

Brussel, 14 oktober 2025
(OR. en)

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

ONTWERPNOTULEN

RAAD VAN DE EUROPESE UNIE
(Concurrentievermogen (Interne Markt, Industrie, Onderzoek en Ruimtevaart))
29 en 30 september 2025

ZITTING VAN MAANDAG 29 SEPTEMBER 2025 (9.30 UUR)

1. Goedkeuring van de agenda

De Raad keurde de agenda goed (doc. 12940/25). Op verzoek van Duitsland, Frankrijk en Italië besloot de Raad om een punt onder “Diversen” toe te voegen met betrekking tot de aankondiging van de Commissie van de wetgeving inzake een versnelling van industriële decarbonisatie, in openbare zitting. Op verzoek van de Commissie besloot de Raad om nog een punt onder “Diversen” toe te voegen met betrekking tot het jaarlijks voortgangsverslag 2025 over vereenvoudiging, uitvoering en handhaving, in openbare zitting.

2. Goedkeuring van de A-punten

a) Niet-wetgeving 13120/25

De Raad keurde alle A-punten in het bovenstaande document goed, inclusief alle ter goedkeuring voorgelegde taalspecifieke COR- en REV-documenten.

In het addendum staan verklaringen bij deze punten.

b) Wetgeving (openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie) 13121/25

Economische en Financiële Zaken

- | | |
|--|---|
| 1. Verordening tot wijziging van Verordening (EU) nr. 909/2014 wat betreft een kortere afwikkelingscyclus in de Unie
<i>Vaststelling van de wetgevingshandeling</i>
goedgekeurd door het Coreper (2e deel) op 24.9.2025 |  12840/25
PE-CONS 23/25
EF |
|--|---|

De Raad keurde het standpunt in eerste lezing van het Europees Parlement goed, en de voorgestelde handeling is vastgesteld overeenkomstig artikel 294, lid 4, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (rechtsgrond: artikel 114, VWEU).

Algemene Zaken

2. **Verordening tot wijziging van Verordening (EU) 2023/956 wat betreft de vereenvoudiging en versterking van het mechanisme voor koolstofgrenscorrectie**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Vaststelling van de wetgevingshandeling
goedgekeurd door het Coreper (2e deel) op 24.9.2025

De Raad keurde het standpunt in eerste lezing van het Europees Parlement goed, en de voorgestelde handeling is vastgesteld overeenkomstig artikel 294, lid 4, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (rechtsgrond: artikel 192, lid 1, VWEU).

Justitie en Binnenlandse Zaken

3. **Verordening tot wijziging van artikel 80, lid 9, van Verordening (EU) 2018/1727 (Eurojust-verordening)**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Vaststelling van de wetgevingshandeling
goedgekeurd door het Coreper (2e deel) op 24.9.2025

De Raad keurde het standpunt in eerste lezing van het Europees Parlement goed, en de voorgestelde handeling is vastgesteld overeenkomstig artikel 294, lid 4, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (rechtsgrond: artikel 85, VWEU).

Overeenkomstig de betrokken aan de Verdragen gehechte protocollen namen Denemarken en Ierland niet aan de stemming deel.

4. **Verordening betreffende insolventieprocedures ter vervanging van de bijlagen A en B**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Vaststelling van de wetgevingshandeling
goedgekeurd door het Coreper (2e deel) op 24.9.2025

De Raad keurde het standpunt in eerste lezing van het Europees Parlement goed, en de voorgestelde handeling is vastgesteld overeenkomstig artikel 294, lid 4, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (rechtsgrond: artikel 81, lid 2, punten a), c) en f), VWEU). Overeenkomstig de betrokken aan de Verdragen gehechte protocollen nam Denemarken niet aan de stemming deel.

Werkgelegenheid en Sociaal Beleid

5. **Verordening betreffende Europese statistieken over bevolking en huisvesting**  12843/1/25 REV 1
Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad + 12843/25 ADD 1
goedgekeurd door het Coreper (1e deel) op 24.9.2025 9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

De Raad stelde zijn standpunt in eerste lezing vast, overeenkomstig artikel 294, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, evenals zijn motivering. België, Italië en Finland onthielden zich van stemming (rechtsgrond: artikel 338, lid 1, VWEU).

De verklaringen bij dit punt staan in de bijlage.

