

Brüsszel, 2025. október 14.
(OR. en)

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

TERVEZET – JEGYZŐKÖNYV
AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA
(Versenyképesség (Belső piac, Ipar, Kutatás és Űrpolitika))
2025. szeptember 29. és 30.

A 2025. SZEPTEMBER 29-I, HÉTFŐI ÜLÉS (9.30)

1. A napirend elfogadása

A Tanács elfogadta a 12940/25 dokumentumban foglalt napirendet. Németország, Franciaország és Olaszország kérésére a Tanács megállapodott abban, hogy kiegészíti a napirendet egy további, az ipar dekarbonizációjának felgyorsításáról szóló jogszabály Bizottság általi, nyilvános ülés keretében történő bejelentéséről szóló „egyéb” napirendi ponttal. A Bizottság kérésére a Tanács megállapodott továbbá abban, hogy a napirendet kiegészíti egy, az egyszerűsítéssel, a végrehajtással és az érvényesítéssel kapcsolatban elért eredményekről szóló 2025. évi éves jelentésről szóló „egyéb” napirendi ponttal is.

2. Az „A” napirendi pontok jóváhagyása

a) Nem jogalkotási tevékenységek jegyzéke 13120/25

A Tanács elfogadta a fent említett dokumentumban szereplő valamennyi „A” napirendi pontot, köztük az elfogadás céljából benyújtott valamennyi nyelvi COR és REV dokumentumot.

Az e napirendi pontokhoz kapcsolódó nyilatkozatok a kiegészítésben találhatók.

b) Jogalkotási tevékenységek jegyzéke (Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján) 13121/25

Gazdasági és pénzügyek

1. Rendelet a 909/2014/EU rendeletnek az Unión belüli rövidebb kiegyenlítési ciklus tekintetében történő módosításáról



12840/25
PE-CONS 23/25
EF

A jogalkotási aktus elfogadása

A Coreper (II. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.

A Tanács jóváhagyta az Európai Parlament első olvasatban kialakított álláspontját, és a javasolt jogi aktus az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (4) bekezdése alapján elfogadásra került (jogalap: az EUMSZ 114. cikke).

Általános ügyek

2. **Rendelet az (EU) 2023/956 rendeletnek az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus egyszerűsítése és megerősítése tekintetében történő módosításáról**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
A jogalkotási aktus elfogadása
A Coreper (II. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.

A Tanács jóváhagyta az Európai Parlament első olvasatban kialakított álláspontját, és a javasolt jogi aktus az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (4) bekezdése alapján elfogadásra került (jogalap: az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése).

Bel- és igazságügy

3. **Rendelet az (EU) 2018/1727 Eurojust-rendelet 80. cikke (9) bekezdésének módosításáról**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
A jogalkotási aktus elfogadása
A Coreper (II. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.

A Tanács jóváhagyta az Európai Parlament első olvasatban kialakított álláspontját, és a javasolt jogi aktus az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (4) bekezdése alapján elfogadásra került (jogalap: az EUMSZ 85. cikke). A Szerződésekhez csatolt vonatkozó jegyzőkönyvekkel összhangban Dánia és Írország nem vett részt a szavazásban.

4. **Rendelet a fizetéseképtelenségi eljárásról szóló rendeletnek az A. és B. melléklete felváltása érdekében történő módosításáról**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
A jogalkotási aktus elfogadása
A Coreper (II. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.

A Tanács jóváhagyta az Európai Parlament első olvasatban kialakított álláspontját, és a javasolt jogi aktus az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (4) bekezdése alapján elfogadásra került (jogalap: az EUMSZ 81. cikke (2) bekezdésének a), c) és f) pontja). A Szerződésekhez csatolt vonatkozó jegyzőkönyvekkel összhangban Dánia nem vett részt a szavazásban.

Foglalkoztatás és szociálpolitika

5. **Rendelet az európai népesség- és lakásstatisztikákról**
A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

A Coreper (I. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.

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

A Tanács – Belgium, Olaszország és Finnország tartózkodása mellett – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (5) bekezdésének megfelelően jóváhagyta az első olvasatban kialakított álláspontját és a Tanács indokolását (jogalap: az EUMSZ 338. cikkének (1) bekezdése).

Az e napirendi ponthoz kapcsolódó nyilatkozatokat a melléklet tartalmazza.

Közlekedés

6. **Irányelv a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 irányelv és az (EU) 2018/1724 rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK irányelv és a 383/2012/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről**

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

A Coreper (I. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.

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

A Tanács – Horvátország és Málta ellenszavazata, valamint Bulgária és Ausztria tartózkodása mellett – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (5) bekezdésének megfelelően jóváhagyta az első olvasatban kialakított álláspontját és a Tanács indokolását (jogalap: az EUMSZ 91. cikkének (1) bekezdése).

Az e napirendi ponthoz kapcsolódó nyilatkozatokat a melléklet tartalmazza.

7. Irányelv a járművezetéstől való egyes eltiltásokról

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

A Coreper (I. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.



12679/25

8351/25

+ **COR 1 (fr)**

+ ADD 1

TRANS

A Tanács – Ausztia tartózkodása mellett – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (5) bekezdésének megfelelően jóváhagyta az első olvasatban kialakított álláspontját és a Tanács indokolását (jogalap: az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja).

8. Rendelet a légi utasok jogairól

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

A Coreper (I. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.



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

A Tanács – Németország, Spanyolország, Portugália és Szlovénia ellenszavazata, valamint Észtország és Ausztia tartózkodása mellett – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (5) bekezdésének megfelelően jóváhagyta az első olvasatban kialakított álláspontját és a Tanács indokolását (jogalap: az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése).

Az e napirendi ponthoz kapcsolódó nyilatkozatokat a melléklet tartalmazza.

Környezetvédelem

9. A talajmonitoringról szóló jogszabály

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

A Coreper (I. rész) által 2025.9.24-én jóváhagyva.



