



Briuselis, 2025 m. spalio 14 d.
(OR. en)

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

POSĖDŽIO PROTOKOLO PROJEKTAS

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA

(Konkurencingumas (vidas rinka, pramonė, moksliniai tyrimai ir kosmosas))

2025 m. rugsėjo 29 d. ir 30 d.

1. Darbotvarkės priėmimas

Taryba priėmė dok. 12940/25 pateiktą darbotvarkę. Vokietijos, Prancūzijos ir Italijos prašymu Taryba sutiko viešame posėdyje į darbotvarkės skyrių „Kiti klausimai“ įtraukti papildomą punktą, susijusį su Komisijos pranešimu dėl Spartesnio pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo akto (IDAA). Komisijos prašymu Taryba sutiko viešame posėdyje į darbotvarkės skyrių „Kiti klausimai“ įtraukti papildomą punktą, susijusį su 2025 m. metine pažangos ataskaita dėl supaprastinimo, įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo.

2. A punktų patvirtinimas

a) Su teisėkūros procedūra nesusijusių punktų sąrašas 13120/25

Taryba priėmė visus pirmiau nurodytame dokumente išvardytus A punktus, įskaitant visus priimti pateiktus COR ir REV dokumentus įvairiomis kalbomis.
Pareiškimai dėl šių punktų išdėstyti papildyme.

b) Teisėkūros procedūros punktų sąrašas (viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį) 13121/25

Ekonomikos ir finansų reikalai

1. Reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 909/2014, kiek tai susiję su trumpesniu atsiskaitymo ciklu Sąjungoje



12840/25
PE-CONS 23/25
EF

Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinųjų atstovų komiteto (COREPER II)

Taryba patvirtino Europos Parlamento per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją ir siūlomas aktas buvo priimtas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 4 dalį (teisinis pagrindas – SESV 114 straipsnis).

Bendrieji reikalai

2. **Reglamentas, kuriuo dėl pasienio anglies dioksido korekcinio mechanizmo supaprastinimo ir stiprinimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2023/956**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER II)

Taryba patvirtino Europos Parlamento per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją ir siūlomas aktas buvo priimtas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 4 dalį (teisinis pagrindas – SESV 192 straipsnio 1 dalis).

Teisingumas ir vidaus reikalai

3. **Reglamentas, kuriuo iš dalies keičiama Eurojusto reglamento (ES) 2018/1727 80 straipsnio 9 dalis**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER II)

Taryba patvirtino Europos Parlamento per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją ir siūlomas aktas buvo priimtas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 4 dalį (teisinis pagrindas – SESV 85 straipsnis). Remdamosi atitinkamais prie Sutarčių pridėtais protokolais, Danija ir Airija balsavime nedalyvavo.

4. **Reglamentas dėl nemokumo bylų siekiant pakeisti jo A ir B priedus**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER II)

Taryba patvirtino Europos Parlamento per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją ir siūlomas aktas buvo priimtas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 4 dalį (teisinis pagrindas – SESV 81 straipsnio 2 dalies a, c ir f punktai). Remdamasi atitinkamais prie Sutarčių pridėtais protokolais, Danija balsavime nedalyvavo.

Užimtumas ir socialinė politika

5. **Reglamentas dėl Europos gyventojų ir būstų statistikos**   12843/1/25 REV 1
Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas
+ 12843/25 ADD 1
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto
9858/25
(COREPER I)
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Taryba patvirtino savo per pirmąjį svarstymą priimamą poziciją pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 5 dalį ir Tarybos motyvų pareiškimą, Belgijai, Italijai ir Suomijai susilaikant (teisinis pagrindas – SESV 338 straipsnio 1 dalis).

Pareiškimai dėl šio punkto išdėstyti priede.

Transportas

6. **Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2022/2561, Reglamentas (ES) 2018/1724 ir panaikinama Direktyva 2006/126/EB bei Reglamentas (ES) Nr. 383/2012**   12678/25 + ADD 1
Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas
8353/25
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto
+ ADD 1 REV 1
(COREPER I)
TRANS

Taryba patvirtino savo per pirmąjį svarstymą priimamą poziciją pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 5 dalį ir Tarybos motyvų pareiškimą, Kroatijai ir Maltai balsuojant prieš, o Bulgarijai ir Austrijai susilaikant (teisinis pagrindas – SESV 91 straipsnio 1 dalis).

Pareiškimai dėl šio punkto išdėstyti priede.

7. **Direktyva dėl vairuotojų teisių atėmimo**  12679/25
Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos
motyvų pareiškimo priėmimas 8351/25
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto + **COR 1 (fr)**
(COREPER I) + ADD 1
TRANS

Taryba patvirtino savo per pirmąjį svarstymą priimamą poziciją pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 5 dalį ir Tarybos motyvų pareiškimą, Austrijai susilaikant (teisinis pagrindas – SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktas).

8. **Reglamentas dėl oro transporto keleivių teisių**  12909/25 + ADD 1
Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos 10015/25
motyvų pareiškimo priėmimas + **COR 1 (fi)**
2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto + **COR 2 (nl)**
(COREPER I) + ADD 1
+ **ADD 1 COR 2**
(es)
+ **ADD 1 COR 3**
(fi)
AVIATION

Taryba patvirtino savo per pirmąjį svarstymą priimamą poziciją pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 5 dalį ir Tarybos motyvų pareiškimą, Vokietijai, Ispanijai, Portugalijai ir Slovėnijai balsuojant prieš, o Estijai ir Austrijai susilaikant (teisinis pagrindas – SESV 100 straipsnio 2 dalis).

Pareiškimai dėl šio punkto išdėstyti priede.

