



Briselē, 2025. gada 14. oktobrī
(OR. en)

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

PROTOKOLA PROJEKTS

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME

(Konkurētspēja (iekšējais tirgus, rūpniecība, pētniecība un kosmos))

2025. gada 29. un 30. septembris

1. Darba kārtības apstiprināšana

Padome apstiprināja dokumentā 12940/25 izklāstīto darba kārtību. Pēc Vācijas, Francijas un Itālijas lūguma Padome atklātā sēdē vienojās iekļaut vēl vienu punktu sadaļā “Citi jautājumi” attiecībā uz Komisijas paziņojumu par Rūpnieciskās dekarbonizācijas paātrināšanas aktu (*IDAA*). Pēc Komisijas lūguma Padome atklātā sēdē vienojās iekļaut vēl vienu punktu sadaļā “Citi jautājumi” saistībā ar 2025. gada progresa ziņojumu par vienkāršošanu, īstenošanu un izpildi.

2. “A” punktu apstiprināšana

a) Nelegislatīvu jautājumu saraksts 13120/25

Padome apstiprināja visus “A” punktus, kas uzskaitīti minētajā dokumentā, tostarp visus apstiprināšanai iesniegtos lingvistiskos COR un REV dokumentus.
Ar šiem punktiem saistītie paziņojumi ir izklāstīti papildinājumā.

**b) Leģislatīvu aktu saraksts (publiska apspriešana 13121/25
saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta
8. punktu)**

Ekonomika un finanses

- 1. Regula, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 909/2014 attiecībā uz  12840/25
īsāku norēķinu ciklu Savienībā PE-CONS 23/25
leģislatīvā akta pieņemšana EF
apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (II) 24.9.2025.**

Padome apstiprināja Eiropas Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā, un ierosinātais akts ir pieņemts, ievērojot Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 4. punktu (juridiskais pamats: LESD 114. pants).

Vispārējās lietas

2. **Regula, ar ko groza Regulu (ES) 2023/956 attiecībā uz oglekļa ievadkorekcijas mehānisma vienkāršošanu un stiprināšanu**

leģislatīvā akta pieņemšana

apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (II) 24.9.2025.



12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL

Padome apstiprināja Eiropas Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā, un ierosinātais akts ir pieņemts, ievērojot Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 4. punktu (juridiskais pamats: LESD 192. panta 1. punkts).

Tieslietas un iekšlietas

3. **Regula, ar ko groza Regulas (ES) 2018/1727 (*Eurojust* regulas) 80. panta 9. punktu**

leģislatīvā akta pieņemšana

apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (II) 24.9.2025.



12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN

Padome apstiprināja Eiropas Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā, un ierosinātais akts ir pieņemts, ievērojot Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 4. punktu (juridiskais pamats: LESD 85. pants). Saskaņā ar attiecīgajiem protokoliem, kas pievienoti Līgumiem, Dānija un Īrija balsošanā nepiedalījās.

4. **Regula par maksātnespējas procedūrām, lai aizstātu tās A un B pielikumu**

leģislatīvā akta pieņemšana

apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (II) 24.9.2025.



12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV

Padome apstiprināja Eiropas Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā, un ierosinātais akts ir pieņemts, ievērojot Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 4. punktu (juridiskais pamats: LESD 81. panta 2. punkta a), c) un f) apakšpunkts). Saskaņā ar attiecīgajiem protokoliem, kas pievienoti Līgumiem, Dānija balsošanā nepiedalījās.

Nodarbinātība un sociālā politika

5. **Regula par Eiropas statistiku par iedzīvotājiem un mājokļiem**  12843/1/25 REV 1
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC
- Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana*
apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (I) 24.9.2025.

Padome saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 5. punktu pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā un Padomes paskaidrojuma rakstu, Beļģijai, Itālijai un Somijai atturoties (juridiskais pamats: LESD 338. panta 1. punkts).

Par šo punktu iesniegtie paziņojumi ir izklāstīti pielikumā.

Transports

6. **Direktīva par vadītāju apliecībām, ar ko groza Direktīvu (ES) 2022/2561, Regulu (ES) 2018/1724 un atceļ Direktīvu 2006/126/EK un Regulu (ES) Nr. 383/2012**  12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS
- Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana*
apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (I) 24.9.2025.

Padome saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 5. punktu pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā un Padomes paskaidrojuma rakstu, Horvātijai un Maltai balsojot pret un Bulgārijai un Austrijai atturoties (juridiskais pamats: LESD 91. panta 1. punkts).

Par šo punktu iesniegtie paziņojumi ir izklāstīti pielikumā.

7. **Direktīva par transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanu**  12679/25
Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes
paskaidrojuma raksta pieņemšana 8351/25
+ **COR 1 (fr)**
apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (I) 24.9.2025. + ADD 1
TRANS

Padome saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 5. punktu pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā un Padomes paskaidrojuma rakstu, Austrijai atturoties (juridiskais pamats: LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts).

8. **Regula par aviopasažieru tiesībām**  12909/25 + ADD 1
Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes
paskaidrojuma raksta pieņemšana 10015/25
+ **COR 1 (fi)**
+ **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR 2**
(es)
+ **ADD 1 COR 3**
(fi)
AVIATION

Padome saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 5. punktu pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā un Padomes paskaidrojuma rakstu, Vācijai, Spānijai, Portugālei un Slovēnijai balsojot pret un Igaunijai un Austrijai atturoties (juridiskais pamats: LESD 100. panta 2. punkts).

Par šo punktu iesniegtie paziņojumi ir izklāstīti pielikumā.

Vide

9. Augšnes monitoringa akts

Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana
apstiprināts Pastāvīgo pārstāvju komitejā (I) 24.9.2025.