Vervoer

6. **Richtlijn betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 en Verordening (EU) 2018/1724 en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG en Verordening (EU) nr. 383/2012**  12678/25 + ADD 1
Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad 8353/25
goedgekeurd door het Coreper (1e deel) op 24.9.2025 + ADD 1 REV 1
TRANS

De Raad stelde zijn standpunt in eerste lezing vast, overeenkomstig artikel 294, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, evenals zijn motivering. Kroatië en Malta stemden tegen en Bulgarije en Oostenrijk onthielden zich van stemming (rechtsgrond: artikel 91, lid 1, VWEU).

De verklaringen bij dit punt staan in de bijlage.

7. Richtlijn betreffende rijontzeggingen

Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad
goedgekeurd door het Coreper (1e deel) op 24.9.2025

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

De Raad stelde zijn standpunt in eerste lezing vast, overeenkomstig artikel 294, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, evenals zijn motivering. Oostenrijk onthield zich van stemming (rechtsgrond: artikel 91, lid 1, punt c), VWEU).

8. Verordening betreffende de rechten van luchtreizigers

Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad
goedgekeurd door het Coreper (1e deel) op 24.9.2025

 12909/25 + ADD 1
10015/25
+ **COR 1 (fi)**
+ **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR 2 (es)**
+ **ADD 1 COR 3 (fi)**
AVIATION

De Raad stelde zijn standpunt in eerste lezing vast, overeenkomstig artikel 294, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, evenals zijn motivering. Duitsland, Spanje, Portugal en Slovenië stemden tegen en Estland en Oostenrijk onthielden zich van stemming (rechtsgrond: artikel 100, lid 2, VWEU).

De verklaringen bij dit punt staan in de bijlage.

Milieu

9. Richtlijn bodemmonitoring

Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad
goedgekeurd door het Coreper (1e deel) op 24.9.2025

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

De Raad stelde zijn standpunt in eerste lezing vast, overeenkomstig artikel 294, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, evenals zijn motivering. Duitsland stemde tegen en Oostenrijk onthield zich van stemming (rechtsgrond: artikel 192, lid 1, VWEU).

De verklaringen bij dit punt staan in de bijlage.

INTERNE MARKT EN INDUSTRIE

Wetgevingsberaadslagingen

(Openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie)

3. Fonds voor concurrentievermogen

Presentatie door de Commissie
Oriënterend debat

 12723/25

De Raad nam nota van de presentatie door de Commissie en hield een oriënterend debat.

Niet-wetgevingswerkzaamheden

4. Vereenvoudiging, met inbegrip van het jaarlijks voortgangsverslag over vereenvoudiging, uitvoering en handhaving van 2025 – vooruitgang in de richting van een vermindering van de lasten voor het bedrijfsleven met 25 %
Presentatie door het voorzitterschap en de Commissie
Gedachtewisseling

12704/25
+ COR 1 REV 1

Diversen

5. a) **Een einde maken aan ongerechtvaardigde territoriale leveringsbeperkingen**  13010/1/25 REV 1
Informatie van België, Griekenland, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Slovenië en Tsjechië

De Raad nam nota van de informatie van België, Griekenland, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Slovenië en Tsjechië.

- b) **Verklaring van de Semicon-coalitie waarin wordt opgeroepen tot een herziene EU-chipverordening om de positie van Europa in de mondiale halfgeleiderindustrie te versterken en nieuw leven in te blazen**  12898/25
Informatie van Nederland namens alle lidstaten

De Raad nam nota van de door Nederland namens alle lidstaten verstrekte informatie.

- c) **Derde strategische dialoog met de Europese automobiellindustrie (Brussel, 12 september 2025)**  13007/25
Informatie van de Commissie

De Raad nam nota van de informatie van de Commissie.

- d) **Lopende wetgevingsvoorstellen (openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie)**  

- i) **Stand van zaken van de omnibuspakketten** 6595/25
Informatie van het voorzitterschap 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- ii) **Afstemming van de klimaatdoelstelling voor 2040 op het concurrentievermogen van de Europese industrie** 13193/25
Informatie van Frankrijk

De Raad nam nota van de informatie van Frankrijk.

- e) **Gezamenlijk trilateraal non-paper van Duitsland, Frankrijk en Italië over de aankondiging door de Commissie van de wetgeving inzake een versnelling van industriële decarbonisatie**  13273/25
Informatie van Duitsland, Frankrijk en Italië

De Raad nam nota van de informatie van Duitsland, Frankrijk en Italië.