Aplinka

9. Dirvožemio stebėsenos teisės aktas

Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas

2025 m. rugsėjo 24 d. patvirtinta Nuolatinių atstovų komiteto (COREPER I)



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

Taryba patvirtino savo per pirmąjį svarstymą priimamą poziciją pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 5 dalį ir Tarybos motyvų pareiškimą, Vokietijai balsuojant prieš, o Austrijai susilaikant (teisinis pagrindas – SESV 192 straipsnio 1 dalis).

Pareiškimai dėl šio punkto išdėstyti priede.

VIDAUS RINKA IR PRAMONĖ

Teisėkūros procedūra priimamų aktų svarstymas

(Viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)

3. Konkurencingumo fondas

Komisijos pranešimas

Politiniai debatai



12723/25

Taryba susipažino su Komisijos pranešimu ir surengė politinius debatus.

Su teisėkūros procedūra nesusijusi veikla

4. Supaprastinimas, įskaitant 2025 m. metinę pažangos ataskaitą „Supaprastinimas, įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas. Pažanga siekiant 25 % sumažinti įmonėms tenkančią naštą“
Pirmininkaujančios valstybės narės ir Komisijos pranešimas
Pasikeitimas nuomonėmis

12704/25
+ COR 1 REV 1

Kiti klausimai

5. a) **Nepagrįstų teritorinių tiekimo apribojimų panaikinimas**  13010/1/25 REV 1
Austrijos, Belgijos, Čekijos, Graikijos, Kroatijos, Liuksemburgo, Nyderlandų ir Slovėnijos informacija

Taryba susipažino su Austrijos, Belgijos, Čekijos, Graikijos, Kroatijos, Liuksemburgo, Nyderlandų ir Slovėnijos pateikta informacija.

- b) **Puslaidininkų koalicijos deklaracija, kurioje raginama priimti peržiūrėtą ES lustų aktą, kad būtų sustiprinta ir atgaivinta Europos pozicija pasaulinėje puslaidininkų pramonėje**  12898/25
Nyderlandų informacija visų valstybių narių vardu

Taryba susipažino su informacija, kurią visų valstybių narių vardu pateikė Nyderlandai.

- c) **Trečiasis strateginis dialogas su Europos automobilių pramonės sektoriumi (Briuselis, 2025 m. rugsėjo 12 d.)**  13007/25
Komisijos informacija

Taryba susipažino su Komisijos pateikta informacija.

- d) **Esami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų (viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)**  

- i) **„Omnibus“ dokumentų rinkinių dabartinė padėtis** 6595/25
Pirmininkaujančios valstybės narės informacija 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- ii) **2040 m. klimato srities tikslo suderinimas su Europos pramonės konkurencingumu**
Prancūzijos informacija

13193/25

Taryba susipažino su Prancūzijos pateikta informacija.

- e) **Vokietijos, Prancūzijos ir Italijos bendras trišalis neoficialus dokumentas dėl Komisijos pranešimo dėl Spartesnio pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo akto**
Vokietijos, Prancūzijos ir Italijos informacija

 13273/25

Taryba susipažino su Vokietijos, Prancūzijos ir Italijos pateikta informacija.

MOKSLINIAI TYRIMAI

Su teisėkūros procedūra nesusijusi veikla

6. Tarybos išvados dėl mokslinių tyrimų ir inovacijų svarbos 12821/25
įgyvendinant ES startuolių ir veiklą plečiančių įmonių
strategiją
Patvirtinimas

Taryba patvirtino pirmiau nurodytame dokumente pateiktą išvadų tekstą.

7. Tarybos išvados dėl raginimo imtis veiksmų gyvybės mokslų 12838/25
srityje siekiant Sąjungos konkurencingumo
Patvirtinimas

Taryba patvirtino pirmiau nurodytame dokumente pateiktą išvadų tekstą.

Teisėkūros procedūra priimamų aktų svarstymas

(Viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)

8. Programos „Europos horizontas“ dokumentų rinkinys: 12800/25
2028–2034 m. bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų
programa

a) Bendroji programa ir su ja susijusios dalyvavimo bei 11C
sklaidos taisyklės

b) Specialioji programa, kuria įgyvendinama programa SC
„Europos horizontas“
Politiniai debatai

Taryboje įvyko politiniai debatai.

Kiti klausimai

9. a) **Europos mokslinių tyrimų ir technologijų infrastruktūrų strategija** [2] 12895/25
Komisijos informacija

Taryba susipažino su Komisijos pateikta informacija.

- b) **2025 m. metinė pažangos ataskaita dėl supaprastinimo, įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo** [2] 13280/25
Komisijos informacija

Taryba susipažino su Komisijos pateikta informacija.

-
- [1] Pirmasis svarstymas
- [S] Speciali teisėkūros procedūra
- [2] Pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlyti vieši debatai (Tarybos darbo tvarkos taisyklių 8 straipsnio 2 dalis)
- [C] Komisijos pasiūlymu grindžiamas punktas
-

Pareiškimai dėl su teisėkūros procedūra susijusių A punktu, išdėstytų dok. 13121/25

**Dėl A punktu
sarašo 5 punkto:**

Reglamentas dėl Europos gyventojų ir būstų statistikos
*Per pirmąją svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų
pareiškimo priėmimas*

BULGARIJOS PAREIŠKIMAS

„Bulgarijos Respublika pasisako už pridėtinę vertę, kurią Reglamentas dėl Europos gyventojų ir būstų statistikos suteiks nustatant bendrą teisinę Europos gyventojų ir būstų statistikos plėtojimo, rengimo ir sklaidos sistemą ir modernizuojant socialinę statistiką, kad būtų geriau remiama ES politika demografinių pokyčių, socialinės sanglaudos ir darnaus vystymosi srityse.