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

Padome saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 5. punktu pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā un Padomes paskaidrojuma rakstu, Vācijai balsojot pret un Austrijai atturoties (juridiskais pamats: LESD 192. panta 1. punkts).

Par šo punktu iesniegtie paziņojumi ir izklāstīti pielikumā.

IEKŠĒJAIS TIRGUS UN RŪPNIECĪBA

Leģislatīvo aktu apspriešana

(publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)

3. Konkurētspējas fonds

Komisijas sniegta informācija
politikas debates



12723/25

Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju un rīkoja politikas debates.

Neleģislatīvi jautājumi

4. Vienkāršošana, tostarp 2025. gada progresu ziņojums par vienkāršošanu, īstenošanu un izpildi – panāktais virzībā uz sloga samazināšanu uzņēmumiem par 25 %
prezidentvalsts un Komisijas sniegta informācija
viedokļu apmaiņa

12704/25
+ COR 1 REV 1

Citi jautājumi

5. a) **Nepamatotu teritoriālo piegādes ierobežojumu izbeigšana**  13010/1/25 REV 1
Austrijas, Beļģijas, Čehijas, Grieķijas, Horvātijas, Luksemburgas, Nīderlandes un Slovēnijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Austrijas, Beļģijas, Čehijas, Grieķijas, Horvātijas, Luksemburgas, Nīderlandes un Slovēnijas sniegto informāciju.

- b) **Pusvadītāju koalīcijas deklarācija, kurā aicināts pārskatīt ES Mikroshēmu aktu, lai stiprinātu un atjaunotu Eiropas pozīciju globālajā pusvadītāju nozarē**  12898/25
Nīderlandes sniegta informācija visu dalībvalstu vārdā

Padome pieņēma zināšanai Nīderlandes sniegto informāciju visu dalībvalstu vārdā.

- c) **Trešais stratēģiskais dialogs ar Eiropas autobūves nozari (Brisele, 2025. gada 12. septembris)**  13007/25
Komisijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju.

- d) **Pašreizējie tiesību aktu priekšlikumi (publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)**  

- i) **Pašreizējais stāvoklis saistībā ar *Omnibus* paketēm** 6595/25
prezidentvalsts sniegta informācija 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- ii) **2040. gada klimata mērķrādītāja saskaņošana ar Eiropas rūpniecības konkurētspēju**
Francijas sniegta informācija

13193/25

Padome pieņēma zināšanai Francijas sniegto informāciju.

- e) **Vācijas, Francijas un Itālijas kopīgs trīspusējs neoficiāls dokuments par Komisijas paziņojumu par Rūpnieciskās dekarbonizācijas paātrināšanas aktu (IDAA)**
Vācijas, Francijas un Itālijas sniegta informācija

 13273/25

Padome pieņēma zināšanai Vācijas, Francijas un Itālijas sniegto informāciju.

PĒTNIECĪBA

Nelegislatīvi jautājumi

6. Secinājumi par pētniecības un inovācijas svarīgo nozīmi ES jaunuzņēmumu un augošo uzņēmumu stratēģijai 12821/25
apstiprināšana

Padome apstiprināja minētajā dokumentā izklāstīto secinājumu tekstu.

7. Secinājumi par aicinājumu rīkoties biozinātņu jomā, lai veicinātu Savienības konkurētspēju 12838/25
apstiprināšana

Padome apstiprināja minētajā dokumentā izklāstīto secinājumu tekstu.

Legislatīvo aktu apspriešana

(publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)

8. “Apvārsnis Eiropa” aktu pakete: pētniecības un inovācijas pamatprogramma (2028–2034) 12800/25

- a) Pamatprogramma un tās noteikumi par dalību un rezultātu izplatīšanu 1C

- b) Īpašā programma, ar kuru īsteno pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa” SC
politikas debates

Padome rīkoja politikas debates.

Citi jautājumi

9. a) **Eiropas pētniecības un tehnoloģiju infrastruktūras stratēģija**
Komisijas sniegta informācija

 12895/25

Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju.

- b) **2025. gada progresu ziņojums par vienkāršošanu, īstenošanu un izpildi**
Komisijas sniegta informācija

 13280/25

Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju.

-
-  pirmais lasījums
-  īpaša likumdošanas procedūra
-  publiskas debates pēc prezidentvalsts ierosinājuma (Padomes reglamenta 8. panta 2. punkts)
-  uz Komisijas priekšlikumu balstīts punkts
-

Paziņojumi par dokumentā 13121/25 izklāstītajiem leģislatīvajiem “A” punktiem

Par “A” punktu
saraksta
5. punktu:

Regula par Eiropas statistiku par iedzīvotājiem un mājokļiem
Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes
paskaidrojuma raksta pieņemšana

BULGĀRIJAS PAZIŅOJUMS

“Bulgārijas Republika atbalsta pievienoto vērtību, kas Regulai par Eiropas statistiku par iedzīvotājiem un mājokļiem ir vienota tiesiskā regulējuma izveidē attiecībā uz Eiropas statistikas par iedzīvotājiem un mājokļiem izstrādi, sagatavošanu un izplatīšanu un attiecībā uz sociālās statistikas modernizēšanu nolūkā labāk atbalstīt ES politiku, kas saistīta ar demogrāfiskajām pārmaiņām, sociālo kohēziju un ilgtspējīgu attīstību.

Bulgārijas Republika uzskata, ka ir ļoti svarīgi veicināt un aizsargāt pamattiesības, kuru nozīmīga daļa ir vīriešu un sieviešu līdztiesība. Mēs apņemamies un arī turpmāk apņemsimies ievērot Līgumos nostiprinātos Eiropas Savienības principus un vērtības.

