

Bruxelles, 14 ottobre 2025
(OR. en)

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

PROGETTO DI PROCESSO VERBALE
CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA
(Competitività (mercato interno, industria, ricerca e spazio))
29 e 30 settembre 2025

1. Adozione dell'ordine del giorno

Il Consiglio ha adottato l'ordine del giorno che figura nel documento 12940/25. Su richiesta di Germania, Francia e Italia, il Consiglio ha convenuto di aggiungere tra le "Varie" un punto da discutere in seduta pubblica relativo all'annuncio da parte della Commissione dell'atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Su richiesta della Commissione, il Consiglio ha convenuto di aggiungere un altro punto da trattare tra le "Varie" in seduta pubblica, relativo alla relazione annuale 2025 sui progressi compiuti in materia di semplificazione, attuazione e applicazione.

2. Approvazione dei punti "A"

a) Elenco non legislativo 13120/25

Il Consiglio ha adottato tutti i punti "A" elencati nel documento summenzionato, compresi tutti i documenti linguistici COR e REV presentati per adozione.

Le dichiarazioni relative a tali punti figurano nell'addendum.

b) Elenco legislativo (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea) 13121/25

Economia e finanza

- 1. Regolamento che modifica il regolamento (UE) n. 909/2014 per quanto riguarda l'introduzione di un ciclo di regolamento più breve nell'Unione**  12840/25
Adozione dell'atto legislativo PE-CONS 23/25
approvato dal Coreper, parte seconda, del 24.9.2025 EF

Il Consiglio ha approvato la posizione del Parlamento europeo in prima lettura e l'atto proposto è stato adottato a norma dell'articolo 294, paragrafo 4, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (base giuridica: articolo 114 TFUE).

Affari generali

2. **Regolamento che modifica il regolamento (UE) 2023/956 per quanto riguarda la semplificazione e il rafforzamento del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Adozione dell'atto legislativo
approvato dal Coreper, parte seconda, del 24.9.2025

Il Consiglio ha approvato la posizione del Parlamento europeo in prima lettura e l'atto proposto è stato adottato a norma dell'articolo 294, paragrafo 4, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (base giuridica: articolo 192, paragrafo 1, TFUE).

Giustizia e affari interni

3. **Regolamento che modifica l'articolo 80, paragrafo 9, del regolamento Eurojust (UE) 2018/1727**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Adozione dell'atto legislativo
approvato dal Coreper, parte seconda, del 24.9.2025

Il Consiglio ha approvato la posizione del Parlamento europeo in prima lettura e l'atto proposto è stato adottato a norma dell'articolo 294, paragrafo 4, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (base giuridica: articolo 85 TFUE). A norma dei protocolli pertinenti allegati ai trattati, Danimarca e Irlanda non hanno partecipato alla votazione.

4. **Regolamento recante modifica del regolamento relativo alle procedure di insolvenza allo scopo di sostituirne gli allegati A e B**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Adozione dell'atto legislativo
approvato dal Coreper, parte seconda, del 24.9.2025

Il Consiglio ha approvato la posizione del Parlamento europeo in prima lettura e l'atto proposto è stato adottato a norma dell'articolo 294, paragrafo 4, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (base giuridica: articolo 81, paragrafo 2, lettere a), c) e f), TFUE). A norma dei protocolli pertinenti allegati ai trattati, la Danimarca non ha partecipato alla votazione.

Occupazione e politica sociale

5. **Regolamento relativo alle statistiche europee sulla popolazione e sulle abitazioni**
Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio
approvato dal Coreper, parte prima, del 24.9.2025

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

Il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura a norma dell'articolo 294, paragrafo 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, così come la motivazione del Consiglio, con l'astensione di Belgio, Italia e Finlandia (base giuridica: articolo 338, paragrafo 1, TFUE).

Le dichiarazioni relative a questo punto figurano nell'allegato.

Trasporti

6. **Direttiva concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 e il regolamento (UE) 2018/1724 e abroga la direttiva 2006/126/CE e il regolamento (UE) n. 383/2012**
Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio
approvato dal Coreper, parte prima, del 24.9.2025

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

Il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura a norma dell'articolo 294, paragrafo 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, così come la motivazione del Consiglio, con il voto contrario di Croazia e Malta e con l'astensione di Bulgaria e Austria (base giuridica: articolo 91, paragrafo 1, TFUE).

Le dichiarazioni relative a questo punto figurano nell'allegato.

7. Direttiva relativa a talune interdizioni alla guida

Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio
approvato dal Coreper, parte prima, del 24.9.2025

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

Il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura a norma dell'articolo 294, paragrafo 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, così come la motivazione del Consiglio, con l'astensione dell'Austria (base giuridica: articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE).

8. Regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo

Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio
approvato dal Coreper, parte prima, del 24.9.2025

1C 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

Il Consiglio ha approvato la sua posizione in prima lettura a norma dell'articolo 294, paragrafo 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, così come la motivazione del Consiglio, con il voto contrario di Germania, Spagna, Portogallo e Slovenia e l'astensione di Estonia e Austria (base giuridica: articolo 100, paragrafo 2, TFUE).

