predlažemo da se pitanja navedena u ovom dokumentu temeljito analiziraju kako bi se mogla uspostaviti željena ravnoteža između zaštite putnika i interesa industrije te donijeti Uredba koja će se dugoročno primjenjivati.”

IZJAVA LITVE

„Litva ponovno potvrđuje svoju opću potporu ciljevima Prijedloga uredbe o pravima putnika u zračnom prometu i prima na znanje stalne napore predsjedništva Vijeća i država članica da postignu dogovor o ovom važnom predmetu.

Međutim, iako uvažavamo napredak postignut od prethodnih rasprava, Litva je i dalje zabrinuta zbog toga što bi određeni ključni elementi trenutačnog nacrtu uredbe ipak mogli oslabiti zaštitu putnika u usporedbi s postojećim regulatornim okvirom. Odredbe članka 7. prijedloga i dalje predstavljaju izazov jer se njima može smanjiti razina zaštite prava putnika u slučaju poremećaja leta ili kašnjenja u dolasku zbog preusmjeravanja nakon otkazivanja. Takve promjene mogu dovesti do duljeg vremena čekanja i smanjenja naknade, čime se smanjuju legitimna očekivanja putnika u pogledu kvalitete usluge.

Litva naglašava da bi glavni cilj zakonodavstva o zaštiti prava putnika u zračnom prometu trebao ostati pojednostavnjenje i modernizacija postojećih pravila, čime bi se osigurala pravna jasnoća za sve strane i istodobno zajamčila pravedna i djelotvorna zaštita putnika. Ujedno napominjemo da Europska unija ima druga sredstva za poticanje konkurentnosti svojeg zrakoplovnog sektora. Međutim, taj se cilj ne može ostvariti nauštrb prava putnika.

Naposljetku, Litva ostaje pri stajalištu da je zaštita putnika temelj ove zakonodavne inicijative i da mora ostati u njezinu središtu kako bi se osigurala njezina stvarna i dugoročna vrijednost za europsko društvo.”

IZJAVA PORTUGALA

„Portugal zahvaljuje poljskom predsjedništvu i prethodnim predsjedništvima na njihovu radu u pregovorima o izmjenama Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

Portugal je oduvijek tvrdio da bi se revizijom Uredbe trebala pojednostavniti njezina primjena, ali i da bi se prije svega trebala zadržati ili ojačati prava putnika, čime bi im se omogućilo da imaju koristi od zaštite kojom su utvrđeni standardi u drugim regijama svijeta.

U tom smislu politički dogovor koji je izglasan većinom glasova ne odgovara očekivanjima putnika, posebno u pogledu pragova za udaljenost ili trajanja putovanja, što posebno utječe na države članice koje su geografski udaljenije od središta europskog kontinenta i na najudaljenije regije. Odobreni pragovi korak su unatrag sa stajališta prava putnika te Portugal glasuje protiv političkog dogovora.

Međutim, Portugal će u pregovorima s Europskim parlamentom koji će uslijediti izraziti svoju spremnost da nastavi konstruktivno zagovarati znatno poboljšanje zakonodavstva Europske unije koje odgovara očekivanjima svih dionika, s posebnim naglaskom na putnicima čiji se interesi štite ovom Uredbom od 2004.”

Uz točku 9. s
popisa točaka „A”:

Akt o praćenju tla
Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju i obrazloženja Vijeća

IZJAVA NJEMAČKE

„Njemačka u nastavku dodaje sljedeću izjavu za zapisnik u pogledu svojeg odbijanja.

Zdrava tla preduvjet su za mnoge usluge ekosustava, kao što su spremnici ugljika te pročišćavanje i skladištenje vode, a služe i kao zaštita od kontaminanata i kao osnova za odgovarajuću i zdravu prehranu, resurs su za poljoprivrednu i šumarsku biomasu i osiguravaju prirodno hlađenje u urbanim područjima. Zdravlje tla, uključujući sadržaj humusa i bioraznolikost tla, ključno je održavati i, ako je to moguće, poboljšati. Lokalni uvjeti u svakoj državi članici pritom su čimbenik od iznimne važnosti. Njemačka smatra da se u Prijedlogu akta o praćenju tla koji su dogovorili Europski parlament i predsjedništvo Vijeća ne uzimaju dovoljno u obzir načela supsidijarnosti i proporcionalnosti te da bi se njime stvorila dodatna opterećenja i udvostručile strukture.”

IZJAVA ŠVEDSKE

„Švedska cijeni činjenicu da se konačnim kompromisnim tekstom u velikoj mjeri štite fleksibilnost i kontrola država članica. Švedska potvrđuje da je članak 11. postao znatno usklađeniji sa stajalištem Švedske brisanjem pravno obvezujućih zajedničkih načela održivog upravljanja i brisanjem Priloga III.

Međutim, Švedska je i dalje zabrinuta zbog predložene direktive. Švedska i dalje smatra da će prijedlog uzrokovati dodatne troškove u usporedbi s njegovim koristima i ne vidi jasnu dodanu vrijednost kojom se opravdava administrativno opterećenje pravno obvezujućeg zajedničkog okvira za praćenje. Troškovna učinkovitost okvira za praćenje i dalje je neizvjesna i ne postoji jamstvo kvalitete utemeljeno na dokazima da će predloženi okvir biti izvediv i pravilno primjenjiv na različite vrste tla. Prekogranična priroda zdravlja tla ograničena je i u skladu je s nacionalnom nadležnošću.

Konačni kompromisni tekst rezultira direktivom koja je bliža stajalištu Švedske u usporedbi s prijedlogom Komisije te Švedska stoga može, u duhu kompromisa, prihvatiti konačni kompromisni tekst. Međutim, Švedska ističe prethodno navedenu zabrinutost, kao i to da ne postoji jamstvo da će okvir funkcionirati u praksi.”