Bulgarijos Respublika teikia didelę svarbą pagrindinių teisių, kurių svarbi dalis yra moterų ir vyrų lygybė, propagavimui ir apsaugai. Esame ir būsime pasiryžę laikytis Sutartyse įtvirtintų Europos Sąjungos principų ir vertybių.

Šiuo atžvilgiu Bulgarija atkreipia dėmesį į 2018 m. Bulgarijos Respublikos Konstitucinio Teismo sprendimą, kuriame teigiama, kad Europos Tarybos konvencijoje dėl smurto prieš moteris ir smurto šeimoje prevencijos ir kovos su juo (Stambulo konvencijoje) propaguojamos su sąvoka „socialinė lytis“ (angl. *gender*) susijusios teisinės koncepcijos, kurios yra nesuderinamos su pagrindiniais Bulgarijos Respublikos Konstitucijos principais.

2021 m. Konstitucinis Teismas taip pat paaiškino, kad Konstitucijoje vartojamas terminas „lytis“ (angl. *sex*) nacionalinės teisinės tvarkos kontekste turėtų būti aiškinamas tik biologine prasme (vyrai ir moterys). Atsižvelgdama į šiuos sprendimus, Bulgarijos Respublika pareiškia, kad ji negali pritarti sąvokoms, kuriomis siekiama atskirti lytį kaip biologinę kategoriją (vyrai ir moterys) (angl. *sex*) ir lytį kaip socialinę kategoriją (angl. *gender*), ir kad ji reglamente vartojamą terminą „lytis“ (angl. *gender*) interpretuos tik biologine prasme.

Galiausiai, Bulgarijos Respublika reglamento tekste vartojamam angliškam terminui *gender* pripažins tik bulgarišką termino *sex* atitikmenį (bulgarų k. – *пол*).“

ČEKIJOS PAREIŠKIMAS

„Čekijos Respublika pritaria bendriesiems Reglamento dėl Europos gyventojų ir būstų statistikos principams ir palankiai vertina keletą kompromisinio teksto aspektų. Tačiau jam neigiamą poveikį daro derybų baigiamojo etapo sparta.

Čekijos Respublika tebėra įsitikinusi, kad siūloma 3, 5 ir 11 straipsnių formuluotė yra problemiška norint ateityje šiuos straipsnius įgyvendinti statistikos praktikoje.

Pagrindinis Čekijos Respublikai susirūpinimą keliantis klausimas – gyventojų skaičiaus apibrėžties taikymas ir neregistruotos gyventojų dalies modeliavimas neturint jokių patikimų duomenų šaltinių. Itin svarbu naudotis administracinių duomenų šaltiniais, orientuotais į gyventojų registrą, kad būtų galima laiku parengti statistinius duomenis, atitinkančius Europos oficialiosios statistikos kokybės standartus. Šio reglamento priede nurodytų iššūkių keliančių duomenų pateikimo terminų įmanoma laikytis tik tuo atveju, jei jie gali būti pagrįsti patikimais ir išsamiais administracinių duomenų šaltiniais.

Čekijos Respublika laikosi nuomonės, kad apsaugos priemonė, kuria ribojama šio reglamento taikymo sritis ir nustatoma jos sąsaja su Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1700, kuriuo nustatoma bendra Europos statistikos, susijusios su asmenimis ir namų ūkiais ir pagrįstos iš imčių surinktais individualaus lygmens duomenimis, sistema, galutiniame kompromisiniame tekste suformuluota atsižvelgiant tik į esamą pagal šį reglamentą renkamų duomenų turinį, o ne apskritai į duomenis, renkamus remiantis asmenų ir namų ūkių imtimis. Dėl to ateityje gali padidėti našta valstybėms narėms ir respondentams.

Kalbant apie *ad hoc* duomenų rinkimą pagal 5 straipsnį, Čekijos Respublika mano, kad dėl to valstybėms narėms nebus užkrauta ypatinga našta ir kad renkant tokius duomenis daugiausia dėmesio bus skiriama tik esamų administracinių duomenų šaltinių naudojimui.

Čekijos Respublika gali pritarti galutiniam kompromisiniam tekstui, tačiau su tam tikromis pirmiau išdėstytomis išlygomis.“

VENGRIJOS PAREIŠKIMAS

„Vengrija pripažįsta ir propaguoja vyrų ir moterų lygybę pagal Vengrijos pagrindinį įstatymą ir Europos Sąjungos pirminę teisę, principus bei vertybes, taip pat iš tarptautinės teisės kylančius įsipareigojimus ir principus. Moterų ir vyrų lygybė Europos Sąjungos sutartyse įtvirtinta kaip viena iš pagrindinių vertybių. Atsižvelgdama į tas nuostatas ir savo nacionalinės teisės aktus, Vengrija *Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) .../...dėl Europos gyventojų ir būstų statistikos, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 862/2007 ir panaikinami reglamentai (EB) Nr. 763/2008 ir (ES) Nr. 1260/2013, projekte* vartojamą sąvoką „lytis“ (angl. *gender*) aiškina kaip nuorodą į biologinę lytį (angl. *sex*), o sąvoką „lyčių lygybė“ – kaip reiškiančią vienodų sąlygų ir galimybių sudarymą moterims ir vyrams.“

**Dėl A punktu
sarašo 6 punkto:**

**Direktyva dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama
Direktyva (ES) 2022/2561, Reglamentas (ES) 2018/1724 ir
panaikinama Direktyva 2006/126/EB bei Reglamentas (ES)
Nr. 383/2012**

*Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų
pareiškimo priėmimas*

KROATIJOS PAREIŠKIMAS

„Kroatijos Respublika pabrėžia trijų pagrindinių elementų, į kuriuos šia direktyva siekiama atsižvelgti, t. y. kelių eismo saugumo gerinimo, taikymo paprastumo ir bendros sistemos, svarbą.