Le dichiarazioni relative a questo punto figurano nell'allegato.

Ambiente

9. Direttiva sul monitoraggio del suolo

Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio

approvato dal Coreper, parte prima, del 24.9.2025



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

Il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura a norma dell'articolo 294, paragrafo 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, così come la motivazione del Consiglio, con il voto contrario della Germania e l'astensione dell'Austria (base giuridica: articolo 192, paragrafo 1, TFUE).

Le dichiarazioni relative a questo punto figurano nell'allegato.

MERCATO INTERNO E INDUSTRIA

Deliberazioni legislative

(Deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)

3. Fondo per la competitività

Presentazione da parte della Commissione

Dibattito orientativo



12723/25

Il Consiglio ha preso atto della presentazione da parte della Commissione e ha svolto un dibattito orientativo.

Attività non legislative

4. Semplificazione, compresa la relazione annuale 2025 sui progressi compiuti in materia di semplificazione, attuazione e applicazione - progressi verso una riduzione del 25 % degli oneri per le imprese

Presentazione da parte della presidenza e della Commissione

Scambio di opinioni

12704/25
+ COR 1 REV 1

Varie

5. a) **Fine delle restrizioni territoriali dell'offerta ingiustificate** [2] 13010/1/25 REV 1
Informazioni fornite da Austria, Belgio, Cechia, Croazia, Grecia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Slovenia

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Austria, Belgio, Cechia, Croazia, Grecia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Slovenia.

- b) **Dichiarazione della coalizione per i semiconduttori in cui si chiede una revisione del regolamento dell'UE sui chip, al fine di rafforzare e rilanciare la posizione dell'Europa nell'industria mondiale dei semiconduttori** [2] 12898/25
Informazioni fornite dai Paesi Bassi a nome di tutti gli Stati membri

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dai Paesi Bassi a nome di tutti gli Stati membri.

- c) **Terzo dialogo strategico con l'industria automobilistica europea (Bruxelles, 12 settembre 2025)** [2] 13007/25
Informazioni fornite dalla Commissione

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione.

- d) **Attuali proposte legislative (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)** [1][C]

- i) **Stato dei lavori dei pacchetti omnibus** 6595/25
Informazioni fornite dalla presidenza 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- ii) **Conciliazione del traguardo climatico per il 2040
con la competitività industriale europea** 13193/25
Informazioni fornite dalla Francia

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Francia.

- e) **Documento informale trilaterale comune di Germania,
Francia e Italia sull'annuncio da parte della
Commissione dell'atto legislativo sull'accelerazione
della decarbonizzazione industriale**  13273/25
Informazioni fornite da Germania, Francia e Italia

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Germania, Francia e Italia.

RICERCA

Attività non legislative

6. **Conclusioni sull'importanza della ricerca e dell'innovazione per la strategia dell'UE per le start-up e le scale-up** 12821/25
Approvazione

Il Consiglio ha approvato il testo delle conclusioni che figurano nel suddetto documento.

7. **Conclusioni su un invito ad agire nel settore delle scienze della vita ai fini della competitività dell'Unione** 12838/25
Approvazione

Il Consiglio ha approvato il testo delle conclusioni che figurano nel suddetto documento.

Deliberazioni legislative

(Deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)

8. **Pacchetto Orizzonte Europa: programma quadro di ricerca e innovazione 2028-2034** 12800/25

a) **Programma quadro e relative norme di partecipazione e diffusione** 1C

b) **Programma specifico che attua Orizzonte Europa** SC
Dibattito orientativo

Il Consiglio ha svolto un dibattito orientativo.

Varie

9. a) **Strategia europea per le infrastrutture di ricerca e tecnologia** [2] 12895/25
Informazioni fornite dalla Commissione

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione.

- b) **Relazione annuale 2025 sui progressi compiuti in materia di semplificazione, attuazione e applicazione** [2] 13280/25
Informazioni fornite dalla Commissione

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione.

-
- [1] Prima lettura
[S] Procedura legislativa speciale
[2] Dibattito pubblico proposto dalla presidenza (articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno del Consiglio)
[C] Punto basato su una proposta della Commissione
-

Dichiarazioni relative ai punti "A" legislativi di cui al documento 13121/25

<u>Punto 5 dell'elenco dei punti "A":</u>	Regolamento relativo alle statistiche europee sulla popolazione e sulle abitazioni <i>Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio</i>
--	---

DICHIARAZIONE DELLA BULGARIA

"La Repubblica di Bulgaria sostiene il valore aggiunto del regolamento relativo alle statistiche europee sulla popolazione e sulle abitazioni nel definire un quadro giuridico comune in vista dello sviluppo, della produzione e della diffusione di statistiche europee sulla popolazione e sulle abitazioni e nel modernizzare le statistiche sociali, al fine di sostenere meglio le politiche dell'UE in materia di cambiamenti demografici, coesione sociale e sviluppo sostenibile.

La Repubblica di Bulgaria attribuisce grande importanza alla promozione e alla tutela dei diritti fondamentali, di cui la parità tra donne e uomini rappresenta una componente significativa. Siamo e continueremo a essere impegnati a favore dei principi e dei valori dell'Unione europea sanciti dai trattati.