ONDERZOEK

Niet-wetgevingswerkzaamheden

6. **Conclusies over het belang van onderzoek en innovatie voor de EU-strategie voor start-ups en scale-ups** 12821/25
Goedkeuring

De Raad keurde de conclusies in bovenstaand document goed.

7. **Conclusies over een oproep tot actie op het gebied van biowetenschappen voor het concurrentievermogen van de Unie** 12838/25
Goedkeuring

De Raad keurde de conclusies in bovenstaand document goed.

Wetgevingsberaadslagingen

(Openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie)

8. **Pakket Horizon Europa: kaderprogramma voor onderzoek en innovatie 2028-2034** 12800/25

- a) **Kaderprogramma en de regels voor deelname en verspreiding** 12800/25

- b) **Specifiek programma tot uitvoering van Horizon Europa** 12800/25
Oriënterend debat

De Raad hield een oriënterend debat.

Diversen

9. a) **Een Europese strategie voor onderzoeks- en technologie-infrastructuren** [2] 12895/25
Informatie van de Commissie

De Raad nam nota van de informatie van de Commissie.

- b) **Jaarlijks voortgangsverslag 2025 over vereenvoudiging, uitvoering en handhaving** [2] 13280/25
Informatie van de Commissie

De Raad nam nota van de informatie van de Commissie.

-
- [1] Eerste lezing
- [S] Bijzondere wetgevingsprocedure
- [2] Openbaar debat op voorstel van het voorzitterschap (artikel 8, lid 2, van het reglement van orde van de Raad)
- [C] Op basis van een Commissievoorstel
-

Verklaringen over de A-punten van wetgevende aard (doc. 13121/25)

Ad A-punt 5: **Verordening betreffende Europese statistieken over bevolking en huisvesting**
Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad

VERKLARING VAN BULGARIJE

“De Republiek Bulgarije steunt de meerwaarde van de verordening betreffende Europese statistieken over bevolking en huisvesting bij de vaststelling van een gemeenschappelijk rechtskader voor de ontwikkeling, productie en verspreiding van Europese statistieken over bevolking en huisvesting en voor de modernisering van sociale statistieken, met het oog op een betere ondersteuning van het EU-beleid inzake demografische veranderingen, sociale cohesie en duurzame ontwikkeling.

De Republiek Bulgarije hecht groot belang aan bevordering en bescherming van de grondrechten, waarvan de gelijkheid van mannen en vrouwen een belangrijk onderdeel is. Wij blijven ons inzetten voor de beginselen en waarden van de Europese Unie, zoals verankerd in de Verdragen.

In dit verband wijst Bulgarije op het arrest van het Grondwettelijk Hof van de Republiek Bulgarije van 2018, waarin wordt gesteld dat het Verdrag van de Raad van Europa inzake het voorkomen en bestrijden van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld (“Verdrag van Istanbul”) juridische concepten in verband met het begrip gender bevordert die onverenigbaar zijn met de belangrijkste beginselen van de grondwet van de Republiek Bulgarije.

In 2021 heeft het Grondwettelijk Hof voorts verklaard dat het begrip “geslacht” in het kader van de nationale rechtsorde alleen mag worden begrepen in de biologische strekking ervan (mannen en vrouwen). In overeenstemming met deze besluiten verklaart de Republiek Bulgarije dat zij geen begrippen kan aanvaarden die erop gericht zijn een onderscheid te maken tussen “geslacht” als biologische categorie (mannen en vrouwen) en “gender” als sociale categorie en dat zij het gebruik van de term “gender” in de verordening alleen in biologische zin zal interpreteren.

Ten slotte zal de Republiek Bulgarije in de tekst van de verordening de vertaling van de term “gender” in het Bulgaars alleen aanvaarden als “geslacht” (“пол” in het Bulgaars).”

VERKLARING VAN TSJECHIË

“De Tsjechische Republiek steunt de algemene beginselen van de Europese statistieken over bevolking en huisvesting en is ingenomen met een aantal aspecten van de compromistekst. Deze heeft evenwel te lijden gehad onder de snelheid van het onderhandelingsproces.

De Tsjechische Republiek blijft ervan overtuigd dat de voorgestelde formulering van de artikelen 3, 5 en 11 problematisch is voor de toekomstige praktische toepassing in de statistiek.