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

A Tanács – Németország ellenszavazata és Ausztria tartózkodása mellett – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikke (5) bekezdésének megfelelően jóváhagyta az első olvasatban kialakított álláspontját és a Tanács indokolását (jogalap: az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése).

Az e napirendi ponthoz kapcsolódó nyilatkozatokat a melléklet tartalmazza.

BELSŐ PIAC ÉS IPAR

Jogalkotási tanácskozások

(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

3. Versenyképességi Alap

*A Bizottság előterjesztése
Irányadó vita*



12723/25

A Tanács tudomásul vette a Bizottság tájékoztatóját és irányadó vitát tartott.

Nem jogalkotási tevékenységek

4. Egyszerűsítés – kitérve többek között az egyszerűsítés, illetve az érvényesítés és végrehajtás terén elért eredményekről szóló 2025. évi éves jelentésre – a vállalkozások terheinek 25%-os csökkentése tekintetében elért előrelépés
*Az elnökség és a Bizottság tájékoztatója
Véleménycsere*

12704/25
+ COR 1 REV 1

Egyéb

5. a) **Az indokolatlan területi ellátási korlátok megszüntetése**  13010/1/25 REV 1
Ausztria, Belgium, Csehország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Luxemburg és Szlovénia tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Ausztria, Belgium, Csehország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Luxemburg és Szlovénia tájékoztatóját.

- b) **A Semicon Koalíció nyilatkozata – felhívás a csipekről szóló európai jogszabály felülvizsgálatára Európa globális félvezetőiparban elfoglalt pozíciójának a megerősítése és újjáélesztése érdekében**  12898/25
Hollandia tájékoztatója valamennyi tagállam nevében

A Tanács tudomásul vette a Hollandia által valamennyi tagállam nevében nyújtott tájékoztatót.

- c) **Az európai gépjárműiparral folytatott stratégiai párbeszéd harmadik fordulója (Brüsszel, 2025. szeptember 12.)**  13007/25
A Bizottság tájékoztatója

A Tanács nyugtázta a Bizottság által nyújtott tájékoztatót.

- d) **Aktuális jogalkotási javaslatok (Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)**  

- i. **Az omnibusz csomagokkal kapcsolatos jelenlegi helyzet** 6595/25
Az elnökség tájékoztatója 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- ii. **A 2040-re vonatkozó éghajlat-politikai célérték
összeegyeztetése az európai ipari
versenyképességgel** 13193/25
Franciaország tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Franciaország tájékoztatóját.

- e) **Németország, Franciaország és Olaszország közös
háromoldalú informális dokumentuma az ipar
dekarbonizációjának felgyorsításáról szóló jogszabály
Bizottság általi bejelentéséről**  13273/25
Németország, Franciaország és Olaszország tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Németország, Franciaország és Olaszország tájékoztatóját.

KUTATÁS

Nem jogalkotási tevékenységek

6. **Következtetések a kutatásnak és az innovációnak az induló és a növekvő innovatív vállalkozásokra vonatkozó uniós stratégia szempontjából betöltött jelentőségéről** 12821/25
Jóváhagyás

A Tanács jóváhagyta a fenti dokumentumban szereplő következtetések szövegét.

7. **Következtetések az élettudományokkal kapcsolatos, az Unió versenyképességét szolgáló cselekvési felhívásról** 12838/25
Jóváhagyás

A Tanács jóváhagyta a fenti dokumentumban szereplő következtetések szövegét.

Jogalkotási tanácskozások

(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

8. **Horizont Európa csomag: kutatási és innovációs keretprogram (2028–2034)** 12800/25

a) **A keretprogram, valamint annak részvételi és terjesztési szabályai** 12800/25

b) **A Horizont Európa program végrehajtását szolgáló egyedi program** 12800/25

Irányadó vita

A Tanács irányadó vitát tartott.

Egyéb

9. a) **A kutatási és technológiai infrastruktúrákra vonatkozó európai stratégia** [2] 12895/25
A Bizottság tájékoztatója

A Tanács nyugtázta a Bizottság által nyújtott tájékoztatást.

- b) **2025. évi éves jelentés az egyszerűsítéssel, a végrehajtással és az érvényesítéssel kapcsolatban elért eredményekről** [2] 13280/25
A Bizottság tájékoztatója

A Tanács nyugtázta a Bizottság által nyújtott tájékoztatást.

-
- [1] első olvasat
- [S] Különleges jogalkotási eljárás
- [2] Nyilvános vita az elnökség javaslatára (a Tanács eljárási szabályzata 8. cikkének (2) bekezdése)
- [C] A Bizottság javaslatán alapuló napirendi pont
-

Nyilatkozatok a 13121/25 dokumentumban foglalt jogalkotási „A” napirendi pontokhoz

Az 5. „A”

napirendi ponthoz:

Rendelet az európai népesség- és lakásstatistikákról

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

BULGÁRIA NYILATKOZATA

„A demográfiai változással, a társadalmi kohézióval és a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos uniós szakpolitikák jobb támogatása érdekében a Bolgár Köztársaság támogatja azt a hozzáadott értéket, amelyet az európai népesség- és lakásstatistikákról szóló rendelet képvisel az európai népesség- és lakásstatistikák fejlesztésére, előállítására és közzétételére, valamint a társadalomstatistikák korszerűsítésére vonatkozó közös jogi keret létrehozása tekintetében.

A Bolgár Köztársaság nagy jelentőséget tulajdonít az alapvető jogok előmozdításának és védelmének, a nők és férfiak közötti egyenlőség pedig fontos szerepet játszik ezen a téren. Elkötelezettek vagyunk és maradunk az Európai Unió elvei és értékei mellett, amelyeket a Szerződések rögzítenek.