A tale riguardo, la Bulgaria prende atto della decisione del 2018 della Corte costituzionale della Repubblica di Bulgaria, secondo la quale la convenzione del Consiglio d'Europa sulla prevenzione e la lotta contro la violenza nei confronti delle donne e la violenza domestica ("convenzione di Istanbul") promuove concetti giuridici connessi alla nozione di genere che sono incompatibili con i principi fondamentali della Costituzione della Repubblica di Bulgaria.

Nel 2021 la Corte costituzionale ha chiarito ulteriormente che il termine "sesso" utilizzato nella Costituzione dovrebbe essere considerato nell'ordinamento giuridico nazionale solo nel senso della sua determinazione biologica (uomini e donne). In conformità di tali decisioni, la Repubblica di Bulgaria dichiara di non poter accettare concetti che mirano a distinguere il "sesso" come categoria biologica (uomini e donne) dal "genere" come costrutto sociale e che interpreterà l'utilizzo del termine "genere" nel regolamento soltanto nel senso della sua determinazione biologica.

Infine, la Repubblica di Bulgaria accetterà esclusivamente l'utilizzo del termine bulgaro "sesso" ("пол" in bulgaro) come traduzione del termine "genere" nel testo del regolamento."

DICHIARAZIONE DELLA CECIA

"La Repubblica ceca sostiene i principi generali del regolamento ESOP e accoglie con favore vari aspetti del testo di compromesso. Non approva, tuttavia, la rapidità della conclusione del processo negoziale.

La Repubblica ceca rimane convinta che la formulazione proposta degli articoli 3, 5 e 11 sia problematica per la loro futura attuazione nella pratica statistica.

La principale preoccupazione della Repubblica ceca risiede nell'applicazione della definizione della popolazione e nella modellizzazione della parte non registrata della popolazione in assenza di fonti di dati affidabili. È della massima importanza utilizzare fonti di dati amministrativi incentrate sul registro della popolazione per produrre statistiche tempestive in linea con gli standard di qualità delle statistiche ufficiali europee. È possibile rispettare le rigorose scadenze per la trasmissione dei dati specificati nell'allegato del regolamento in questione solo se questi si basano su fonti di dati amministrativi solide e complete.

La Repubblica ceca ritiene che la salvaguardia che limita l'ambito di applicazione del regolamento in questione e ne stabilisce la relazione con il regolamento (UE) 2019/1700 del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un quadro comune per le statistiche europee sulle persone e sulle famiglie, basate su dati a livello individuale ottenuti su campioni, sia formulata nel testo di compromesso finale solo in relazione al contenuto esistente dei dati raccolti a norma del presente regolamento e non in generale ai dati raccolti sulla base di campioni di persone e famiglie. Questo potrebbe comportare, in futuro, un aumento degli oneri per gli Stati membri e i partecipanti all'indagine.

Per quanto riguarda le raccolte di dati ad hoc a norma dell'articolo 5, la Repubblica ceca ritiene che esse non comporteranno oneri straordinari per gli Stati membri e che si concentreranno unicamente sul ricorso alle fonti di dati amministrativi esistenti.

Pur con le riserve di cui sopra, la Repubblica ceca può sostenere il testo di compromesso finale."

DICHIARAZIONE DELL'UNGHERIA

"L'Ungheria riconosce e promuove la parità tra uomini e donne conformemente alla legge fondamentale ungherese come pure al diritto primario, ai principi e ai valori dell'Unione europea nonché agli impegni e ai principi derivanti dal diritto internazionale. La parità tra donne e uomini è sancita nei trattati dell'Unione europea come valore fondamentale. In linea con quanto indicato e con la legislazione nazionale, l'Ungheria interpreta il termine "genere" quale riferimento al sesso e il concetto di "parità di genere" quale riferimento alla parità di possibilità e opportunità tra donne e uomini nel *progetto di regolamento (UE) .../... del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche europee sulla popolazione e sulle abitazioni, recante modifica del regolamento (CE) n. 862/2007 e abrogazione dei regolamenti (CE) n. 763/2008 e (UE) n. 1260/2013.*"

Punto 6 dell'elenco dei punti "A":

Direttiva concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 e il regolamento (UE) 2018/1724 e abroga la direttiva 2006/126/CE e il regolamento (UE) n. 383/2012
Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio

DICHIARAZIONE DELLA CROAZIA

"La Repubblica di Croazia ribadisce l'importanza di tre elementi principali che la direttiva intende prendere in considerazione: miglioramento della sicurezza stradale, semplicità di applicazione e quadro generale.

Allo stesso tempo, sarebbe opportuno tenere conto delle circostanze nazionali e preservare le buone pratiche attuali a livello nazionale, garantendo nel contempo un elevato livello di sicurezza stradale.

La Repubblica di Croazia non è stata in grado di sostenere gli elementi del testo proposto elencati di seguito.

1. L'articolo 17, che introduce l'obbligo per gli Stati membri di rilasciare le patenti di guida per le categorie B e C a candidati che abbiano compiuto 17 anni (con codice UE 98.02) nell'ambito di un sistema di guida accompagnata.