Šajā sakarā Bulgārija norāda uz Bulgārijas Republikas Konstitucionālās tiesas 2018. gada lēmumu, kurā paziņots, ka Eiropas Padomes Konvencija par vardarbības pret sievietēm un vardarbības ģimenē novēršanu un apkarošanu (“Stambulas konvencija”) popularizē ar “dzimtes” (*gender*) jēdzienu saistītus juridiska rakstura jēdzienus, kas ir nesaderīgi ar Bulgārijas Republikas konstitūcijas pamatprincipiem.

Konstitucionālā tiesa 2021. gadā papildus precizēja, ka konstitūcijā lietotais jēdziens “dzimums” (*sex*) valsts tiesību sistēmas kontekstā būtu jāsaprot tikai tā bioloģiskā apzīmējuma nozīmē (vīrieši un sievietes). Atbilstīgi šiem lēmumiem Bulgārijas Republika paziņo, ka nevar pieņemt jēdzienus, kuru mērķis ir nošķirt “dzimumu” (*sex*) kā bioloģisku kategoriju (vīrieši un sievietes) un “dzimti” (*gender*) kā sociālu veidojumu, un ka jēdziena “dzimte” (*gender*) lietojumu regulā tā interpretēs tikai tā bioloģiskā apzīmējuma nozīmē.

Visbeidzot, Bulgārijas Republika regulā pieņems jēdziena “dzimte” (*gender*) tulkojumu bulgāru valodā tikai kā “dzimums” (*sex*) (bulgāru valodā “*пол*”).”

ČEHIJAS PAZIŅOJUMS

“Čehijas Republika atbalsta *ESOP* vispārējos principus un atzinīgi vērtē vairākus kompromisa teksta aspektus. Tomēr tam, cik ātri tika pabeigts sarunu process, ir negatīva ietekme.

Čehijas Republika joprojām ir pārliecināta, ka ierosinātais 3., 5. un 11. panta formulējums rada problēmas turpmākai minēto pantu īstenošanai statistikas praksē.

Čehijas Republika galvenokārt bažijas par iedzīvotāju definīcijas piemērošanu un modelēšanu attiecībā uz neregistrēto iedzīvotāju daļu bez uzticamiem datu avotiem. Lai laikus sagatavotu statistiku saskaņā ar Eiropas oficiālās statistikas kvalitātes standartiem, ir ārkārtīgi svarīgi izmantot administratīvo datu avotus, kas piesaistīti iedzīvotāju reģistram. Šīs regulas pielikumā noteiktos īsos datu sniegšanas termiņus var ievērot tikai tad, ja datus var balstīt uz pamatotiem un visaptverošiem administratīvo datu avotiem.”

Čehijas Republika uzskata, ka aizsardzības pasākums, ar ko tiek ierobežota šīs regulas darbības joma un noteikta tā saistība ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1700, ar ko izveido vienotu ietvaru Eiropas statistikai par personām un māsasaimniecībām, kuras pamatā ir no izlasēm savākti dati individuālā līmenī, galīgajā kompromisa tekstā ir formulēts tikai attiecībā uz to datu esošo saturu, kas savākti atbilstīgi šai regulai, nevis kopumā uz datiem, kas savākti, pamatojoties uz personu un māsasaimniecību izlasēm. Tas var turpmāk palielināt slogu dalībvalstīm un respondentiem.

Attiecībā uz *ad hoc* datu vākšanu atbilstīgi 5. pantam Čehijas Republika uzskata, ka tā neradīs ārkārtēju slogu dalībvalstīm un būs vērsta tikai uz esošo administratīvo datu avotu izmantošanu.

Čehijas Republika var atbalstīt galīgo kompromisa tekstu, bet ar dažām iepriekš minētajām atrunām.”

UNGĀRIJAS PAZIŅOJUMS

“Ungārija atzīst un veicina vīriešu un sieviešu līdztiesību saskaņā ar Ungārijas pamatlikumu un Eiropas Savienības primārajiem tiesību aktiem, principiem un vērtībām, kā arī saistībām un principiem, kuri izriet no starptautiskajām tiesībām. Sieviešu un vīriešu līdztiesība kā viena no pamattiesībām ir nostiprināta Eiropas Savienības Līgumos. Atbilstīgi tiem un saviem valsts tiesību aktiem Ungārija jēdzienu “dzimte” (*gender*) projektā *Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES)...* par Eiropas statistiku par iedzīvotājiem un mājokļiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 862/2007 un atceļ Regulas (EK) Nr. 763/2008 un (ES) Nr. 1260/2013, interpretē kā atsauci uz “dzimumu” (*sex*) un jēdzienu “dzimumu līdztiesība” (*gender equality*) – kā “vienlīdzīgu izredžu un iespēju nodrošināšanu sievietēm un vīriešiem”.

**Par “A” punktu
saraksta
6. punktu:**

Direktīva par vadītāju apliecībām, ar ko groza Direktīvu (ES) 2022/2561, Regulu (ES) 2018/1724 un atceļ Direktīvu 2006/126/EK un Regulu (ES) Nr. 383/2012
Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana

HORVĀTIJAS PAZIŅOJUMS

“Horvātijas Republika atkārtoti uzsver to trīs galveno elementu nozīmību, kam paredzēts pievērsties minētajā direktīvā: ceļu satiksmes drošības uzlabošana, piemērošanas vienkāršība un vispārējā sistēma.

Tajā pašā laikā būtu jāņem vērā valsts apstākļi un jā saglabā valsts līmenī pastāvošā pašreizējā labā prakse, vienlaikus nodrošinot augstu ceļu satiksmes drošības līmeni.

Horvātijas Republika nevar atbalstīt šādus ierosinātā teksta elementus:

1. Direktīvas 17. pants, ar ko ievieš pienākumu dalībvalstīm saskaņā ar shēmu transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu izdot B un C kategorijas vadītāju apliecības 17 gadus veciem pretendentiem (ar ES kodu 98.02).