E tekintetben Bulgária hivatkozik a Bolgár Köztársaság Alkotmánybíróságának 2018. évi határozatára, amely kimondta, hogy az Európa Tanácsnak a nőkkel szembeni erőszak és a kapcsolati erőszak elleni küzdelemről és azok megelőzéséről szóló egyezménye (»az isztambuli egyezmény«) olyan, a »társadalmi nem« (»gender«) fogalmával kapcsolatos jogi fogalmakat támogat, amelyek összeegyeztethetetlenek a Bolgár Köztársaság alkotmányának alapvető elveivel.

Az Alkotmánybíróság 2021-ben tovább pontosította, hogy a »nem« (»sex«) alkotmányban használt fogalma alatt – a nemzeti jogrend összefüggésében – kizárólag a biológiai értelemben vett nem (férfi és nő) értendő. A fenti határozatokkal összhangban a Bolgár Köztársaság kijelenti, hogy nem áll módjában elfogadni olyan fogalmakat, amelyek a »nem« mint biológiai kategória (férfiak és nők) és a »társadalmi nem« mint társadalmi kategória közötti különbségtételt célozzák, és hogy a rendeletben használt »nem« kifejezést kizárólag annak biológiai jelentésében fogja értelmezni.

Végezetül a Bolgár Köztársaság a rendelet szövegében szereplő »nem« (»gender«) kifejezésnek kizárólag a »пол« szóval (biológiai nem) történő bolgár fordítását fogadja el.”

CSEHORSZÁG NYILATKOZATA

„A Cseh Köztársaság támogatja az európai népességstatisztikákról szóló rendelet általános elveit, és a kompromisszumos szöveg számos aspektusát üdvözli. A szöveget ugyanakkor hátrányosan befolyásolja a tárgyalási folyamat gyors lezárása.

A Cseh Köztársaság továbbra is meg van győződve arról, hogy a 3., az 5. és a 11. cikk javasolt megfogalmazása problematikus a statisztikai gyakorlatban történő jövőbeli végrehajtásuk szempontjából.

A Cseh Köztársaság főként a népességmeghatározás alkalmazását, valamint a népesség nyilvántartásba nem vett részének megbízható adatforrások nélküli modellezését tartja aggályosnak. Ahhoz, hogy időszerű és a hivatalos európai statisztikákra vonatkozó minőségi előírásoknak megfelelő statisztikákat lehessen előállítani, rendkívül fontos olyan közigazgatási adatforrásokat használni, amelyek középpontjában a népesség-nyilvántartás áll. A rendelet mellékletében az adatszolgáltatásra vonatkozóan meghatározott szoros határidőket csak akkor lehetséges teljesíteni, ha az adatokat megbízható és átfogó közigazgatási adatforrásokra lehet alapozni.

A Cseh Köztársaság véleménye szerint az a biztosíték, amely korlátozza e rendelet hatályát, és meghatározza, hogyan viszonyul ez a rendelet az egyedi szinten, mintavétel útján gyűjtött adatokon alapuló, személyekre és háztartásokra vonatkozó európai statisztikák közös keretének létrehozásáról szóló (EU) 2019/1700 európai parlamenti és tanácsi rendelethez, a végleges kompromisszumos szövegben csak az e rendelet alapján gyűjtött adatok létező tartalmával kapcsolatban került megfogalmazásra, nem pedig általánosságban a személyek és háztartások mintáin alapuló adatok vonatkozásában. Ez a tagállamokra és a válaszadókra háruló terhek jövőbeli növekedéséhez vezethet.

Az 5. cikk szerinti eseti adatgyűjtéseket illetően a Cseh Köztársaság úgy véli, hogy ezek nem fognak rendkívüli terhet róni a tagállamokra, és csak a már létező közigazgatási adatforrások használatára fognak összpontosítani.

A Cseh Köztársaság támogatni tudja a végső kompromisszumos szöveget, de csak bizonyos – a fentiekben ismertetett – fenntartásokkal.”

MAGYARORSZÁG NYILATKOZATA

„Magyarország elismeri és előmozdítja a férfiak és a nők közötti egyenlőséget, összhangban Magyarország Alaptörvényével, az Európai Unió elsődleges jogával, elveivel és értékeivel, valamint a nemzetközi jogból következő kötelezettségvállalásokkal és elvekkel. A nők és férfiak közötti egyenlőség az Európai Unió szerződéseiben rögzített alapvető érték. Magyarország a fentiekkel és nemzeti jogszabályaival összhangban a következő dokumentumban a »nem« fogalmát a »biológiai nem«-re történő utalásként, a »nemek közötti egyenlőség« fogalmát pedig úgy értelmezi, mint amely egyenlő esélyeket és lehetőségeket biztosít a nők és a férfiak számára: *Tervezet – Az Európai Parlament és a Tanács (EU) .../... rendelete az európai népesség- és lakásstatistikákról, a 862/2007/EK rendelet módosításáról, valamint a 763/2008/EK és az 1260/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről.*”

A 6. „A” napirendi ponthoz:

Irányelv a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 irányelv és az (EU) 2018/1724 rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK irányelv és a 383/2012/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről
A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

HORVÁTORSZÁG NYILATKOZATA

„A Horvát Köztársaság ismételten hangsúlyozza az irányelv által figyelembe venni kívánt három fő elem – a közúti közlekedésbiztonság javítása, az alkalmazás egyszerűsége, valamint az általános keret – fontosságát.

Ugyanakkor szem előtt kell tartani a nemzeti körülményeket, meg kell őrizni a nemzeti szinten jelenleg alkalmazott bevált gyakorlatokat, és egyúttal biztosítani kell a közúti közlekedésbiztonság magas szintjét.

A Horvát Köztársaság nem tudja támogatni a javasolt szöveg következő elemeit:

1. A 17. cikk, amely bevezeti tagállamok számára azon kötelezettséget, miszerint a kíséreléssel történő járművezetés rendszerében a 17. életévüket betöltött kérelmezők részére B, illetve C kategóriájú (98.02 uniós kóddal jelölt) vezetői engedélyt kell kiállítaniuk.