Het voornaamste zorgpunt van de Tsjechische Republiek is de toepassing van de definitie van bevolking en modellering van niet-geregistreerde delen van de bevolking zonder betrouwbare gegevensbronnen. Het is van het grootste belang om administratieve gegevensbronnen in verband met het bevolkingsregister te gebruiken om tijdig statistieken te produceren die stroken met de kwaliteitsnormen voor de Europese officiële statistieken. De in de bijlage bij deze verordening gespecificeerde strakke termijnen voor het verstrekken van gegevens zijn enkel haalbaar als ze gebaseerd zijn op degelijke en volledige administratieve gegevensbronnen.

De Tsjechische Republiek is van mening dat de vrijwaringsclausule die het toepassingsgebied van deze verordening beperkt en het verband ervan vaststelt met Verordening (EU) 2019/1700 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een gemeenschappelijk kader voor Europese statistieken betreffende personen en huishoudens, op basis van gegevens die op individueel niveau worden verzameld door middel van steekproeven, in de definitieve compromistekst alleen wordt geformuleerd met betrekking tot de bestaande inhoud van de krachtens deze verordening verzamelde gegevens en niet in het algemeen met betrekking tot gegevens die worden verzameld op basis van steekproeven van personen en huishoudens. Dit kan in de toekomst leiden tot meer lasten voor de lidstaten en de respondenten.

Wat de in artikel 5 bedoelde ad-hocgegevensverzamelingen betreft, is de Tsjechische Republiek van mening dat deze geen buitengewone lasten voor de lidstaten met zich mee zullen brengen en dat zij uitsluitend gericht zullen zijn op het gebruik van bestaande administratieve gegevensbronnen.

De Tsjechische Republiek kan de definitieve compromistekst steunen, maar met een aantal voorbehouden zoals hierboven genoemd.”

VERKLARING VAN HONGARIJE

“Hongarije erkent en bevordert de gelijkheid van mannen en vrouwen in overeenstemming met de Hongaarse Grondwet en het primair recht, de beginselen en de waarden van de Europese Unie, en met de internationaalrechtelijke verplichtingen en beginselen. De gelijkheid van vrouwen en mannen is als fundamentele waarde verankerd in de Verdragen van de Europese Unie. In overeenstemming hiermee en met zijn nationale wetgeving, interpreteert Hongarije de term “gender” als een verwijzing naar “geslacht” en het concept “gendergelijkheid” als “het bieden van gelijke kansen aan vrouwen en mannen” in de *ontwerpverordening (EU) .../... van het Europees Parlement en de Raad betreffende Europese statistieken over bevolking en huisvesting, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 862/2007 en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 763/2008 en (EU) nr. 1260/2013.*”

Ad A-punt 6:

Richtlijn betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 en Verordening (EU) 2018/1724 en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG en Verordening (EU) nr. 383/2012
Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad

VERKLARING VAN KROATIË

“De Republiek Kroatië wijst nogmaals op het belang van drie belangrijke doelstellingen van de richtlijn: bevorderen van de verkeersveiligheid, administratieve vereenvoudiging en verbetering van het algemeen kader.

Hoewel rekening moet worden gehouden met de nationale context en bestaande goede praktijken in de lidstaten behouden moeten blijven, moet tegelijk een hoog niveau van verkeersveiligheid worden gewaarborgd.

Kroatië kan de volgende elementen van de voorgestelde tekst niet steunen:

1. Artikel 17, op grond waarvan de lidstaten in het kader van de regeling voor begeleid rijden verplicht worden rijbewijzen van de categorieën B en C af te geven aan aanvragers van 17 jaar (met EU-code 98.02) .

Rijden vanaf de leeftijd van 17 jaar, zelfs onder toezicht, betekent dat de huidige minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs in Kroatië wordt verlaagd en dit brengt aanzienlijke uitdagingen met zich mee op het gebied van handhaving, controle en verkeersveiligheid. De invoering van een dergelijke regeling moet daarom facultatief blijven, aangezien een en ander sterk gerelateerd is aan de nationale verkeersomstandigheden, het huidige verkeersveiligheidsbeleid en de handhavingscapaciteit.

Naast veiligheidsoverwegingen zou de invoering van dit systeem voor de bevoegde autoriteiten aanzienlijke administratieve en financiële lasten met zich meebrengen. Het toezicht op de naleving van de voorwaarden voor begeleid rijden (geschiktheid van begeleiders, rijbeperkingen, identificatieprocedures) zou complex zijn en veel middelen vergen. Een en ander zou in de praktijk moeilijk afdwingbaar zijn.