Transportlīdzekļa vadīšana 17 gadu vecumā, pat ja tā notiek uzraudzībā, pazemina pašlaik Horvātijā piemēroto minimālo vecuma sliekšni un rada būtiskas problēmas tiesībaizsardzības, kontroles un ceļu satiksmes drošības jomā. Tāpēc šādas shēmas ieviešanai arī turpmāk vajadzētu būt fakultatīvai, jo tā ir cieši saistīta ar satiksmes apstākļiem valstī, esošo drošības politiku un izpildes iespējām.

Papildus drošības apsvērumiem šīs sistēmas īstenošana kompetentajām iestādēm radītu ievērojamu administratīvo un finansiālo slogu. Uzraudzīt atbildsmi prasībai par transportlīdzekļa vadīšanu ar pavadošo personu (pavadošo personu tiesības vadīt transportlīdzekli, braukšanas ierobežojumi, identifikācijas procedūras) būtu sarežģīti, resursietilpīgi un praksē grūti efektīvi īstenojami.

Tāpēc mēs esam nobažījušies par to, ka transportlīdzekļa vadīšanas ar pavadošo personu shēmas obligāta īstenošana varētu negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību, kā arī radīt nesamērīgas administratīvās izmaksas un neparedzamas sekas.

2. Noteikums, ar ko ievieš obligātu trīs nedēļu termiņu fiziskās vadītāja apliecības izdošanai (11. apsvērums).

Saskaņā ar spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem vadītāja apliecību Horvātijā parastajā procedūrā izsniedz 30 dienu laikā. Īsāki termiņi pastāv tikai paātrinātās un steidzamās procedūrās, kas ir dārgākas un tāpēc tiek izmantotas reti.

Saistoša trīs nedēļu termiņa ieviešana ES līmenī saīsinātu Horvātijā pastāvošo pašreizējo parasto procedūru, un būtu jāpielāgo administratīvo procesu sistēma. Tas radītu papildu organizatorisko un finansiālo slogu kompetentajām iestādēm, palielinātu procedūras kopējās izmaksas un galu galā slogs tiktu pārnests uz iedzīvotājiem.

Šo iemeslu dēļ Horvātija uzskata, ka fizisku vadītāja apliecību izdošanas termiņam būtu jāpaliek dalībvalstu kompetencē, ļaujot elastīgi pielāgoties valsts administratīvajām spējām un izmaksu struktūrām.

Tā kā galīgajā tekstā minētās bažas nav pienācīgi ņemtas vērā, Horvātijas Republika to nevar atbalstīt.

Horvātijas Republika joprojām ir apņēmības pilna īstenot ES mērogā saskaņotu tiesisko regulējumu, kas nodrošinās visaugstāko ceļu satiksmes drošības standartu ievērošanu.”

MALTAS PAZIŅOJUMS

“Malta atzinīgi novērtēja ceļu satiksmes drošības paketes Komisijas priekšlikumus, atzīstot to nozīmi ceļu satiksmes drošības veicināšanā visā ES un drošāku un viedāku transporta sistēmu veicināšanā. Šajā paketē izklāstītie mērķi ir labi saskaņoti ar Maltas nacionālo redzējumu un saistībām.

Malta atzīst – galīgajā kompromisā, kas panākts ar Eiropas Parlamentu, ir ietverti vairāki konstruktīvi grozījumi, kuru mērķis ir būtiski uzlabot un stiprināt tekstu, jo īpaši no ceļu satiksmes drošības viedokļa.

Dalībvalstu elastība attiecībā uz to, lai pirmreizējiem transportlīdzekļa vadītāja apliecības pretendentiem un gados vecākiem autovadītājiem atjaunojot vadītāja apliecību, joprojām tiktu pieprasīts medicīniskais novērtējums, tiek uztverta pozitīvi. Turklāt Malta atbalsta to, ka saskaņā ar 7. pantu B kategorijas turētājiem, kas sasnieguši 18 gadu vecumu, tiek saglabāts minimālais vecums pilnu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanai. Tomēr Malta joprojām nespēj tādu pašu atbalstu paust attiecībā uz shēmu transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu. Lai gan Malta atzinīgi vērtē šīs shēmas brīvprātīgo raksturu attiecībā uz C kategorijas apliecībām, mēs saglabājam nopietnas atrunas attiecībā uz tās obligātu piemērošanu B kategorijas apliecībām, jo īpaši tāpēc, ka tas neatbilst Maltas autoceļu infrastruktūras specifiskajai realitātei un problēmām. Ņemot vērā mūsu ierobežoto un ļoti urbanizēto ceļu tīklu, B kategorijas apliecība demogrāfiskajā segmentā, uz kuru attiecas shēma transportlīdzekļa vadīšanai ar pavadošo personu, neatbilst mūsu mērķim uzlabot ceļu satiksmes drošību. Šāda shēma radīs papildu spiedienu uz Maltas autoceļu tīkliem, vienlaikus ierobežojot valdības centienus veicināt modālo pārvirzi tajā pašā demogrāfiskajā segmentā.

Šajā nolūkā, lai gan Malta joprojām ir apņēmības pilna uzlabot ceļu satiksmes drošību un sasniegt mūsu mērķus attiecībā uz koncepciju “neviens bojāgājušais” (Vision Zero), mēs nevaram atbalstīt provizorisko vienošanos, kas 2025. gada 24. martā panākta starp Padomi un Parlamentu.”