Tuo pat metu reikėtų atsižvelgti į nacionalines aplinkybes ir išsaugoti turimą gerąją nacionalinio lygmens praktiką, kartu užtikrinant ir aukštą kelių eismo saugumo lygį.

Kroatijos Respublika negali pritarti šiems siūlomo teksto elementams:

1. 17 straipsniui, kuriuo valstybės narės įpareigojamos pagal lydimąjo vairavimo sistemą išduoti B ir C kategorijų vairuotojo pažymėjimus (pažymėtus ES kodu 98.02) 17 metų sulaukusiems pareiškėjams.

Leidus vairuoti septyniolikmečiams, net ir su lydinčiu asmeniu, sumažės šiuo metu Kroatijoje taikoma minimalaus amžiaus riba ir kils didelių teisėsaugos, kontrolės ir kelių eismo saugumo srities iššūkių. Todėl, kadangi tokia sistema glaudžiai susijusi su nacionalinėmis eismo sąlygomis, esama eismo saugumo politika ir teisėsaugos pajėgumais, jos taikymas turėtų likti neprivalomas.

Jei tokia sistema būtų įgyvendinta, be saugumo problemų, kompetentingoms institucijoms tektų nemaža administracinė ir finansinė našta. Lydimujo vairavimo sąlygų (lydinčių asmenų tinkamumo, vairavimo apribojimų, tapatybės nustatymo procedūrų) laikymosi stebėseną būtų sudėtinga, pareikalautų daug išteklių ir praktikoje būtų sudėtinga veiksmingai užtikrinti, kad ji būtų vykdoma.

Todėl esame susirūpinę dėl to, kad privalomas lydimujo vairavimo sistemos įgyvendinimas galėtų neigiamai paveikti kelių eismo saugumą, lemti neproporcingų administracinių išlaidų atsiradimą ir sukelti nenumatytų pasekmių.

2. Nuostatai, kuria nustatomas privalomas trijų savaitių terminas fiziniam vairuotojo pažymėjimui išduoti (11 konstatuojamoji dalis).

Pagal galiojančius nacionalinės teisės aktus Kroatijoje vairuotojo pažymėjimas pagal įprastą procedūrą yra išduodamas per 30 dienų. Trumpesni terminai taikomi tik vykdant pagreitintas ir skubias procedūras, kurios yra brangesnės, todėl jomis retai naudojamosi.

ES lygmeniu nustačius privalomą trijų savaitių terminą, Kroatijoje galiojanti įprasta procedūra sutrumpėtų ir tektų sistemiškai koreguoti administracinius procesus. Taigi, kompetentingoms institucijoms atsirastų papildoma organizacinė ir finansinė našta, padidėtų bendros procedūros išlaidos ir galiausiai už tai mokėtų piliečiai.

Todėl Kroatija mano, kad fizinių vairuotojo pažymėjimų išdavimo terminas ir toliau turėtų priklausyti valstybių narių kompetencijai, o tai leistų lanksčiai prisitaikyti prie nacionalinių administracinių pajėgumų ir išlaidų struktūrų.

Kadangi galutiniame tekste nepakankamai atsižvelgta į pirmiau minėtus susirūpinimą keliančius klausimus, Kroatijos Respublika negali jam pritarti.

Kroatijos Respublika tebėra įsipareigojusi įgyvendinti ES mastu suderintą teisės aktų sistemą, kuri užtikrins aukščiausių kelių eismo saugumo standartų laikymąsi.“

MALTOS PAREIŠKIMAS

„Malta palankiai įvertino Komisijos pasiūlymus, įtrauktus į kelių eismo saugumo dokumentų rinkinį, pripažindama jų svarbą siekiant didinti kelių eismo saugumą visoje ES, skatinant saugesnes ir pažangesnes transporto sistemas. Šiame dokumentų rinkinyje išdėstyti tikslai iš esmės atitinka Maltos nacionalinę viziją ir įsipareigojimus.

Malta pripažįsta, kad galutinis su Europos Parlamentu pasiektas kompromisas apima keletą konstruktyvių pakeitimų, kuriais siekta tekstą gerokai patobulinti ir sugriežtinti, ypač kelių eismo saugumo požiūriu.

Lankstumas, leidžiantis valstybėms narėms ir toliau reikalauti, kad pirmą kartą prašymą gauti vairuotojo pažymėjimą teikiantieji ir vyresnio amžiaus vairuotojai, kurie kreipiasi dėl vairuotojo pažymėjimo atnaujinimo, atliktų sveikatos patikrinimą, yra sveikintinas. Be to, Malta palaiko tai, kad išlaikoma minimalaus amžiaus, nuo kurio turintieji B kategorijos vairuotojo pažymėjimą gali naudotis visomis vairavimo teisėmis, riba – 18 metų, kaip nurodyta 7 straipsnyje. Tačiau Malta vis dar negali išreikšti panašaus lygio paramos lydimojai vairavimo sistemai. Nepaisant to, kad Malta palankiai vertina savanorišką šios C kategorijos vairuotojo pažymėjimams skirtos sistemos pobūdį, ir toliau rimtai abejojame dėl privalomo jos taikymo B kategorijos vairuotojo pažymėjimams, ypač dėl to, kad tai neatitinka konkrečių Maltos kelių infrastruktūros realijų ir iššūkių. Kadangi mūsų kelių tinklas yra nedidelis ir itin urbanizuotas, B kategorijos vairuotojo pažymėjimų išdavimas demografinėi grupei, į kurią orientuota lydimoji vairavimo sistema, nedera su mūsų tikslu didinti kelių eismo saugumą. Tokia sistema papildomai apkraus Maltos kelių tinklą ir kartu apribos vyriausybės pastangas skatinti būtent tos demografinės grupės perėjimą prie kitų transporto rūšių.