Wij vrezen dan ook dat de verplichte uitvoering van de regeling voor begeleid rijden een negatieve impact op de verkeersveiligheid, onevenredige administratieve kosten en onvoorzienbare gevolgen kan teweegbrengen.

2. De invoering van een verplichte termijn van drie weken voor de afgifte van het fysieke rijbewijs (overweging 11).

Volgens de huidige nationale wetgeving bedraagt de normale termijn voor de afgifte van een rijbewijs in Kroatië 30 dagen. Kortere termijnen gelden alleen in versnelde en dringende procedures, maar die zijn duurder en worden daarom zelden toegepast.

De invoering van een bindende termijn van drie weken op EU-niveau zou de bestaande reguliere procedure in Kroatië verkorten en een systematische aanpassing van de administratieve processen vereisen. Dit zou voor de bevoegde autoriteiten extra organisatorische en financiële lasten met zich meebrengen, de totale kosten van de procedure doen stijgen en uiteindelijk aan de burger worden doorberekend.

Om deze redenen is Kroatië van mening dat de termijn voor de afgifte van fysieke rijbewijzen een bevoegdheid van de lidstaten moet blijven, zodat zij flexibiliteit krijgen om die termijn af te stemmen op de nationale administratieve capaciteit en kostenstructuur.

Aangezien de definitieve tekst de bovengenoemde bezwaren niet op adequate wijze ondervangt, kan Kroatië deze niet steunen.

Kroatië blijft zich inzetten voor de uitvoering van het EU-brede geharmoniseerde wetgevingskader dat de handhaving van de hoogste verkeersveiligheidsnormen zal waarborgen.”

VERKLARING VAN MALTA

“Malta is ingenomen met de voorstellen van de Commissie in het kader van het pakket verkeersveiligheid en erkent het belang ervan voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de hele EU en het bevorderen van veiligere en slimmere vervoerssystemen. De doelstellingen van dit pakket stemmen grotendeels overeen met de nationale visie en verbintenissen van Malta.

Malta erkent dat het definitieve compromis dat met het Europees Parlement is bereikt een aantal constructieve wijzigingen bevat die de tekst aanzienlijk verbeteren en versterken, met name vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

We zijn tevreden dat de lidstaten de flexibiliteit krijgen om bestuurders die voor het eerst een rijbewijs aanvragen en oudere bestuurders die hun rijbewijs willen laten verlengen aan een medische beoordeling te blijven onderwerpen. Daarnaast steunt Malta het behoud van de minimumleeftijd van 18 jaar voor de volledige rijbevoegdheid met een rijbewijs van categorie B overeenkomstig artikel 7. Malta kan zich echter nog steeds niet vinden in de regeling voor begeleid rijden. Hoewel Malta ingenomen is met het facultatieve karakter van die regeling voor vergunningen van categorie C, handhaven wij ons ernstig voorbehoud met betrekking tot de verplichte toepassing ervan voor rijbewijzen van categorie B, met name omdat dit onverenigbaar is met de specifieke situatie en uitdagingen van het Maltese wegennet. Gezien ons verzadigde en sterk verstedelijkt wegennet spoort de afgifte van een rijbewijs van categorie B aan de doelgroep van de regeling voor begeleid rijden niet met onze doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren. Die regeling zal de druk op het wegennet nog doen toenemen en ondermijnt de overheidsinspanningen om de betrokken bevolkingsgroep tot een modal shift aan te sporen.

Hoewel Malta zich ten volle blijft inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verwezenlijking van onze “Vision Zero”-doelstellingen, kunnen wij het voorlopige akkoord dat de Raad en het Parlement op 24 maart 2025 hebben bereikt, niet steunen.”

VERKLARING VAN ESTLAND

“Estland spreekt zijn waardering uit voor de grote inspanningen van het Poolse voorzitterschap bij het leiden van de besprekingen over het voorstel tot herziening van Verordening (EG) nr. 261/2004 inzake de rechten van luchtvaartpassagiers, en voor zijn inspanningen om een compromis tussen de lidstaten tot stand te brengen. Estland blijft zich inzetten voor de vaststelling van eenvoudige regels die passende zorg en bijstand voor passagiers waarborgen. Tegelijkertijd is het belangrijk een evenwichtige aanpak te handhaven waarbij rekening wordt gehouden met de verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen, waarmee de duurzaamheid van de luchtvaartsector wordt ondersteund.