A 17 éves korban történő vezetés, még felügyelet mellett is, csökkenti a Horvátországban jelenleg alkalmazott alsó korhatárt, és jelentős kihívásokat jelent a bűnüldözés, az ellenőrzés és a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. Egy ilyen rendszer bevezetésének tehát továbbra is opcionálisnak kell maradnia, mivel szorosan összefügg a nemzeti közlekedési viszonyokkal, a meglévő biztonsági politikákkal és végrehajtási kapacitásokkal.

A biztonsági aggályok mellett e rendszer megvalósítása jelentős adminisztratív és pénzügyi terhet róna az illetékes hatóságokra. A kísérelővel történő járművezetés feltételeinek (a kísérelő alkalmassága, a vezetésre vonatkozó korlátozások, az azonosítási eljárások) való megfelelés ellenőrzése összetett, erőforrás-igényes és a gyakorlatban nehezen végrehajtható lenne.

Ebből kifolyólag Horvátországot aggasztja, hogy a kísérelővel történő járművezetés rendszerének kötelező bevezetése negatívan befolyásolhatja a közúti közlekedésbiztonságot, továbbá aránytalan adminisztratív költségekkel és előre nem látható következményekkel járhat.

2. A fizikai formátumú vezetői engedély kiállítására vonatkozó kötelező háromhetes határidőt bevezető rendelkezés ((11) preambulumbekkezdés)

A hatályos nemzeti jogszabályok szerint Horvátországban a vezetői engedélyek a rendes eljárás keretében 30 napon belül kerülnek kiállításra. Rövidebb határidők kizárólag gyorsított és sürgősségi eljárások során léteznek, amelyek költségesebbek, ezért ritkán kerülnek alkalmazásra.

Az uniós szinten bevezetendő, kötelező háromhetes határidő lerövidítené a Horvátországban jelenleg alkalmazott rendes eljárást, valamint szükségessé tenné az adminisztratív eljárások rendszerszintű kiigazítását. Ez további szervezési és pénzügyi terhet róna az illetékes hatóságokra, növelné az eljárás összköltségét, és végső soron a polgárookra hárulna.

Ezen okok miatt Horvátország úgy véli, hogy a fizikai formátumú vezetői engedélyek kiadására vonatkozó határidőnek továbbra is a tagállamok hatáskörébe kell tartoznia, rugalmasságot biztosítva a nemzeti adminisztratív kapacitásokhoz és költségvetésekhez való alkalmazkodásra.

Mivel a végleges szöveg nem foglalkozik megfelelően a fent említett aggályokkal, a Horvát Köztársaság nem tudja támogatni azt.

A Horvát Köztársaság továbbra is elkötelezett az uniós szintű, a legmagasabb szintű közúti közlekedésbiztonsági előírások betartását biztosító, harmonizált jogszabályi keret végrehajtása mellett.”

MÁLTA NYILATKOZATA

„Málta pozitívan fogadta a Bizottság közúti közlekedésbiztonsági csomagjában szereplő javaslatokat, elismerve azok fontosságát a közúti közlekedésbiztonság Unió-szerte történő javítása, valamint a biztonságosabb és intelligensebb közlekedési rendszerek előmozdítása szempontjából. Az e csomagban rögzített célkitűzések jelentős mértékben összhangban vannak Málta nemzeti elképzeléseivel és kötelezettségvállalásaival.

Málta elismeri, hogy az Európai Parlamenttel elért végső kompromisszum számos konstruktív módosítást tartalmaz, amelyek célja a szöveg jelentős javítása és megerősítése, különösen a közúti közlekedésbiztonság szempontjából.

Málta kedvezően fogadta a tagállamok számára biztosított, arra irányuló rugalmasságot, hogy továbbra is előírják az orvosi vizsgálatot az első alkalommal jogosítványt kérelmezők számára, valamint az idősebb járművezetők számára a jogosítvány megújításakor. Emellett Málta támogatja, hogy a 7. cikk értelmében a B kategóriájú vezetői engedélyekre vonatkozó teljes járművezetési jogosultság esetében megmaradt a 18 éves korhatár. Málta azonban továbbra sem tudja hasonlóképpen támogatni a kísérővel történő járművezetés rendszerét. Annak ellenére, hogy Málta örömmel fogadja, hogy e rendszer a C kategóriájú vezetői engedélyek esetében önkéntes, továbbra is komoly fenntartásaink vannak azzal kapcsolatban, hogy azt kötelezően alkalmazni kell a B kategóriájú vezetői engedélyekre vonatkozóan, különösen mivel ez nem igazodik Málta közúti infrastruktúrájának sajátos valóságához és kihívásaihoz. Korlátozott és erősen urbanizált közúthálózatunkra tekintettel az, hogy a kísérővel történő járművezetés rendszerének célcsoportja B kategóriájú vezetői engedélyt kapjon, nem áll összhangban a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló célkitűzéseinkkel. Egy ilyen rendszer további terhet ró majd Málta közúthálózatára, miközben korlátozza a kormány azon erőfeszítéseit, amelyekkel a modális váltást ösztönzi ebben a demográfiai csoportban.

Ebben az összefüggésben, bár Málta továbbra is teljes mértékben elkötelezett a közúti közlekedésbiztonság javítása és a »zéró-elképzelés« célkitűzéseink elérése iránt, nem tudjuk támogatni a Tanács és a Parlament között 2025. március 24-én létrejött ideiglenes megállapodást.”