IGAUNIJAS PAZIŅOJUMS

"Igaunija pauž atzinību par prezidentvalsts Polijas apjomīgo darbu, vadot diskusijas par priekšlikumu pārskatīt Regulu (EK) Nr. 261/2004 par aviopasažieru tiesībām, un tās centieniem panākt kompromisu starp dalībvalstīm. Igaunija joprojām ir apņēmības pilna izstrādāt skaidrus un vienkāršus noteikumus, kas garantē pienācīgas rūpes par pasažieriem un viņiem sniegtu atbalstu. Vienlaikus ir svarīgi saglabāt līdzsvarotu pieeju, kurā ņemti vērā gaisa pārvadātāju pienākumi, tādējādi atbalstot aviācijas nozares ilgtspēju.

Regula galvenokārt nodrošina, ka pasažieri saņem pienācīgu aprūpi un atbalstu un var nokļūt savā galamērķī, cik ātri tas ir saprātīgi iespējams. Skaidra un vienkārša kompensācijas sistēma ir būtiska, lai līdz minimumam ierobežotu traucējumu radītās neērtības un stimulētu pārvadātājus veikt kavētus lidojumus, nevis tos atcelt.

Sarunu laikā tika ierosinātas dažādas kavēšanās robežvērtības. Igaunija atbalsta vienotas piecu stundu kavēšanās robežvērtības ieviešanu visiem lidojumiem neatkarīgi no brauciena ilguma saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantu. Mūsu detalizētais pamatojums ir šāds:

1. Vienotas robežvērtības izmantošana vienkāršo regulu, padara kompensācijas aprēķinus vienkāršākus un precīzē kompensācijas noteikumus pasažieriem.
2. No pasažiera viedokļa lidojuma kavēšanās ietekme būtībā ir vienāda neatkarīgi no brauciena attāluma. Tādēļ nav nepieciešams nošķirt kompensācijas robežvērtības atkarībā no attāluma, jo kavēšanās radīto neērtību pieredze neatšķiras.
3. Vairumā gadījumu piecas stundas ir pietiekams laiks, lai aviokompānijas salabotu lidmašīnu, atrastu citu gaisa kuģi vai nodrošinātu alternatīvus lidojumus.

Ņemot vērā šos apsvērumus, prezidentvalsts kompromisa priekšlikumā ierosinātā sešu stundu robežvērtība mums nav pieņemama. Igaunija uzskata, ka kavēšanās par piecām stundām vai ilgāk rada ievērojamas neērtības pasažieriem, un tā būtu jākompensē.

Ņemot vērā šā jautājuma nozīmīgumu, Igaunija nevar apstiprināt politisko vienošanos par Regulu par aviopasažieru tiesībām un tāpēc atturēsies.”

UNGĀRIJAS PAZIŅOJUMS

“Kā dalībvalstis uzsvēra prezidentvalsts Ungārijas rīkotajās politikas debatēs 2024. gadā, Regulas par aviopasažieru tiesībām grozījumu galvenais mērķis cita starpā ir vienkāršot pasākumus un panākt līdzsvaru starp pasažieru un nozares interesēm.

Ungārija jau no paša sākuma izvirzīja jautājumu par pietiekamu datu un analīzes trūkumu, kas apstiprinātu ierosināto pasākumu efektivitāti un līdzsvaru starp pasažieru un nozares interesēm. Mēs arī paudām bažas par to, ka regulā ir ieviests pienākums maksāt kompensāciju par kavēšanos, bet nav veikta nepieciešamā sākotnējā izpēte, kurā analizēta tā efektivitāte un iespējamie dažādie politikas risinājumi.

Ungārija pati par sevi neiebilst pret kompensācijas par kavēšanos ieviešanu. Tomēr mēs uzskatām, ka ir vajadzīgi turpmāki apsvērumi, lai varētu panākt pareizo līdzsvaru starp nozares interesēm un pasažieru aizsardzību. Tāpēc Transporta padomes 2025. gada jūnija sanāksmē mēs atbalstījām sarunu sākšanu ar Eiropas Parlamentu ar nosacījumu, ka Eiropas Komisija gaidāmajām iestāžu sarunām sagatavos analīzi, kurā būs ietverti dati, kas ir detalizētāki par tiem, kurus saņēmām iepriekš. Saskaņā ar mūsu pieprasījumu šajā analīzē būtu jāiekļauj aktuālā informācija gan no pasažieriem, gan nozares pārstāvjiem, kurā būtu aprakstīta un novērtēta regulas paredzamā ietekme.

Komisijas iesniegtais “tehniskais ieguldījums” nesniedz nekādus pietiekamus pierādījumus, kas apstiprinātu, ka pienākums izmaksāt kompensāciju par kavēšanos efektīvi samazinās kavēto lidojumu skaitu un ka šis pasākums ir vispiemērotākais, lai minēto rezultātu sasniegtu. Komisija joprojām atsaucas galvenokārt uz veciem un novecojušiem pētījumiem, izmanto pieņēmumus (“kavējumi, kurus varētu uzskatīt par attiecināmiem uz aviosabiedrībām”), nevis reālus datus un analīzi, un sniedz datus par kavējumiem tikai par 2025. gada jūliju, kas acīmredzami nav pietiekami, lai izmantotu par pamatu jebkuram būtiskam pasākumam. Turklāt Komisija uzskata, ka pasākumi var radīt neizdevīgus konkurences apstākļus Eiropas aviosabiedrībām, un atzīst, ka pašlaik nav datu par citiem faktoriem, kas varētu ietekmēt relatīvo konkurētspēju. Komisija arī norāda uz pieaugošo slogu valstu izpildstrukturām. Tā “pieņem”, ka, iekļaujot sarakstā ārkārtas apstākļus, šo slogu var mazināt, taču situācija patiesībā ir daudz sarežģītāka, ņemot vērā to, ka kavēšanos neizraisa tikai viens faktors, tāpēc ārkārtas apstākļu esamība joprojām ir jānosaka katrā atsevišķā gadījumā.

Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi ir tas, ka teksts, mūsaprāt, nevis vienkāršo, bet gan vēl vairāk sarežģī pasākumus, tādējādi apgrūtinot ceļotāju izpratni par savām tiesībām.

Ņemot vērā iepriekš minēto, mēs vēlamies vēlreiz uzsvērt, ka mēs nevarēsim atbalstīt vienošanos, kas jāpanāk ar Eiropas Parlamentu, ja vien netiks sniegti skaidri pierādījumi par pasākumu efektivitāti un līdzsvara panākšanu starp pasažieru un nozares interesēm.

Sīkāku skaidrojumu par mūsu nostāju skatīt pielikumā.

Pielikums

Komisijas 2001. gada priekšlikums

Komisijas sākotnējais nodoms nebija uzlikt pārvadātājiem pienākumu izmaksāt pasažieriem kompensāciju par kavēšanos. Sākotnējā priekšlikumā Komisija norādīja: “Lai gan pasažieriem līdzīgas neērtības un vilšanos sagādā gan kavēšanās, gan arī iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana, atšķirība ir tā, ka par iekāpšanas atteikumu un lidojuma atcelšanu atbildīgs ir operators (ja vien to iemesli nepārsniedz tā atbildību), bet ne vienmēr tas ir atbildīgs par kavēšanos. Citi ierasti iemesli ir gaisa satiksmes vadības sistēmas un lidostas kapacitātes ierobežojumi. Kā norādīts tās paziņojumā par aviopasažieru tiesību aizsardzību, Komisija uzskata, ka šādos apstākļos operatoriem nevar būt pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuriem nācies aizkavēties.”¹

EST lēmumi

Lai gan saskaņā ar Tiesas ļoti pretrunīgo interpretāciju aviosabiedrībām ir pienākums izmaksāt pasažieriem kompensāciju par ilgu kavēšanos, mūsaprāt, nav pienākuma kodificēt EST lēmumus.

Pat Komisijas priekšlikums attiecībā uz kompensāciju par kavēšanos novirzās no konkrētā EST lēmuma.

¹ COM (2001) 784 final, 23. punkts.

Datu un analīzes trūkums

Mēs vēlētos atgādināt, ka pašlaik nav pietiekamu pierādījumu tam, ka, uzliekot aviosabiedrībām pienākumu maksāt kompensāciju par kavēšanos, tiks sasniegts vēlamais mērķis – samazināt kavēto lidojumu skaitu.

Ja kompensācijas par kavēšanos ieviešanas mērķis ir tikai nodrošināt augstu aizsardzības līmeni pasažieriem (nevis samazināt kavēto lidojumu skaitu), būtu rūpīgi jāizvērtē, vai ir taisnīgi uzlikt visu slogu gaisa pārvadātājiem, vai gaisa pārvadātāji var pieprasīt summas, kas izmaksātas kā kompensācija par kavēšanos, no trešām personām, kas kavēšanos izraisījušas vai veicinājušas, un vai pastāv reāli alternatīvi risinājumi. Šāda analīze līdz šim nav veikta.

Pirms ieviest pienākumu maksāt kompensāciju par kavēšanos, būtu jāizpēta, cik lielā mērā ir mainījušies Komisijas 2001. gada priekšlikumā minētie faktori. Lai regulā ieviestu jaunu pienākumu, ir jāanalizē, cik efektīvi tas sasniegs vēlamos mērķus un kāda būs tā ietekme uz ieinteresētajām personām.

Konkrētāk, mēs vēlamies atsaukties uz Komisijas Pamatnostādnēm par labāku regulējumu ², saskaņā ar kurām ietekmes novērtējumos tiek apkopoti pierādījumi (tostarp novērtējuma rezultāti), lai novērtētu, vai ir pamatota turpmāka legīslatīva vai nelegīslatīva ES rīcība un, ja tā ir, kā šāda rīcība vislabāk plānojama, lai sasniegtu vēlamās politikas mērķus. Tiem ir jāidentificē un jāapraksta risināmā problēma; jānosaka ES rīcības mērķi; jāformulē politikas risinājumi, jānovērtē to iespējamā ietekme un vajadzības gadījumā jānosaka vēlamais risinājums; un jāizklāsta, kā gaidāmie rezultāti tiks uzraudzīti un izvērtēti. Ietekmes novērtējums attiecas uz pierādījumu vākšanu un analīzi, lai atbalstītu politikas veidošanu. Tas ietver problēmas esamības pārbaudi, tās pamatcēloņu noteikšanu, novērtējumu par to, vai ir vajadzīga ES rīcība, un analīzi par pieejamo risinājumu priekšrocībām un trūkumiem.

Šādi novērtējumi attiecībā uz kompensāciju par kavēšanos nav pieejami.

Ir diezgan neparasti, ka Komisija ierosina ieviest jaunus likumdošanas pasākumus, neapkopojot un neizpētot nepieciešamos pamatā esošos datus.

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

2012. un 2020. gada pētījumu par kavējumiem konstatējumi

Atbildot uz mūsu bažām, Komisija atsaucās uz 2020. gada pētījumu ³ un 2013. gada ietekmes novērtējumu ⁴ (kura pamatā ir 2012. gada pētījums ⁵), uzsverot, ka uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu skaits samazinājās no 80 % līdz 70 % un ka ir grūti analizēt kompensācijas ietekmi uz tādu kavējumu skaita samazināšanu, kas attiecināmi uz aviosabiedrībām.