Nors Malta tebėra visapusiškai įsipareigojusi didinti kelių eismo saugumą ir pasiekti bendrus „Visiškai saugaus eismo vizijos“ tikslus, dėl tokių sumetimų negalime pritarti 2025 m. kovo 24 d. pasiektam Tarybos ir Parlamento preliminariam susitarimui.“

ESTIJOS PAREIŠKIMAS

„Estija vertina dideles pirmininkaujančios Lenkijos pastangas vadovauti diskusijoms dėl pasiūlymo dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 dėl oro transporto keleivių teisių peržiūros ir jos pastangas siekiant valstybių narių kompromiso. Estija ir toliau laikosi įsipareigojimo siekti, kad būtų nustatytos aiškos ir paprastos taisyklės, kuriomis būtų užtikrinama, kad keleiviais būtų tinkamai pasirūpinta ir jie gautų tinkamą pagalbą. Tuo pačiu metu svarbu išlaikyti subalansuotą požiūrį, kurio laikantis būtų atsižvelgiama į oro vežėjų pareigas ir taip būtų remiamas aviacijos sektoriaus tvarumas.

Reglamentu visų pirma užtikrinama, kad keleiviais būtų tinkamai pasirūpinta, jie gautų tinkamą pagalbą ir galėtų kuo greičiau, kiek tai pagrįstai įmanoma, pasiekti savo kelionės tikslą. Aiški ir paprasta kompensavimo sistema yra labai svarbi siekiant kuo labiau sumažinti nepatogumus kelionės sutrikimo metu ir suteikti paskatą vežėjams vykdyti atidėtus skrydžius, užuot juos atšaukus.

Derybų metu buvo pasiūlyta įvairių atidėjimo trukmės ribų. Estija pritaria tam, kad pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnį visiems skrydžiams, neatsižvelgiant į kelionės trukmę, būtų nustatyta vienoda penkių valandų atidėjimo trukmės riba. Išsamūs mūsų argumentai:

1. nustačius bendrą ribą, reglamentas būtų supaprastintas, būtų paprasčiau apskaičiuoti kompensaciją, o kompensavimo keleiviams taisyklės būtų aiškesnės;
2. nepaisant kelionės atstumo, skrydžių atidėjimų poveikis keleiviams iš esmės yra vienodas. Todėl, kadangi dėl skrydžių atidėjimų patiriamas toks pat nepatogumas, nebūtina nustatyti atstumu grindžiamas kompensavimo ribas;
3. daugeliu atvejų penkių valandų pakanka, kad oro transporto įmonės pašalintų lėktuvo gedimą, rastų kitą orlaivį arba pasiūlytų alternatyvius skrydžius.

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, šešių valandų riba, kurią pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė kompromisiniame pasiūlyme, mums nėra priimtina. Estija mano, kad penkių ar daugiau valandų skrydžių atidėjimas keleiviams sukelia didelių nepatogumų ir jiems už tai turėtų būti kompensuojama.

Atsižvelgdama į tai, kad šis klausimas yra reikšmingas, Estija negali pritarti politiniam susitarimui dėl reglamento dėl oro transporto keleivių teisių, todėl balsuojat susilaikys.“

VENGRIJOS PAREIŠKIMAS

„Kaip valstybės narės pabrėžė 2024 m. pirmininkaujančios Vengrijos surengtuose politiniuose debatuose, pagrindinis Reglamento dėl oro transporto keleivių teisių pakeitimo tikslas, be kita ko, – supaprastinti priemonės ir užtikrinti keleivių bei šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyrą.

Vengrija nuo pat pradžių kėlė klausimą dėl to, kad trūksta pakankamų duomenų ir analizės, patvirtinančių siūlomų priemonių veiksmingumą ir keleivių bei šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyrą. Taip pat išreiškėme susirūpinimą dėl to, kad pareiga mokėti kompensaciją už vėlavimą reglamente nustatyta neatlikus reikiamų pagrindimo tyrimų, kuriuos atliekant būtų išnagrinėtas veiksmingumas ir galimi skirtingi politiniai pasirinkimai.

Vengrija *per se* neprieštarauja, kad būtų nustatyta kompensacija už vėlavimą. Tačiau manome, kad reikia papildomų svarstymų, kad būtų galima nustatyti tinkamą šio ekonomikos sektoriaus interesų ir keleivių apsaugos pusiausvyrą. Dėl šios priežasties 2025 m. birželio mėn. Transporto tarybos posėdyje pritarėme tam, kad būtų pradėtos derybos su Europos Parlamentu tik su sąlyga, kad Europos Komisija būsimums tarpinstitucinėms deryboms parengs analizę, kurioje bus išdėstyti išsamesni duomenys nei tie, kuriuos gavome anksčiau. Atsižvelgiant į mūsų prašymą į šią analizę turėtų būti įtraukta informacija tiek iš keleivių, tiek iš ekonomikos sektoriaus, turėtų būti aprašytas ir įvertintas numatomas reglamento poveikis.

Komisijos pateiktoje „techninėje informacijoje“ nepateikta jokių pagrįstų įrodymų, patvirtinančių, kad dėl pareigos mokėti kompensaciją už vėlavimą bus veiksmingai sumažintas lėktuvų skrydžių vėlavimo atvejų skaičius ir kad ši priemonė yra tinkamiausia šiam rezultatui pasiekti. Komisija vis dar remiasi daugiausia senais ir nebeaktualiais tyrimais, nurodo prielaidas („oro transporto bendrovėms priskirtini vėlavimai“), o ne realius duomenis bei analizės rezultatus ir pateikia duomenis apie vėlavimus tik už 2025 m. liepos mėn., kurių akivaizdžiai nepakanka bet kokiai esminei priemonei pagrįsti. Be to, Komisija mano, kad dėl šių priemonių Europos oro linijos gali atsidurti nepalankioje konkurencinėje padėtyje, ir pripažįsta, kad šiuo metu nėra duomenų apie kitus veiksnys, kurie gali turėti įtakos sąlyginiam konkurencingumui. Komisija taip pat atkreipia dėmesį į didėjančią nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms tenkančią naštą. Ji „daro prielaidą“, kad ypatingų aplinkybių sąrašo sudarymas gali palengvinti šią naštą, kad iš tikrųjų padėtis yra daug sudėtingesnė, nes vėlavimą lemia ne vienas veiksnys, todėl kiekvienu konkrečiu atveju vis tiek turi būti nustatoma ar esama ypatingų aplinkybių.