**A 8. „A” napirendi
ponthoz:**

Rendelet a légi utasok jogairól

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

ÉSZTORSZÁG NYILATKOZATA

„Észtország nagyra értékeli, hogy a lengyel elnökség komoly erőfeszítéseket tett a légi utasok jogairól szóló 261/2004/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatról folytatott megbeszélések levezetése során, és azon fáradozott, hogy kompromisszumot alakítson ki a tagállamok között. Észtország továbbra is elkötelezett amellett, hogy olyan – világos és egyértelmű – szabályok megállapítására kerüljön sor, amelyek garantálják, hogy az utasok megfelelő ellátást és segítséget kapjanak. Ugyanakkor fontos mindvégig kiegyensúlyozott megközelítést alkalmazni, mely figyelembe veszi a légi fuvarozók kötelezettségeit, támogatva ezáltal a légi közlekedési ágazat fenntarthatóságát.

A rendeletnek elsősorban azt kell biztosítania, hogy az utasok megfelelő ellátásban és segítségben részesüljenek, és az észszerűen lehetséges legrövidebb időn belül el tudják érni úti céljukat.

Elengedhetetlenül fontos világos és jól áttekinthető kártalanítási rendszert kialakítani ahhoz, hogy minimalizálni lehessen a fennakadások miatti kellemetlenségeket, és arra lehessen ösztönözni a fuvarozókat, hogy járatörlés helyett célba juttassák a késő járatokat.

A tárgyalások során több különböző késési küszöbértékre vonatkozó javaslat született. Észtország támogatja, hogy az utazás hosszától függetlenül egységes ötórás késési küszöbérték bevezetésére kerüljön sor az összes légi járatra vonatkozóan, a 261/2004/EK rendelet 7. cikke szerint. Részletes érveink a következők:

1. Az egységes küszöbérték alkalmazása egyszerűsíti a rendeletet, megkönnyíti a kártérítés kiszámítását, és egyértelművé teszi az utasok kártalanítására vonatkozó szabályokat.
2. Az utas szemszögéből nézve a járatkésések hatása alapvetően azonos, függetlenül az utazás során megtett távolságtól. Ennélfogva nincs szükség különböző kártalanítási küszöbértékek meghatározására a távolság alapján, mivel a késések miatti kellemetlenségekkel kapcsolatos tapasztalatok nem térnek el egymástól.
3. A legtöbb esetben öt óra elegendő idő arra, hogy a légitársaságok megjavítsák a repülőgépet, másik repülőgépet találjanak vagy alternatív járatokat biztosítsanak.

E megfontolásokra tekintettel elfogadhatatlan a számunkra az elnökség által a kompromisszumos javaslatban javasolt hatórás küszöbérték. Észtország úgy véli, hogy az ötórás vagy annál hosszabb késések komoly kényelmetlenséget okoznak az utasoknak, ezért kártalanítást kell miattuk nyújtani.

Tekintettel e kérdés jelentőségére, Észtország nincs abban a helyzetben, hogy jóváhagyja a légi utasok jogairól szóló rendeletre vonatkozó politikai megállapodást, és ennél fogva tartózkodni fog.”

MAGYARORSZÁG NYILATKOZATA

„Amint azt a tagállamok a magyar elnökség által 2024-ben szervezett irányadó vita során hangsúlyozták, a légi utasok jogairól szóló rendelet módosításának fő célja többek között az intézkedések egyszerűsítése, valamint az utasok és az ágazat érdekei közötti egyensúly megteremtése.

Magyarország kezdettől fogva felhívta a figyelmet arra, hogy nem áll rendelkezésre elegendő adat és elemzés a javasolt intézkedések hatékonyságának, valamint annak megerősítéséhez, hogy egyensúly állna fenn az utasok és az ágazat érdekei között. Ezenkívül aggályainkat fejeztük ki azzal kapcsolatban is, hogy a rendeletbe bekerült a késésért való kártalanításra vonatkozó kötelezettség, noha nem állnak rendelkezésre az annak hatékonyságát elemző és az esetleges különböző szakpolitikai alternatívákat vizsgáló szükséges háttér tanulmányok.

Magyarország nem ellenzi magát a késésért való kártalanítás bevezetését. Mindazonáltal úgy véljük, hogy további vizsgálatokra van szükség ahhoz, hogy meg lehessen teremteni a megfelelő egyensúlyt az ágazat érdekei és az utasok védelme között. Ez az oka annak, hogy a Közlekedési Tanács 2025. júniusi ülésén kizárólag azzal a feltétellel támogattuk az Európai Parlamenttel való tárgyalások megkezdését, hogy az Európai Bizottság az elkövetkező intézményközi tárgyalásokhoz olyan elemzést készít, amely az előzőleg közöltekénél részletesebb adatokat tartalmaz. Kérésünk szerint ez az elemzés olyan naprakész információkat tartalmazott volna mind az utasok, mind az ágazat részéről, amelyek segítségével ismertethetők és értékelhetők a rendelet várható hatásai.

A Bizottság által benyújtott »technikai hozzájárulás« nem tartalmaz semmilyen érdemi bizonyítékot annak megerősítésére vonatkozóan, hogy a késésért való kártalanításra vonatkozó kötelezettség ténylegesen csökkenteni fogja a járatkésések számát, és hogy ezen eredmény elérésére ez lenne a legmegfelelőbb intézkedés. A Bizottság továbbra is főként régi és elavult tanulmányokra hivatkozik, valódi adatok és elemzés helyett feltételezésekbe bocsátkozik (»feltételezhetően a légitársaságoknak tulajdonítható késések«), és a késésekre vonatkozóan csak 2025. júliusi adatokat bocsát rendelkezésre, ami egyértelműen nem elegendő ahhoz, hogy bármilyen érdemi intézkedés alapjául szolgáljon. A Bizottság ezenkívül úgy véli, hogy az intézkedések miatt az európai légitársaságok versenyhátrányba kerülhetnek, és elismeri, hogy jelenleg nem állnak rendelkezésre adatok olyan további tényezőkről, amelyek befolyásolhatnák a relatív versenyképességet. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a nemzeti végrehajtási szervekre egyre nagyobb teher hárul. »Feltételezése« szerint a rendkívüli körülmények felsorolása enyhíthet e terhen, a helyzet azonban ennél sokkal összetettebb, mivel a késések hátterében nem egyetlen tényező áll, így a rendkívüli körülmények fennállását továbbra is eseti alapon kell megállapítani.