La guida all'età di 17 anni, anche sotto supervisione, abbassa la soglia dell'età minima attualmente in vigore in Croazia e crea sfide significative in termini di attività di contrasto, controllo e sicurezza stradale. L'introduzione di tale sistema dovrebbe pertanto rimanere facoltativa, in quanto è strettamente legata alle condizioni di traffico nazionali nonché alle attuali politiche in materia di sicurezza e alle capacità di contrasto esistenti.

Oltre alle preoccupazioni relative alla sicurezza, l'attuazione di tale sistema imporrebbe notevoli oneri amministrativi e finanziari alle autorità competenti. Il monitoraggio del rispetto delle condizioni per la guida accompagnata (idoneità degli accompagnatori, limitazioni relative alla guida, procedure di identificazione) sarebbe complesso, dispendioso in termini di risorse e difficile da applicare in maniera efficace nella pratica.

Temiamo pertanto che l'attuazione obbligatoria del sistema di guida accompagnata possa incidere negativamente sulla sicurezza stradale, creare costi amministrativi sproporzionati e comportare conseguenze imprevedibili.

2. La disposizione che introduce un termine obbligatorio di tre settimane per il rilascio della patente di guida fisica (considerando 11).

Ai sensi della legislazione nazionale vigente, la procedura ordinaria di rilascio della patente di guida in Croazia prevede un termine di 30 giorni. Termini più brevi sono previsti soltanto in caso di procedure accelerate e urgenti, che sono più costose e pertanto vengono utilizzate raramente.

L'introduzione di un termine obbligatorio di tre settimane a livello dell'UE accorcerebbe l'attuale procedura ordinaria in Croazia e richiederebbe un adeguamento sistemico degli iter amministrativi. Ciò comporterebbe ulteriori oneri organizzativi e finanziari per le autorità competenti, aumenterebbe i costi complessivi della procedura e, in ultima analisi, ricadrebbe sui cittadini.

Per i motivi esposti, la Croazia ritiene che il termine per il rilascio delle patenti di guida fisiche dovrebbe rimanere di competenza degli Stati membri, ammettendo una certa flessibilità per adattarsi alle capacità amministrative nazionali e alle strutture dei costi.

Poiché il testo finale non affronta in maniera adeguata le preoccupazioni di cui sopra, la Repubblica di Croazia non può sostenerlo.

La Repubblica di Croazia mantiene il suo impegno ad attuare il quadro legislativo armonizzato a livello dell'UE che garantirà l'applicazione dei più elevati standard di sicurezza stradale."

DICHIARAZIONE DI MALTA

"Malta ha accolto con favore le proposte della Commissione nell'ambito del pacchetto sulla sicurezza stradale e ne riconosce l'importanza per promuovere la sicurezza stradale in tutta l'UE e favorire sistemi di trasporto più sicuri e intelligenti. Gli obiettivi stabiliti in tale pacchetto sono ben allineati alla visione e agli impegni di Malta a livello nazionale.

Malta riconosce che il compromesso finale raggiunto con il Parlamento europeo contiene una serie di modifiche costruttive che intendono migliorare e rafforzare in modo sostanziale il testo, in particolare dal punto di vista della sicurezza stradale.

Accoglie con favore la flessibilità accordata agli Stati membri che consente di continuare a imporre valutazioni mediche per i candidati che presentano la domanda della patente di guida per la prima volta e per i conducenti anziani che rinnovano la patente. Malta sostiene inoltre il mantenimento dell'età minima a 18 anni di età per i pieni diritti di guida dei titolari di una patente di categoria B, a norma dell'articolo 7. Malta non è tuttavia in grado di esprimere un sostegno analogo al sistema di guida accompagnata. Sebbene Malta accolga con favore la natura volontaria di tale sistema per le patenti di categoria C, manteniamo serie riserve in merito alla sua applicazione obbligatoria alle patenti di categoria B, soprattutto perché ciò non è in linea con le realtà e le sfide specifiche dell'infrastruttura stradale maltese. In considerazione della nostra rete stradale limitata e altamente urbanizzata, il rilascio di una patente di categoria B alla fascia demografica interessata dal sistema di guida accompagnata non è in linea con il nostro obiettivo di migliorare la sicurezza stradale. Tale sistema eserciterebbe ulteriori pressioni sulle reti stradali maltesi, ostacolando peraltro gli sforzi del governo volti a incoraggiare un cambio modale proprio in questa stessa fascia demografica.

A tal fine, sebbene Malta confermi il suo pieno impegno a migliorare la sicurezza stradale e a conseguire i nostri obiettivi nell'ambito dell'approccio "zero vittime", non siamo in grado di sostenere l'accordo provvisorio raggiunto tra il Consiglio e il Parlamento il 24 marzo 2025."