Galiausiai, mūsų nuomone, tekstas priemonės ne supaprastina, o daro jas dar sudėtingesnes ir keleiviams tampa labai sudėtinga suprasti savo teises.

Atsižvelgdami į tai norėtume dar kartą pabrėžti, kad negalėsime pritarti susitarimui, kuris turi būti pasiektas su Europos Parlamentu, nebent bus pateikta aiškių priemonių veiksmingumo įrodymų ir pagrįsta, kad bus užtikrinta keleivių ir ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyra.

Išsamesnis mūsų pozicijos paaiškinimas pateikiamas priede.

Priedas

2001 m. Komisijos pasiūlymas

Įpareigoti vežėjus atlyginti keleiviams už vėlavimą nebuvo pirminis Komisijos ketinimas. Savo pirminiame pasiūlyme Komisija nurodė, kad „[n]ors keleiviai dėl vėlavimo patiria panašių nepatogumų ir sunkumų kaip ir atsisakymo vežti ar skrydžių atšaukimo atvejais, šios situacijos skiriasi tuo, kad operatorius yra atsakingas už atsisakymą vežti ir skrydžio atšaukimą (išskyrus įvykčius dėl ne nuo jo priklausančių priežasčių), tačiau ne visuomet yra atsakingas už vėlavimą. Kitos dažniausiai pasitaikančios priežastys yra oro eismo valdymo sistemos ir riboti oro uostų pajėgumai. Kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl oro transporto keleivių apsaugos, šios institucijos nuomone, dabartinėmis aplinkybėmis operatoriai neturėtų būti įpareigoti mokėti keleiviams kompensacijų už vėlavimą.“¹

ESTT sprendimai

Remiantis labai prieštaringai vertinamu Teisingumo Teismo aiškinimu, oro transporto bendrovės privalo atlyginti keleiviams už skrydžių atidėjimus ilgam laikui, tačiau, mūsų supratimu, nėra pareigos kodifikuoti ESTT sprendimus.

Net Komisijos pasiūlymu dėl kompensacijos už vėlavimą nukrypstama nuo tikslaus ESTT sprendimo.

¹ COM(2001) 784 final, 23 punktas.

Trūksta duomenų ir analizės

Norėtume pakartoti, kad šiuo metu nėra pakankamai įrodymų, patvirtinančių, kad oro transporto bendrovių įpareigojimas mokėti kompensaciją už vėlavimą padės pasiekti norimą tikslą sumažinti atidėtų skrydžių skaičių.

Jei nustatant kompensaciją už vėlavimą siekiama tik užtikrinti aukšto lygio keleivių apsaugą (o ne sumažinti atidėtų skrydžių skaičių), reikėtų nuodugniai įvertinti, ar būtų teisinga užkrauti oro vežėjams visą našta, ar oro vežėjai gali išsireikalauti sumas, mokėtinas kaip kompensaciją už vėlavimą, iš trečiųjų šalių, dėl kurių atsirado vėlavimas arba kurios prie jo prisidėjo, ir ar esama perspektyvių alternatyvių sprendimų. Tokia analizė iki šiol neatlikta.

Prieš nustatant pareigą mokėti kompensaciją už vėlavimą, reikėtų išnagrinėti, koku mastu pasikeitė 2001 m. Komisijos pasiūlyme nurodyti veiksniai. Tam, kad reglamentu būtų nustatyta nauja pareiga, reikia išanalizuoti jos veiksmingumą siekiant norimų tikslų ir jos poveikį suinteresuotiesiems subjektams.

Konkrečiau, norėtume remtis Komisijos geresnio reglamentavimo gairėmis², pagal kurias atliekant poveikio vertinimus renkami įrodymai (įskaitant vertinimo rezultatus), kad būtų galima įvertinti, ar būsiami teisėkūros ar su teisėkūra nesusiję ES veiksmų yra pagrįsti ir, jei taip, kaip tokius veiksmus būtų galima geriausiai parengti, kad būtų pasiekti atitinkami politikos tikslai. Juose turi būti nustatyta ir aprašyta spręstina problema, nustatyti ES veiksmų tikslai, suformuluotos galimos politikos priemonės, įvertintas jų galimas poveikis ir, kai tinkama, nustatyta tinkamiausia alternatyva, ir nustatyta, kaip bus stebimi ir vertinami rezultatai, kurių tikimasi. Poveikio vertinimu siekiama rinkti ir analizuoti politikos formavimui reikalingus įrodymus. Jis apima patikrinimą, ar problema egzistuoja, jos pagrindinių priežasčių nustatymą, vertinimą, ar reikia ES veiksmų, ir galimų sprendimų privalumų ir trūkumų analizę.

Tokių vertinimų dėl kompensacijos už vėlavimą trūksta.

Šiek tiek neįprasta, kad Komisija siūlo nustatyti naujas teisėkūros priemones nesurinkusi ir neišnagrinėjusi būtinų pagrindinių duomenų.