Végül, de nem utolsósorban, véleményünk szerint a szöveg nem egyszerűsíti, hanem tovább bonyolítja az intézkedéseket, rendkívül megnehezítve az utazóközönség számára jogai megértését.

Mindezek tükrében ismételten hangsúlyozni kívánjuk, hogy hacsak nem áll rendelkezésre egyértelmű bizonyíték az intézkedések hatékonyságára, valamint az utasok és az ágazat érdekei közötti egyensúly elérésére vonatkozóan, nem áll majd módunkban támogatni az Európai Parlamenttel való megállapodást.

Álláspontunk részletesebb magyarázata a mellékletben található.

Melléklet

A Bizottság 2001. évi javaslata

A Bizottságnak eredetileg nem állt szándékában a fuvarozók arra való kötelezése, hogy késés esetén kártalanítsák az utasokat. A Bizottság eredeti javaslata szerint »[n]oha az utasok számára a késés hasonló kényelmetlenségeket és frusztrációt okoz, mint a visszautasított beszállás vagy a járat törlés, különbséget kell tenni a tekintetben, hogy míg a beszállás visszautasításáért vagy a járat törléséért valamely üzemeltető a felelős (kivéve a felelősségét meghaladó okokat), a késésekért nem minden esetben. A légiforgalmi szolgáltatási rendszerek és a repülőtéri kapacitás korlátai szintén gyakori okok. A Bizottság – amint azt a légi utasok védelméről szóló közleményében kijelentette – úgy véli, hogy a jelen körülmények között az üzemeltetők nem kötelezhetők a késéssel érintett utasok kártalanítására« (nem hivatalos fordítás).¹

Az EUB határozatai

Bár a Bíróság – erősen vitatott – értelmezése szerint a légitársaságok kötelesek kártalanítani az utasokat hosszú késés esetén, értelmezésünk szerint az EUB határozatainak kodifikálása nem kötelező.

Még a Bizottságnak a késésért való kártalanításra irányuló javaslata is eltér az EUB pontos határozatától.

¹ COM(2001) 784 final, 23. pont.

Az adatok és az elemzés hiánya

Ismételten hangsúlyozni szeretnénk, hogy jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték annak alátámasztására, hogy a légitársaságoknak a késésért való kártalanítás fizetésére való kötelezése el fogja érni a kívánt célt, azaz a késő járatok számának csökkentését.

Ha a késésért való kártalanítás bevezetésének célja kizárólag az utasok magas szintű védelmének a biztosítása (nem pedig a késő járatok számának a csökkentése), alaposan meg kell vizsgálni, hogy méltányos-e a légi fuvarozókra hárítani minden terhet, hogy a légi fuvarozók követelhetik-e a késésért való kártalanításként kifizetett összegeket a késést okozó vagy ahhoz hozzájáruló harmadik felektől, és hogy léteznek-e életképes alternatív megoldások. Ilyen elemzés elvégzésére eddig nem került sor.

A késésért való kártalanításra vonatkozó kötelezettség bevezetése előtt meg kellene vizsgálni, hogy a 2001. évi bizottsági javaslatban említett tényezők milyen mértékben változtak. Egy új kötelezettségnek a rendeletbe történő bevezetése szükségessé teszi egyrészt annak elemzését, hogy az mennyire hatékony a kívánt célkitűzések elérése tekintetében, másrészt az érdekelt felekre gyakorolt hatásának az elemzését.

Konkrétabban a minőségi jogalkotásra vonatkozó bizottsági iránymutatásra² kívánunk hivatkozni, amely szerint a hatásvizsgálatok bizonyítékokat (többek között értékelési eredményeket) gyűjtenek annak felmérésére, hogy indokolt-e valamely jövőbeli jogalkotási vagy nem jogalkotási uniós fellépés, és ha igen, hogyan lehet azt a legjobban kialakítani a vonatkozó szakpolitikai célkitűzések elérése érdekében. A hatásvizsgálatoknak azonosítaniuk kell és le kell írniuk a kezelendő problémát; meg kell állapítaniuk az uniós fellépés célkitűzéseit; szakpolitikai alternatívákat kell megfogalmazniuk, értékelniük kell azok lehetséges hatásait, és adott esetben azonosítaniuk kell az előnyben részesített alternatívát; valamint meg kell határozniuk a várt eredmények nyomon követésének és értékelésének módját. A hatásvizsgálat célja a szakpolitikai döntéshozatalt támogató bizonyítékok összegyűjtése és elemzése. Ez magában foglalja a probléma fennállásának ellenőrzését, a mögöttes okok azonosítását, annak értékelését, hogy szükség van-e uniós fellépésre, valamint a rendelkezésre álló megoldások előnyeinek és hátrányainak elemzését.

Jelenleg hiányoznak a késésért való kártalanításra vonatkozó ilyen értékelések.

Némileg szokatlan, hogy a Bizottság új jogalkotási intézkedések bevezetését javasolja anélkül, hogy összegyűjtötte és tanulmányozta volna a szükséges mögöttes adatokat.

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

A 2012. és a 2020. évi tanulmányoknak a késésekre vonatkozó megállapításai

Aggályainkra adott válaszában a Bizottság hivatkozott a 2020. évi tanulmányra³ és a (2012. évi tanulmányon⁴ alapuló) 2013. évi hatásvizsgálatra⁵, kiemelve, hogy a légitársaságoknak tulajdonítható késések száma 80%-ról 70%-ra csökkent, és hogy a kártalanításnak a légitársaságnak tulajdonítható késések csökkenésére gyakorolt hatását nehéz elemezni.