2020. gada pētījums apstiprina, ka “pēdējo gadu laikā kavēto lidojumu kopējais skaits ir ievērojami palielinājies un laikposmā no 2014. līdz 2018. gadam ir gandrīz divkāršojies” ⁶. Komisijas minētais paziņojums ⁷ (t. i., “Pamatojoties uz *CODA* sniegtajiem datiem par kavējumiem, no 2011. līdz 2018. gadam uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu īpatsvars bija aptuveni 70–80 %. Uz aviosabiedrībām attiecināmie kavējumi ir samazinājušies no aptuveni 80 % 2011. gadā līdz aptuveni 70 % 2018. gadā, tādējādi atspoguļojot tādu kavējumu skaita pieaugumu, kas klasificēti kā ārkārtas apstākļu izraisīti, piemēram, gaisa satiksmes kontroles izraisīta kavēšanās”) tikai apliecina, ka uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu skaits ir mazāks salīdzinājumā ar lielāku gaisa satiksmes kontroles izraisītu kavējumu skaitu, bet nav zināms, vai to skaits ir samazinājies salīdzinājumā ar iepriekšējo uz aviosabiedrību attiecināmo kavējumu skaitu. Šā pētījuma 2.6. attēlā ir skaidri redzams, ka uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu skaits ir pieaudzis.

Pētījumā ir konstatēts, ka, “lai gan ir iespējams, ka Regulai (EK) Nr. 261/2004 ir maznozīmīga ietekme uz kavēto lidojumu īpatsvaru, tā nešķiet nozīmīga salīdzinājumā ar citiem faktoriem” ⁸.

Turklāt tas apstiprina, ka nav viegli precīzi noteikt atbildību par kavēšanos ⁹, un uzskata, ka visi kavējumi, kurus nav izraisījuši ārkārtas apstākļi, ir attiecināmi uz aviosabiedrībām ¹⁰.

2012. gada pētījums apstiprina, ka starp ieinteresētajām personām pastāv būtiskas domstarpības par ārkārtas apstākļu interpretāciju ¹¹.

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. punkts.

⁷ 2.45. punkts.

⁸ 2.37. punkts.

⁹ 2.46. punkts, piezīme.

¹⁰ 2.43. punkts.

¹¹ 7.41. punkts.

Kas attiecas uz kompensācijas par kavēšanos izmaksām, 2012. gada pētījums jau ir parādījis ievērojamu pieaugumu ¹². Šajā sakarā mēs vēlētos norādīt, ka kopš 2012. gada pasažieru informētība par viņu tiesībām varētu būt ievērojami palielinājusies, kā rezultātā ir vēl vairāk pieaudzis aviosabiedrību izmaksāto kompensāciju apjoms.

Būtiski jautājumi

Mūsuprāt, papildus jāaplūko šādi jautājumi:

1. Vai pastāv jebkāda veida kavēšanās, kas kalpo aviosabiedrību interesēm?
2. Vai būtu vēlams uzlikt aviosabiedrībām pienākumu maksāt kompensāciju par kavējumiem, kas nav radušies to komerciālo interešu dēļ un par kuriem tās nav atbildīgas, paturot prātā, ka aviosabiedrības faktiski nevar pieprasīt šīs summas no atbildīgajām pusēm ¹³?
3. Vai, ieviešot kompensāciju par kavēšanos, tiktu panākts līdzsvars starp pasažieru aizsardzību un nozares interesēm, paturot prātā, ka aviosabiedrības pat nevar piesaukt ārkārtas apstākļus kā aizsardzību tādu kavējumu gadījumā, ko izraisījusi domino ietekme, un ka ārkārtas apstākļu esamību bieži vien ir grūti pierādīt, ņemot vērā daudzos faktorus, kas var izraisīt viena lidojuma kavēšanos ¹⁴?
4. Vai lielāku kompensācijas izmaksu dēļ aviosabiedrības paaugstinās biļešu cenas, tādējādi, iespējams, ietekmējot arī konkurētspēju?
5. Vai ir kāds labāks veids, kā patērētājiem nodrošināt augstu aizsardzības līmeni, vienlaikus ievērojot nozares intereses?
6. Vai palielināsies valstu izpildstrukturū darba slodze?

Mēs uzskatām, ka šo apsvērumu dēļ ir nepieciešama turpmāka datu vākšana un analīze.

Turklāt ir jāpieliek ievērojamas pūles, lai regulu (t. i., pasažieru tiesības) padarītu viegli saprotamu ceļotājiem.

¹² 7.53. punkts, 7.5. attēls.

¹³ Sk. 2012. gada pētījuma 7.113. un 7.123. punktu.

¹⁴ Sk. 2020. gada pētījuma 2.46. punktu, piezīmi.

Priekšlikums

Mēs uzskatām, ka pārsteidzīga grozījumu apstiprināšana atkal var novest pie nepilnīgi izstrādātas regulas pieņemšanas. Tāpēc mēs ierosinām rūpīgi analizēt šajā dokumentā minētos jautājumus, lai būtu iespējams panākt vēlamo līdzsvaru starp pasažieru aizsardzību un nozares interesēm un pieņemt regulu, kas izturētu laika pārbaudi.”

LIETUVAS PAZIŅOJUMS

“Lietuva atkārtoti apstiprina savu vispārējo atbalstu aviopasažieru tiesību priekšlikuma mērķiem un atzinīgi vērtē Padomes prezidentvalsts un dalībvalstu nepārtrauktos centienus panākt vienošanos šajā svarīgajā jautājumā.