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

2012 m. ir 2020 m. tyrimų, susijusių su vėlavimais, išvados

Atsakydama į mums susirūpinimą keliančius klausimus, Komisija nurodė 2020 m. tyrimą³ ir 2013 m. poveikio vertinimą⁴ (kuris grindžiamas 2012 m. tyrimu⁵), pabrėždama, kad oro transporto bendrovėmis priskirtinų vėlavimų skaičius sumažėjo nuo 80 % iki 70 % ir kad kompensacijos poveikį oro transporto bendrovėms priskirtiniams vėlavimams išanalizuoti sunku.

2020 m. tyrime patvirtinama, kad „bendras atidėtų skrydžių skaičius pastaraisiais metais gerokai padidėjo ir 2014–2018 m. beveik padvigubėjo“⁶. Teiginys, kurį nurodo Komisija⁷ (t. y. „[r]emiantis CODA pateiktais vėlavimo duomenimis, oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų dalis 2011–2018 m. buvo maždaug 70–80 %. Oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų dalis sumažėjo nuo maždaug 80 % 2011 m. iki 70 % 2018 m., o tai rodo, jog padaugėjo vėlavimų, priskiriamų vėlavimams dėl ypatingų aplinkybių, pavyzdžiui, vėlavimams dėl skrydžių valdymo“), tik rodo, kad oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų yra mažiau, palyginti su didesniu vėlavimų dėl skrydžių valdymo skaičiumi, tačiau nėra žinoma, ar jų skaičius sumažėjo, palyginti su ankstesniu oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų skaičiumi. Šio tyrimo 2.6 diagramoje aiškiai matyti oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų skaičiaus padidėjimas.

Tyrime nustatyta, kad „[n]ors Reglamentas 261/2004 gali turėti nedidelį poveikį atidėtų skrydžių daliai, neatrodo, kad jis yra reikšmingas, palyginti su kitais veiksniais“.⁸

Be to, jame patvirtinama, kad nėra lengva tiksliai nustatyti atsakomybę už vėlavimą⁹ ir visi vėlavimai, kurie nėra atsiradę dėl ypatingų aplinkybių, yra laikomi priskirtiniais oro transporto bendrovėms¹⁰.

2012 m. tyrime patvirtinta, kad suinteresuotieji subjektai itin nesutaria dėl ypatingų aplinkybių aiškinimo¹¹.

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 2.31 punktas.

⁷ 2.45 punktas.

⁸ 2.37 punktas.

⁹ 2.46 punktas, pastaba.

¹⁰ 2.43 punktas.

¹¹ 7.41 punktas.

Kalbant apie kompensacijos už vėlavimą išlaidas, 2012 m. tyrime jau nustatyta, kad jos gerokai padidėjo¹². Šiuo atžvilgiu norėtume atkreipti dėmesį į tai, kad keleivių informuotumas apie jų teises nuo 2012 m. galėjo gerokai padidėti, todėl oro transporto bendrovės patirtų dar didesnių kompensavimo išlaidų.

Esminiai klausimai

Mūsų nuomone, reikia toliau svarstyti šiuos klausimus:

1. ar esama kokios nors rūšies vėlavimų, kuriais būtų suinteresuotos oro transporto bendrovės;
2. ar pageidautina įpareigoti oro transporto bendroves mokėti kompensaciją už vėlavimus, kurie atsirado ne dėl jų komercinių interesų ir už kuriuos jos nėra atsakingos, atsižvelgiant į tai, kad oro transporto bendrovės *de facto* negali išsireikalauti šių sumų iš atsakingų šalių¹³;
3. ar keleivių apsaugos ir šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyra būtų pasiekta nustačius kompensaciją už vėlavimą, atsižvelgiant į tai, kad oro transporto bendrovės net negali remtis ypatingų aplinkybių išlyga grandininių vėlavimų atvejais, ir tai, kad dėl daugybės veiksnių, lemiančių vieno skrydžio atidėjimą, dažnai sunku nustatyti, ar esama ypatingų aplinkybių¹⁴;
4. ar didesnės oro transporto bendrovių kompensacijų išlaidos lems didesnius tarifus, taip pat galimai darydamos poveikį konkurencingumui;
5. ar yra geresnis būdas užtikrinti aukšto lygio vartotojų apsaugą, kartu atsižvelgiant į šio ekonomikos sektoriaus interesus;
6. ar padidės nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų darbo krūvis.

Manome, kad dėl visų šių aspektų reikia toliau rinkti ir analizuoti duomenis.

Be to, reikia dėti daug pastangų, kad reglamentas (t. y. keleivių teisės) būtų lengvai suprantamas keliaujančiai visuomenei.

¹² 7.53 punktas, 7.5 diagrama.

¹³ Žr. 2012 m. tyrimo 7.113 ir 7.123 punktus.

¹⁴ Žr. 2020 m. tyrimo 2.46 punkto pastabą.

Pasiūlymas

Mūsų nuomone, skubotai patvirtinus pakeitimus, vėl gali būti priimtas netinkamai veikiantis reglamentas. Todėl siūlome nuodugniai išnagrinėti šiame dokumente minimus klausimus, kad būtų galima nustatyti pageidaujamą keleivių apsaugos ir šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyrą ir priimti reglamentą, kuris atlaikytų laiko išbandymą.“

LIETUVOS PAREIŠKIMAS

„Lietuva dar kartą patvirtina savo bendrą paramą Oro keleivių teisių pasiūlymo tikslams ir pripažįsta Tarybos pirmininkų bei valstybių narių nuolatinės pastangas siekiant susitarti dėl šio svarbaus dokumento.