DICHIARAZIONE DELL'ESTONIA

"L'Estonia esprime apprezzamento per i notevoli sforzi compiuti dalla presidenza polacca nel guidare le discussioni sulla proposta di revisione del regolamento (CE) n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo e per l'impegno profuso nel raggiungimento di un compromesso tra gli Stati membri. L'Estonia mantiene il suo impegno a stabilire norme chiare e semplici che garantiscano un'assistenza adeguata ai passeggeri. Al tempo stesso è importante mantenere un approccio equilibrato che tenga conto degli obblighi dei vettori aerei, favorendo in tal modo la sostenibilità del settore del trasporto aereo.

Il regolamento deve in primo luogo garantire che i passeggeri ricevano un'assistenza adeguata e siano in grado di raggiungere la loro destinazione non appena ragionevolmente possibile. Un sistema di compensazione chiaro e semplice è essenziale per ridurre al minimo i disagi durante le interruzioni dei voli e incentivare i vettori a effettuare i voli in ritardo piuttosto che cancellarli.

Nel corso dei negoziati sono state proposte varie soglie di ritardo. L'Estonia è favorevole all'introduzione di una soglia di ritardo uniforme di cinque ore per tutti i voli, indipendentemente dalla lunghezza del viaggio, a norma dell'articolo 7 del regolamento 261/2004. La nostra motivazione dettagliata è la seguente:

1. l'uso di una soglia unica semplifica il regolamento, rende più semplici i calcoli delle compensazioni e chiarisce le norme in materia di compensazioni per i passeggeri;
2. dal punto di vista del passeggero, le conseguenze dei ritardi dei voli sono sostanzialmente le stesse, indipendentemente dalle distanze coperte dai voli. Pertanto, non è necessario prevedere soglie di compensazione distinte sulla base della distanza, dal momento che i disagi subiti a causa dei ritardi non variano;
3. nella maggior parte dei casi, cinque ore sono un lasso di tempo sufficiente perché le compagnie aeree possano riparare l'aereo, trovare un altro aeromobile o fornire voli alternativi.

Alla luce di tali considerazioni, la soglia di sei ore suggerita dalla presidenza nella proposta di compromesso è per noi inaccettabile. L'Estonia ritiene che i ritardi pari o superiori a cinque ore comportino disagi notevoli per i passeggeri e debbano essere oggetto di compensazione.

Data l'importanza della questione, l'Estonia non è in grado di dare il suo avallo all'accordo politico in merito al regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo e pertanto si asterrà."

DICHIARAZIONE DELL'UNGHERIA

"Come sottolineato dagli Stati membri durante il dibattito orientativo organizzato dalla presidenza ungherese nel 2024, gli obiettivi principali della modifica del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo sono, tra l'altro, la semplificazione delle misure e il raggiungimento di un equilibrio tra gli interessi dei passeggeri e quelli del settore.

Fin dall'inizio, l'Ungheria ha sollevato la questione della mancanza di dati e analisi sufficienti che confermino l'efficacia delle misure proposte e l'equilibrio tra gli interessi dei passeggeri e quelli del settore. Abbiamo anche espresso preoccupazione per l'introduzione, nel regolamento, di un obbligo di compensazione in caso di ritardo senza che siano stati effettuati i necessari studi di contesto per analizzarne l'efficacia e le possibili diverse opzioni strategiche.

L'Ungheria non si oppone di per sé all'introduzione della compensazione in caso di ritardo. Tuttavia, riteniamo che siano necessarie ulteriori considerazioni per poter stabilire il giusto equilibrio tra gli interessi del settore e la protezione dei passeggeri. Per questo motivo, in occasione del Consiglio "Trasporti" del giugno 2025, abbiamo sostenuto l'avvio dei negoziati con il Parlamento europeo solo a condizione che la Commissione europea preparasse per i prossimi negoziati interistituzionali un'analisi contenente dati più dettagliati rispetto a quelli ricevuti in precedenza. In base a quanto da noi richiesto, tale analisi avrebbe dovuto includere informazioni aggiornate provenienti sia dai passeggeri che dal settore, descrivendo e valutando gli impatti previsti del regolamento.

Il "contributo tecnico" presentato dalla Commissione non fornisce alcun elemento di prova sostanziale a conferma del fatto che l'obbligo di compensazione in caso di ritardo ridurrebbe effettivamente il numero di ritardi dei voli e che tale misura è la più adatta a conseguire tale risultato. La Commissione fa ancora riferimento principalmente a studi vecchi e obsoleti, fa uso di ipotesi ("ritardi presumibilmente imputabili alle compagnie aeree"), anziché di dati e analisi reali, e fornisce dati sui ritardi solo per il mese di luglio 2025, il che è chiaramente insufficiente per costituire la base di qualsiasi misura sostanziale. Inoltre, la Commissione ritiene che le misure possano porre le compagnie aeree europee in una situazione di svantaggio competitivo e riconosce che al momento non esistono dati su altri fattori che possono avere un impatto sulla competitività relativa. La Commissione rileva inoltre il crescente onere che grava sugli organismi nazionali di applicazione. Essa "suppone" che l'elencazione di circostanze eccezionali possa alleviare tale onere, ma la situazione è di fatto molto più complessa, dato che i ritardi non sono causati da un unico fattore e, pertanto, l'esistenza di circostanze eccezionali deve comunque essere determinata caso per caso.