Tomēr, lai gan mēs atzinīgi vērtējam progresu, kas panākts kopš iepriekšējām diskusijām, Lietuva joprojām pauž bažas par to, ka daži projekta pašreizējās redakcijas galvenie elementi joprojām varētu vājināt pasažieru aizsardzību salīdzinājumā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu. Priekšlikuma 7. panta noteikumi joprojām rada problēmas, jo tie var samazināt pasažieru tiesību aizsardzības līmeni lidojuma traucējumu vai ielidošanas kavēšanās gadījumā sakarā ar maršruta maiņu pēc atcelšanas. Šādu izmaiņu rezultātā gaidīšanas laiks būtu ilgāks un kompensācijas apjoms būtu mazāks, tādējādi samazinot pasažieru tiesisko palāvību attiecībā uz pakalpojuma kvalitāti.

Lietuva uzsver, ka ir jāsaglabā tiesību aktu par aviopasažieru tiesību aizsardzību galvenais mērķis vienkāršot un modernizēt esošos noteikumus, nodrošinot juridisko skaidrību visām pusēm un vienlaikus garantējot taisnīgu un efektīvu aizsardzību pasažieriem. Mēs arī atzīmējam, ka Eiropas Savienībai ir citi līdzekļi, kā veicināt tās aviācijas nozares konkurētspēju. Tomēr minēto mērķi nevar sasniegt uz pasažieru tiesību rēķina.

Visbeidzot, Lietuva joprojām uzskata, ka pasažieru aizsardzība ir šīs likumdošanas iniciatīvas stūrakmens un tai jāpaliek tās centrālajam elementam, lai nodrošinātu, ka tā sniedz reālu un ilgstošu vērtību Eiropas sabiedrībai.”

PORTUGĀLES PAZIŅOJUMS

“Portugāle pateicas prezidentvalstij Polijai un iepriekšējām prezidentvalstīm par visu darbu, kas veikts, apspriežot grozījumus Regulā par aviopasažieru tiesībām.

Portugāle vienmēr ir uzskatījusi, ka jebkāda regulas pārskatīšana ne tikai atvieglotu tās īstenošanu, bet galvenokārt saglabātu vai stiprinātu pasažieru tiesības, ļaujot pasažieriem izmantot aizsardzību, kas ir noteikusi standartus citos pasaules reģionos.

Šajā sakarā politiskā vienošanās, par kuru nobalsoja vairākums, neatbilst pasažieru cerībām, jo īpaši attiecībā uz attālumu robežvērtībām vai ceļojuma ilgumu, kas ievērojami ietekmē dalībvalstis, kuras ģeogrāfiski atrodas tālāk no Eiropas kontinenta centra, un tālākos reģionus. Apstiprinātās robežvērtības ir solis atpakaļ pasažieru tiesību jomā, un Portugāle balso pret politisko vienošanos.

Tomēr turpmākajās sarunās ar Eiropas Parlamentu Portugāle paudīs gatavību turpināt konstruktīvi iestāties par Eiropas Savienības tiesību aktu būtisku uzlabošanu, lai tie atbilstu visu ieinteresēto personu cerībām, īpašu uzmanību pievēršot pasažieriem, kuru intereses šī regula aizsargā kopš 2004. gada.”

**Par “A” punktu
saraksta
9. punktu:**

Augsnes monitoringa akts
*Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes
paskaidrojuma raksta pieņemšana*

VĀCIJAS PAZIŅOJUMS

“Vācija saistībā ar saviem iebildumiem pievieno šādu paziņojumu iekļaušanai protokolā.

Veselīgas augsnes ir priekšnoteikums daudziem ekosistēmu pakalpojumiem, piemēram, oglekļa krātuvēm un ūdens filtrēšanai un uzglabāšanai. Tās arī kalpo par šķērsi piesārņotājiem un par bāzi pienācīgam un veselīgam uzturam, nodrošina lauksaimniecībā un mežsaimniecībā iegūtu biomasu un dabīgu atvēršanos urbānās teritorijās. Ir būtiski, lai augsnes veselība, tostarp humusa saturs un augsnes biodaudzveidība, tiktu saglabāta un, ja iespējams, uzlabota. Šajā sakarā būtisks faktors ir vietējie apstākļi konkrētās dalībvalstīs. Vācija uzskata, ka Augsnes monitoringa akta priekšlikuma redakcijā, par ko ir vienojies Eiropas Parlaments un Padomes prezidentvalsts, nav pietiekami ņemti vērā subsidiaritātes un proporcionālītātes principi un ka tas radītu papildu slogu un struktūru dublēšanos.”

ZVIEDRIJAS PAZIŅOJUMS

“Zviedrija atzinīgi vērtē to, ka galīgais kompromisa teksts lielā mērā aizsargā dalībvalstu elastību un kontroli. Zviedrija atzīst, ka 11. pants ir būtiski tuvināts Zviedrijas nostājai, svītrojot juridiski saistošus kopējus ilgtspējīgas pārvaldības principus un svītrojot III pielikumu.

Tomēr nav novērstas Zviedrijas pamatbažas attiecībā uz ierosināto direktīvu. Zviedrija joprojām uzskata, ka priekšlikums radīs papildu izmaksas saistībā ar priekšlikuma sniegtajiem ieguvumiem, un nesaskata skaidru pievienoto vērtību, kas attaisnotu juridiski saistoša kopēja monitoringa satvara radīto administratīvo slogu. Monitoringa satvara izmaksu efektivitāte joprojām ir neskaidra, un trūkst uz pierādījumiem balstītas kvalitātes nodrošināšanas par to, ka ierosinātais satvars būs īstenojams un pienācīgi piemērojams dažādiem augsnes tipiem. Augsnes veselības pārrobežu raksturs ir ierobežots un ietilpst valstu kompetencē.

Salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu direktīvas galīgā kompromisa teksts ir kļuvis Zviedrijas nostājai tuvāks, un tāpēc Zviedrija kompromisa garā var pieņemt galīgo kompromisa tekstu. Tomēr Zviedrija uzsver iepriekš minētās bažas, kā arī to, ka nav garantijas, ka satvars darbosies praksē.”