Vis dėlto, nors pripažįstame pažangą, pasiektą nuo ankstesnių diskusijų, Lietuva išlieka susirūpinusi, kad tam tikri esamo projekto pagrindiniai elementai vis dar gali susilpninti keleivių apsaugą, lyginant pokyčius su dabartiniu reguliavimu. Iššūkių toliau kelia pasiūlymo 7 straipsnio nuostatos, nes jos gali sumažinti keleivių teisių apsaugos lygį tuo atveju, kai skrydis sutrinka arba vėluoja atvykus dėl maršruto keitimo po skrydžio atšaukimo. Tokie pakeitimai gali lemti ilgesnį laukimo laiką ir sumažintas kompensacijas, taip sumažindami keleivių teisėtus lūkesčius dėl paslaugų kokybės.

Lietuva pabrėžia, kad pagrindinis oro keleivių teises ginančių teisės aktų tikslas turėtų išlikti esamų taisyklių supaprastinimas ir modernizavimas, užtikrinant teisinį aiškumą visoms šalims ir kartu garantuojant teisingą bei veiksmingą keleivių apsaugą. Taip pat primename, kad Europos Sąjunga turi kitų priemonių savo aviacijos sektoriaus konkurencingumui palaikyti. Vis dėlto šio tikslo negalima siekti keleivių teisių sąskaita.

Apibendrinant, Lietuva išlaiko nuomonę, kad keleivių apsauga yra šios teisėkūros iniciatyvos kertinis akmuo ir turi likti jos pagrindas, siekiant užtikrinti jos realią ir ilgalaikę vertę Europos visuomenei.“

PORTUGALIJOS PAREIŠKIMAS

„Portugalija dėkoja pirmininkavusiai Lenkijai ir anksčiau pirmininkavusioms valstybėms narėms už jų darbą vedant derybas dėl Reglamento dėl oro transporto keleivių teisių pakeitimų.

Portugalija visada laikėsi nuomonės, kad bet kokia šio reglamento peržiūra turėtų ne tik palengvinti įgyvendinimą, bet visų pirma išlaikyti arba sustiprinti keleivių teises, kad keleiviai galėtų pasinaudoti apsauga, pagal kurią standartai yra nustatomi kituose pasaulio regionuose.

Šiuo atžvilgiu politinis susitarimas, už kurį balsavo dauguma, neatitinka keleivių lūkesčių, visų pirma susijusių su atstumo ribomis ar kelionės laiku, o tai daro didelį poveikį valstybėms narėms, kurios geografiniu požiūriu yra toliau nuo Europos žemyno centro, ir atokiausiems regionams. Patvirtintos ribos yra žingsnis atgal keleivių teisių požiūriu ir Portugalija balsuoja prieš šį politinį susitarimą.

Tačiau tolesnėse derybose su Europos Parlamentu Portugalija pareiškė norą toliau konstruktyviai siekti esminio Europos Sąjungos teisės aktų tobulinimo, kuris atitiktų visų suinteresuotųjų subjektų lūkesčius, ypač daug dėmesio skiriant keleiviams, kurių interesai šiuo reglamentu saugomi nuo 2004 m.“

Dėl A punktu sarašo 9 punkto:

Dirvožemio stebėsenos teisės aktas

Per pirmąją svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas

VOKIETIJOS PAREIŠKIMAS

„Vokietija prie savo prieštaravimo prideda šį į protokolą įtrauktiną pareiškimą:

Geros būklės dirvožemis yra pagrindinė prielaida daugybei ekosisteminių paslaugų, tokių kaip anglies kaupikliai ir vandens filtravimas bei kaupimas. Jis taip pat veikia kaip buferis prieš teršalus, yra pagrindas tinkamai ir sveikai mitybai, tiekia žemės ūkio bei miškų ūkio biomasę ir užtikrina natūralų vėsinimą miesto vietovėse. Būtina išlaikyti gerą dirvožemio būklę, įskaitant humuso kiekį ir dirvožemio biologinę įvairovę, ir, jei įmanoma, ją pagerinti. Tuo atžvilgiu yra ypač svarbios vietos sąlygos kiekvienoje valstybėje narėje. Europos Parlamento ir Tarybai pirmininkaujančios valstybės narės suderintas pasiūlymas dėl Dirvožemio stebėsenos teisės akto, Vokietijos nuomone, nepakankamai atspindi subsidiarumo ir proporcingumo principus ir sukurtų papildomą naštą bei besidubliuojančias struktūras.“

ŠVEDIJOS PAREIŠKIMAS

„Švedija palankiai vertina tai, kad galutiniam kompromisiniame tekste valstybėms narėms iš esmės užtikrinamas lankstumas ir kontrolė. Švedija pripažįsta, kad išbraukus teisiškai privalomus bendrus tvaraus valdymo principus ir III priedą 11 straipsnis dabar iš esmės atitinka Švedijos poziciją.

Nepaisant to, Švedijos esminis susirūpinimas dėl siūlomos direktyvos išlieka. Švedija ir toliau mano, kad dėl pasiūlymo bus patirta papildomų išlaidų, palyginti su teikiama nauda, ir neįžvelgia aiškos pridėtinės vertės, kuri pateisintų su teisiškai privaloma bendra stebėsenos sistema susijusią administracinę naštą. Stebėsenos sistemos ekonominis efektyvumas vis dar neaiškus ir trūksta įrodymais pagrįsto kokybės užtikrinimo, kad siūlomą sistemą bus galima įgyvendinti ir tinkamai pritaikyti įvairiems dirvožemio tipams. Dirvožemio būklės klausimai yra riboto tarpvalstybinio pobūdžio ir jie priklauso nacionalinei kompetencijai.

Direktyvos galutinis kompromisinis tekstas yra artimesnis Švedijos pozicijai, palyginti su Komisijos pasiūlymu, todėl, siekdama kompromiso, Švedija gali galutiniam kompromisui tekstui pritarti. Tačiau Švedija pabrėžia pirmiau išdėstytus susirūpinimą keliančius klausimus, taip pat tai, kad nėra garantijų, jog sistema veiks praktikoje.“