Da ultimo, ma non per importanza, il testo — a nostro avviso — non semplifica, bensì complica ulteriormente le misure, rendendo molto difficile per i viaggiatori comprendere i propri diritti.

In tale contesto, desideriamo sottolineare ancora una volta che non saremo in grado di sostenere l'accordo che dovrà essere raggiunto con il Parlamento europeo, a meno che non si dimostri chiaramente l'efficacia delle misure e il raggiungimento di un equilibrio tra gli interessi dei passeggeri e quelli del settore.

Per una spiegazione più dettagliata della nostra posizione, si rimanda all'allegato.

Allegato

La proposta della Commissione del 2001

L'obbligo per i vettori di risarcire i passeggeri in caso di ritardo non era l'intenzione originaria della Commissione. Nella sua proposta originaria la Commissione affermava "Benché i ritardi comportino per i passeggeri disagi e frustrazioni simili a quelli subiti in caso di negato imbarco o di cancellazione del volo, la differenza tra queste due situazioni sta nel fatto che l'operatore è di massima responsabile di un negato imbarco e della cancellazione di un volo (salvo nei casi che esulano dalla sua responsabilità), ma non necessariamente di un ritardo. I ritardi sono infatti spesso imputabili al sistema di gestione del traffico aereo e alla insufficiente capacità degli aeroporti. Come indicato nella comunicazione sulla protezione dei passeggeri del traffico aereo, la Commissione ritiene che nelle circostanze attuali gli operatori non debbano essere tenuti ad indennizzare i passeggeri vittime di ritardi."¹

Decisioni della CGUE

Sebbene secondo l'interpretazione — estremamente controversa — della Corte di giustizia, le compagnie aeree siano tenute a risarcire i passeggeri per i ritardi prolungati, la nostra posizione è che non sussiste alcun obbligo di codificare le decisioni della CGUE.

Anche la proposta della Commissione relativa alle compensazioni in caso di ritardo si discosta dall'esatta decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea.

¹ COM(2001) 784 def., punto 23 della relazione.

Mancanza di dati e analisi

Desideriamo ribadire che al momento non vi sono prove sufficienti a sostegno del fatto che obbligare le compagnie aeree a pagare una compensazione pecuniaria in caso di ritardi conseguirà l'obiettivo auspicato di ridurre il numero di voli in ritardo.

Se l'introduzione della compensazione in caso di ritardo è finalizzata soltanto a garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri (e non a ridurre il numero di voli in ritardo), occorre valutare attentamente se sia giusto imporre tutti gli oneri ai vettori aerei, se questi ultimi possano rivalersi sui terzi che causano il ritardo o che vi contribuiscono per gli importi versati a titolo di compensazione pecuniaria a seguito di ritardi, e se esistano soluzioni alternative praticabili. Finora tale analisi non è stata effettuata.

Prima di introdurre l'obbligo di compensazione in caso di ritardo, occorre esaminare in che misura i fattori menzionati nella proposta della Commissione del 2001 siano cambiati. L'introduzione di un nuovo obbligo nel regolamento richiede un'analisi della sua efficacia per il conseguimento degli obiettivi auspicati così come del suo impatto sui portatori di interessi.

Più specificamente, desideriamo fare riferimento agli orientamenti della Commissione per legiferare meglio², in base ai quali le valutazioni d'impatto raccolgono elementi (compresi i risultati di valutazioni) per esaminare se una futura azione dell'UE, legislativa o non legislativa, sia giustificata e, in caso affermativo, analizzare come questa possa essere configurata al meglio per conseguire gli obiettivi strategici perseguiti. Le valutazioni d'impatto devono individuare e descrivere il problema da affrontare, stabilire gli obiettivi dell'azione dell'UE, formulare opzioni strategiche, valutarne i potenziali impatti e, se del caso, individuare l'opzione preferibile nonché definire le modalità di monitoraggio e valutazione dei risultati attesi. Effettuare una valutazione d'impatto significa raccogliere e analizzare dati a sostegno dell'elaborazione delle politiche. Ciò comporta la verifica dell'esistenza di un problema, l'individuazione delle cause sottostanti, la valutazione della necessità di un'azione dell'UE e l'analisi dei vantaggi e degli svantaggi delle soluzioni disponibili.

Riguardo alla questione delle compensazioni in caso di ritardo, siffatte valutazioni non sono disponibili.

È piuttosto insolito che la Commissione proponga l'introduzione di nuove misure legislative senza aver raccolto e studiato i necessari dati a sostegno della sua iniziativa.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en?prefLang=it.

Risultati degli studi del 2012 e del 2020 relativi ai ritardi

Nel rispondere alle nostre preoccupazioni, la Commissione ha fatto riferimento allo studio del 2020³ e alla valutazione d'impatto del 2013⁴ (basata sullo studio del 2012⁵), sottolineando che il numero di ritardi imputabili alle compagnie aeree è sceso dall'80 % al 70 % e che è difficile analizzare l'effetto delle compensazioni su tale riduzione.