A 2020. évi tanulmány megerősíti, hogy »a késő járatok teljes száma az elmúlt években jelentősen nőtt, és 2014 és 2018 között csaknem megduplázódott«⁶. A Bizottság által hivatkozott megállapítás⁷ (azaz »A CODA által szolgáltatott késési adatok alapján a légitársaságoknak tulajdonítható késések aránya 2011 és 2018 között körülbelül 70% és 80% között volt. A légitársaságoknak tulajdonítható késések aránya a 2011. évi mintegy 80%-ról 2018-ra mintegy 70%-ra csökkent, ami a rendkívüli körülménynek minősülő késések – például a légiforgalmi irányítási késések [ATC-késések] – növekedését tükrözi«) csak azt mutatja, hogy a légitársaságnak tulajdonítható késések száma alacsonyabb a légiforgalmi irányítási késések magasabb számához képest, de nem ismert, hogy csökkent-e a légitársaságnak tulajdonítható késések korábbi számadataihoz képest. E tanulmány 2.6. ábrája egyértelműen mutatja a légitársaságoknak tulajdonítható késések számának növekedését.

A tanulmány megállapítja, hogy »bár lehetséges, hogy a 261/2004/EK rendelet marginális hatást gyakorol a késő légi járatok arányára, más tényezőkhöz képest az nem tűnik jelentősnek«⁸.

Ezenkívül megerősíti, hogy nem könnyű pontosan meghatározni a késéssel kapcsolatos felelősséget⁹, és minden olyan késést, amelyet nem rendkívüli körülmények okoztak, a légitársaságnak tulajdonítható késésnek tekint¹⁰.

A 2012. évi tanulmány megerősíti, hogy az érdekelt felek között jelentős véleménykülönbség áll fenn a rendkívüli körülmények értelmezését illetően¹¹.

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

⁴ 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.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

⁶ 2.31. pont.

⁷ 2.45. pont.

⁸ 2.37. pont.

⁹ 2.46. pont, megjegyzés.

¹⁰ 2.43. pont.

¹¹ 7.41. pont.

A késésért való kártalanítás költségeit illetően a 2012. évi tanulmány már jelentős emelkedést mutatott¹². E tekintetben szeretnénk megjegyezni, hogy az utasoknak a jogaikkal kapcsolatos ismeretei 2012 óta jelentősen bővíthettek, még magasabb kártalanítási költségeket okozva a légitársaságok számára.

Alapvető kérdések

Véleményünk szerint a következő kérdéseket tovább kell vizsgálni:

1. van-e olyan típusú késés, amely a légitársaságok érdekét szolgálja;
2. kívánatos-e arra kötelezni a légitársaságokat, hogy kártalanítást fizessenek olyan késésekért, amelyek nem a kereskedelmi érdekeik miatt következtek be és amelyekért nem terheli őket felelősség, szem előtt tartva, hogy a légitársaságok *de facto* nem tudják követelni ezeket az összegeket azoktól a felektől, amelyeket felelősség terhel¹³;
3. megvalósulna-e az utasok védelme és az ágazat érdekei közötti egyensúly a késésért való kártalanítás bevezetésével, szem előtt tartva, hogy a légitársaságok következményes késések esetén még a rendkívüli körülményeket sem hozhatják fel a védelmükre, és hogy a rendkívüli körülmények fennállását gyakran nehéz megállapítani amiatt, hogy a tényezők sokasága vezet egyetlen járat késéséhez¹⁴;
4. a légitársaságok magasabb kártalanítási költségei magasabb viteldíjakhoz fognak-e vezetni, esetlegesen hatást gyakorolva a versenyképességre is;
5. van-e jobb módja a magas szintű fogyasztóvédelem biztosításának az ágazati érdekek egyidejű tiszteletben tartása mellett;
6. növekedni fog-e a nemzeti végrehajtási szervek munkaterhe.

Úgy véljük, hogy ezek a vizsgálatok további adatgyűjtést és -elemzést tesznek szükségessé.

Emellett jelentős erőfeszítésekre van szükség ahhoz, hogy a rendelet (azaz az utasok jogai) könnyen érthető legyen az utazóközönség számára.

¹² 7.53. pont, 7.5. ábra.

¹³ Lásd: 2012. évi tanulmány, 7.113. és 7.123. pont.

¹⁴ Lásd: 2020. évi tanulmány, 2.46. pont, megjegyzés.

Javaslat

Véleményünk szerint a módosítások elhamarkodott jóváhagyása ismét egy nem megfelelően működő rendelet elfogadásához vezethet. Ezért azt javasoljuk, hogy kerüljön sor az ebben a dokumentumban említett kérdések alapos elemzésére annak érdekében, hogy meg lehessen teremteni a kívánatos egyensúlyt az utasok védelme és az ágazat érdekei között, és olyan rendeletet lehessen elfogadni, amely kiállja az idő próbáját.”

LITVÁNIA NYILATKOZATA

„Litvánia ismételten megerősíti a légi utasok jogairól szóló javaslat célkitűzései iránti támogatását, és elismerését fejezi ki a Tanács elnökségének és a tagállamoknak arra irányuló folyamatos erőfeszítéseikért, hogy megállapodást alakítsanak ki erre a fontos javaslatra vonatkozóan.

Amellett azonban, hogy elismerjük a korábbi megbeszélések óta elért előrelépést, Litvániát változatlanul aggasztja az, hogy a tervezet jelenlegi szövegének bizonyos kulcsfontosságú elemei továbbra is meggyengíthetik az utasok védelmét a hatályos szabályozási kerethez képest. A javaslat 7. cikkének rendelkezései továbbra is nehézségeket okoznak, mivel a járatüzemeltetési rendellenességek vagy a járat törlést követő átfoglalás utáni érkezési késés esetén alacsonyabb szintű utasjog-védelmet eredményezhetnek. Ezek a változások hosszabb várakozási időkhöz és alacsonyabb kártérítéshez vezethetnek, ezáltal pedig csökkenthetik az utasok szolgáltatási színvonalat illető jogos elvárásait.