Lo studio del 2020 conferma che il numero complessivo di voli in ritardo è aumentato in modo significativo negli ultimi anni ed è quasi raddoppiato tra il 2014 e il 2018⁶. A tale riguardo la Commissione fa riferimento⁷ ai dati sui ritardi forniti dal CODA (Central Office for Delay Analysis), secondo cui nel periodo tra il 2011 e il 2018 la percentuale di ritardi imputabili alle compagnie aeree era compresa tra il 70 % e l'80 % circa, e tale percentuale era scesa da circa l'80 % nel 2011 a circa il 70 % nel 2018 in conseguenza di un aumento dei ritardi classificati come circostanze eccezionali, ad esempio ritardi nelle operazioni di controllo del traffico aereo (ritardi ATC). Tuttavia, tali dati dimostrano solo che i ritardi imputabili alle compagnie aeree sono calati a fronte di un aumento dei ritardi ATC, ma non è noto se siano diminuiti rispetto al periodo precedente. La figura 2.6 di tale studio mostra chiaramente l'aumento dei ritardi imputabili alle compagnie aeree.

Lo studio rileva che, sebbene sia possibile che il regolamento (CE) n. 261/2004 incida marginalmente sulla percentuale di voli in ritardo, il suo impatto non sembra essere significativo rispetto ad altri fattori⁸.

Lo studio conferma inoltre che non è facile individuare con precisione le responsabilità dei ritardi⁹ e considera imputabili alle compagnie aeree tutti i ritardi non causati da circostanze eccezionali¹⁰.

Lo studio del 2012 conferma che vi è un notevole disaccordo tra i portatori di interessi sull'interpretazione della nozione di "circostanze eccezionali"¹¹.

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

⁴ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=swd:SWD_2013_0062.

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 Punto 2.31.

⁷ Punto 2.45.

⁸ Punto 2.37.

⁹ Punto 2.46, nota.

¹⁰ Punto 2.43.

¹¹ Punto 7.41.

Per quanto riguarda i costi dovuti al versamento di compensazioni in caso di ritardo, lo studio del 2012 ne aveva già evidenziato un aumento significativo¹². A tale riguardo vorremmo evidenziare che oggi i passeggeri potrebbero essere molto più consapevoli dei loro diritti rispetto al 2012, il che si tradurrebbe in costi ancora più elevati per le compagnie aeree.

Questioni essenziali

A nostro avviso, occorre approfondire le questioni seguenti:

1. se esista un tipo di ritardo che favorisce gli interessi delle compagnie aeree;
2. se sia auspicabile obbligare le compagnie aeree a pagare compensazioni per ritardi non dovuti ai loro interessi commerciali e dei quali non sono responsabili, tenendo presente che le compagnie aeree non sono di fatto in grado di esigere a loro volta tali importi dalle parti responsabili¹³;
3. se l'equilibrio tra la protezione dei passeggeri e gli interessi del settore sarebbe raggiunto con l'introduzione di una compensazione in caso di ritardo, tenendo presente che le compagnie aeree non possono nemmeno invocare le circostanze eccezionali in caso di ritardi a catena e che l'esistenza di circostanze eccezionali è spesso difficile da accertare data la molteplicità dei fattori che determinano il ritardo di un singolo volo¹⁴;
4. se costi di compensazione più elevati a carico delle compagnie aeree determineranno tariffe più elevate, con possibili ripercussioni anche sulla competitività;
5. se esista un modo migliore per garantire un'elevata protezione dei consumatori e rispettare nel contempo gli interessi del settore;
6. se il carico di lavoro degli organismi nazionali di applicazione aumenterà.

Riteniamo che tali considerazioni richiedano la raccolta di dati supplementari e un'analisi più approfondita.

Inoltre, sono necessari sforzi significativi per rendere il regolamento (ossia i diritti dei passeggeri) di facile comprensione per i viaggiatori.

¹² punto 7.53, figura 7.5.

¹³ Cfr. studio del 2012, punti 7.113 e 7.123.

¹⁴ Cfr. lo studio del 2020, punto 2.46, nota.

Proposta

A nostro avviso, l'approvazione affrettata di modifiche può portare ancora una volta all'adozione di un regolamento inefficiente. Proponiamo pertanto che le questioni menzionate nel presente documento siano analizzate approfonditamente così da riuscire a stabilire l'equilibrio auspicato tra la protezione dei passeggeri e gli interessi del settore e adottare un regolamento in grado di resistere alla prova del tempo."

DICHIARAZIONE DELLA LITUANIA

"La Lituania ribadisce il suo sostegno generale agli obiettivi della proposta relativa ai diritti dei passeggeri del trasporto aereo e riconosce i costanti sforzi della presidenza del Consiglio e degli Stati membri per raggiungere un accordo su tale importante fascicolo.

Tuttavia, pur riconoscendo i progressi compiuti rispetto alle prime discussioni, la Lituania continua a nutrire preoccupazione per il fatto che, allo stato attuale del progetto, alcuni elementi chiave dello stesso rischiano comunque di indebolire la protezione dei passeggeri rispetto all'attuale quadro normativo. Le disposizioni dell'articolo 7 della proposta continuano a essere problematiche poiché possono ridurre il livello di protezione dei diritti dei passeggeri in caso di interruzione del volo o di ritardo all'arrivo a seguito di riprotezione dopo la cancellazione. Tali cambiamenti possono comportare tempi di attesa più lunghi e compensazioni ridotte, abbassando quindi le legittime aspettative dei passeggeri in termini di qualità del servizio.

La Lituania sottolinea che il principale obiettivo della legislazione a tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo dovrebbe rimanere quello della semplificazione e modernizzazione delle norme esistenti, garantendo chiarezza giuridica per tutte le parti e, nel contempo, una protezione giusta ed efficace per i passeggeri. Osserviamo inoltre che l'Unione europea dispone di altri mezzi per promuovere la competitività del proprio settore del trasporto aereo. Ciononostante, tale obiettivo non può essere raggiunto a scapito dei passeggeri.

In conclusione, la Lituania resta del parere che la protezione dei passeggeri sia la pietra angolare di questa iniziativa legislativa e debba restarne il fulcro, in modo da garantire che essa rivesta un valore reale e duraturo per la società europea."

DICHIARAZIONE DEL PORTOGALLO

"Il Portogallo ringrazia la presidenza polacca e le presidenze precedenti per il lavoro svolto nell'ambito dei negoziati sulle modifiche al regolamento relativo ai diritti dei passeggeri del trasporto aereo.

Il Portogallo ha sempre sostenuto che qualsiasi revisione del regolamento, oltre a semplificarne l'attuazione, dovrebbe soprattutto mantenere o rafforzare i diritti dei passeggeri, per permettere loro di continuare a beneficiare di una protezione che ha servito da modello in altre parti del mondo.

A tale riguardo, l'accordo politico che è stato votato dalla maggioranza non risponde alle aspettative dei passeggeri, in particolare per quanto riguarda le soglie in termini di distanza o i tempi di percorrenza e ciò ha un impatto significativo sugli Stati membri geograficamente più distanti dal centro del continente europeo e nelle regioni periferiche. Le soglie approvate rappresentano un passo indietro per quanto riguarda i diritti dei passeggeri e il Portogallo voterà contro l'accordo politico.

Tuttavia, durante i negoziati successivi con il Parlamento europeo, il Portogallo esprimerà la sua volontà di continuare a sostenere in modo costruttivo un miglioramento sostanziale della legislazione dell'Unione europea che risponda alle aspettative di tutti i portatori di interessi, in particolare i passeggeri, i cui interessi sono tutelati dal regolamento in questione sin dal 2004."

Punto 9 dell'elenco dei punti "A":

Direttiva sul monitoraggio del suolo

*Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della
motivazione del Consiglio*

DICHIARAZIONE DELLA GERMANIA

"La Germania aggiunge all'opposizione espressa la dichiarazione seguente da iscrivere nel processo verbale.

I suoli sani rappresentano un prerequisito per molti servizi ecosistemici, ad esempio i comparti di carbonio e la filtrazione e lo stoccaggio dell'acqua. Possono inoltre fungere da cuscinetto contro i contaminanti, costituire la base per un'alimentazione sana e adeguata, fornire biomassa agricola e forestale nonché provvedere al raffreddamento naturale nelle zone urbane. È imperativo che la salute del suolo, compresi il tenore di humus e la biodiversità del suolo, sia mantenuta e, se possibile, migliorata. In quest'ottica, sono fondamentali le condizioni locali dei singoli Stati membri. Secondo la Germania, la proposta di direttiva sul monitoraggio del suolo concordata dal Parlamento europeo e dalla presidenza del Consiglio non tiene sufficientemente conto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità e comporterebbe oneri supplementari e una duplicazione delle strutture."

DICHIARAZIONE DELLA SVEZIA

"La Svezia si compiace del fatto che il testo di compromesso finale salvaguardi in larga misura la flessibilità e il controllo degli Stati membri. La Svezia riconosce che l'articolo 11 è ora sostanzialmente in linea con la posizione della Svezia grazie alla soppressione sia di principi comuni di gestione sostenibile giuridicamente vincolanti sia dell'allegato III.

Permane tuttavia la preoccupazione di fondo della Svezia in merito alla direttiva proposta. La Svezia continua a ritenere che l'atto comporterà costi aggiuntivi in relazione ai suoi benefici e non vede un chiaro valore aggiunto che giustifichi l'onere amministrativo di un quadro di monitoraggio comune giuridicamente vincolante. L'efficienza dal punto di vista dei costi del quadro di monitoraggio è ancora incerta e mancano garanzie di qualità basate su prove del fatto che il quadro proposto sia fattibile e correttamente applicabile ai diversi tipi di suoli. La natura transfrontaliera della salute del suolo è limitata e si accosta alla competenza nazionale.

Il testo di compromesso finale si traduce in una direttiva più vicina alla posizione della Svezia rispetto alla proposta della Commissione e la Svezia può pertanto, con spirito di compromesso, accettare il testo di compromesso finale. Tuttavia, la Svezia sottolinea le preoccupazioni di cui sopra ed evidenzia che non vi è alcuna garanzia che il quadro funzioni nella pratica."