Litvánia hangsúlyozza, hogy a légi utasok jogait védő jogszabályok fő célkitűzése továbbra is a meglévő szabályok egyszerűsítése és korszerűsítése kell hogy legyen, mégpedig úgy, hogy minden fél számára biztosított legyen a jogi egyértelműség, és ugyanakkor garantált legyen az utasok méltányos és hatékony védelme is. Megjegyezzük továbbá, hogy az Európai Uniónak egyéb eszközök is a rendelkezésére állnak légiközlekedési ágazata versenyképességének a támogatására. E célkitűzés elérése azonban nem járhat az utasok jogainak csorbulásával.

Következésképpen Litvánia fenntartja azon álláspontját, hogy e jogalkotási kezdeményezésnek az utasjogok védelme alkotja a sarokkövét, és ahhoz, hogy az az európai társadalom számára valódi és tartós értéket képviseljen, e védelemnek abban továbbra is központi szerepet kell betöltenie.”

PORTUGÁLIA NYILATKOZATA

„Portugália köszönetét fejezi ki a lengyel elnökségnek és a korábbi elnökségeknek a légi utasok jogairól szóló rendelet módosításairól folytatott tárgyalásokkal kapcsolatos munkájukért.

Portugália mindig is azon az állásponton volt, hogy ha a rendelet módosítására kerül sor, akkor annak nemcsak könnyebbé kell tennie a rendelet végrehajtását, hanem mindenekelőtt fenn kell tartania vagy meg kell erősítenie az utasjogokat, lehetővé téve az utasok számára, hogy részesüljenek a világ más régióiban normává vált védelemből.

E tekintetben az a politikai megállapodás, amelyet a többség megszavazott, nem felel meg az utasok elvárásainak, különösen a távolsági küszöbértékek, illetve az utazási idők tekintetében, szembetűnő mértékben érintve azokat a tagállamokat, amelyek földrajzilag távolabb helyezkednek el az európai kontinens középpontjától, valamint a legkülső régiókat. A jóváhagyott küszöbértékek visszalépést jelentenek az utasjogok szempontjából, ezért Portugália a politikai megállapodás ellen szavaz.

Az Európai Parlamenttel folytatandó tárgyalások során mindazonáltal Portugália jelezni fogja, hogy kész továbbra is konstruktívan kiállni az Európai Unió jogalkotásának olyan módon való érdemi javítása mellett, amely minden érdekelt fél elvárásainak megfelel, különös tekintettel az utasokra, akiknek az érdekeit ez a rendelet 2004 óta védi.”

A 9. „A” napirendi ponthoz:

A talajmonitoringról szóló jogszabály

A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjának és a Tanács indokolásának elfogadása

NÉMETORSZÁG NYILATKOZATA

„Németország a következő, jegyzőkönyvben rögzítendő nyilatkozatot teszi a javaslat ellenzésével kapcsolatban:

Az egészséges talaj alapfeltétele számos ökoszisztéma-szolgáltatásnak, például a széntárolásnak, valamint a vízsűrítésnek és -tárolásnak. Ezenkívül pufferezónát képez a szennyező anyagok esetében, nélkülözhetetlen az elegendő és egészséges élelmiszerekhez, a mezőgazdasági és erdészeti biomassza biztosításához, valamint a városi területek természetes hűtéséhez. A talajegészséget – beleértve a humusztartalmat és a talaj biológiai sokféleségét is – sürgős feladatként meg kell őrizni és lehetőség szerint javítani kell. Ennek során kulcsfontosságúak az egyes tagállamok helyi sajátosságai. Németország szerint a talajmonitoringról szóló jogszabályra irányuló javaslat – az Európai Parlament és a Tanács elnöksége által megállapodott formában – nem veszi kellőképpen figyelembe a szubszidiaritás és az arányosság elvét, és alkalmazásával további terhek és párhuzamos struktúrák jönnének létre.”

SVÉDORSZÁG NYILATKOZATA

„Svédország nagyra értékeli, hogy a végső kompromisszumos szöveg nagymértékben megőrzi a tagállamok számára biztosított rugalmasságot és ellenőrzést. Svédország nyugtázza, hogy a 11. cikk jelentős mértékben összhangba került Svédország álláspontjával azáltal, hogy törölték a fenntartható kezelésre vonatkozó jogilag kötelező erejű közös elveket, valamint a III. mellékletet.

Mindazonáltal Svédország továbbra is fenntartja a javasolt irányelvvel kapcsolatos alapvető aggályait. Svédország továbbra is úgy véli, hogy a javaslat – az előnyeihez kapcsolódóan – további költségeket fog előidézni, továbbá nem lát olyan egyértelmű hozzáadott értéket, amely indokolná a jogilag kötelező erejű közös monitoringkerettel járó adminisztratív terheket. A monitoringkeret költséghatékonysága továbbra is kétséges, és nincs tényeken alapuló minőségi biztosíték arra vonatkozóan, hogy a javasolt keret megvalósítható és a különböző talajtípusok esetében megfelelően alkalmazható lesz-e. A talajegészség határokön átnyúló jellege korlátozott, és érinti a nemzeti hatáskört.

A végső kompromisszumos szöveggel olyan irányelvet sikerült kialakítani, amely közelebb áll Svédország álláspontjához a bizottsági javaslathoz képest, ezért Svédország a kompromisszum szellemében el tudja fogadni a végleges kompromisszumos szöveget. Svédország azonban hangsúlyozza a fent említett aggályokat, valamint azt, hogy nincs garancia arra, hogy a keret a gyakorlatban is működni fog.”