De verordening moet er in de eerste plaats voor zorgen dat passagiers passende zorg en bijstand krijgen en in staat zijn hun bestemming zo snel als redelijkerwijs mogelijk te bereiken. Een duidelijk en eenvoudig compensatiesysteem is van essentieel belang om ongemakken tijdens verstoringen tot een minimum te beperken en luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten vertraagde vluchten uit te voeren in plaats van deze te annuleren.

Tijdens de onderhandelingen werden verschillende compensatiedrempels bij vertraging voorgesteld. Estland steunt de invoering van een uniforme drempel van vijf uur vertraging voor alle vluchten, ongeacht de duur van de reis, overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 261/2004. Onze gedetailleerde motivering is als volgt:

1. Het gebruik van één enkele drempel vereenvoudigt de verordening, maakt de berekening van de compensatie eenvoudiger en maakt de compensatieregels voor passagiers duidelijker.
2. Vanuit het oogpunt van de passagier is de impact van vertragingen van vluchten in wezen hetzelfde, ongeacht de afstand van de reis. Daarom is het niet nodig om onderscheid te maken tussen compensatiedrempels op basis van afstand, aangezien het ervaren ongemak als gevolg van vertragingen niet varieert.
3. In de meeste gevallen is vijf uur voldoende tijd voor luchtvaartmaatschappijen om het vliegtuig te repareren, een ander vliegtuig te vinden of alternatieve vluchten aan te bieden.

Gezien deze overwegingen is de door het voorzitterschap in het compromisvoorstel voorgestelde drempel van zes uur voor ons onaanvaardbaar. Estland is van mening dat vertragingen van vijf uur of meer leiden tot aanzienlijke ongemakken voor passagiers en moeten worden gecompenseerd.

Gezien het belang van deze kwestie is Estland niet in staat het politieke akkoord over de verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers te onderschrijven en zal het zich derhalve van stemming onthouden.”

VERKLARING VAN HONGARIJE

“Zoals de lidstaten hebben benadrukt tijdens het door het Hongaarse voorzitterschap in 2024 georganiseerde oriënterend debat, wordt de verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers voornamelijk gewijzigd om onder meer tot eenvoudigere maatregelen en een evenwicht tussen de belangen van de passagiers en die van de sector te komen.

Vanaf het begin heeft Hongarije erop gewezen dat de doeltreffendheid van de voorgestelde maatregelen en het evenwicht tussen de belangen van de passagiers en de sector op te weinig toereikende gegevens en analyses berusten. Wij hebben ook onze bezorgdheid uitgesproken over de verplichte compensatie bij vertraging. Deze wordt in de verordening ingevoerd zonder dat de nodige achtergrondstudies zijn uitgevoerd naar de doeltreffendheid en de verschillende beleidsopties.

Hongarije is niet per se tegen de invoering van de compensatie bij vertraging, maar is van mening dat nadere afwegingen moeten worden gemaakt om tot het juiste evenwicht tussen de belangen van de sector en de bescherming van passagiers te komen. Tijdens de Raad Vervoer van juni 2025 hebben wij daarom alleen ingestemd met de start van de onderhandelingen met het Europees Parlement op voorwaarde dat de Europese Commissie voor de komende interinstitutionele onderhandelingen een analyse voorbereidt met meer gedetailleerde gegevens dan eerder door ons is ontvangen. In ons verzoek hadden wij toegelicht dat deze analyse actuele informatie van zowel passagiers als de sector moet bevatten, waarin de verwachte gevolgen van de verordening worden omschreven en beoordeeld.

De “technische input” van de Commissie bevat onvoldoende bewijs om te stellen dat de verplichting tot compensatie bij vertragingen het aantal vertragingen daadwerkelijk zal verminderen en dat deze maatregel het meest geschikt is om dit te bereiken. De Commissie blijft verwijzen naar hoofdzakelijk oude en achterhaalde studies, baseert zich op veronderstellingen (“vertragingen waarvan kan worden verondersteld dat zij aan luchtvaartmaatschappijen zijn toe te schrijven”) in plaats van echte gegevens en analyses, en verstrekt alleen gegevens over vertragingen in juli 2025, wat overduidelijk onvoldoende is om een materiële maatregel te onderbouwen. Daarnaast is de Commissie van mening dat de maatregelen Europese luchtvaartmaatschappijen een concurrentienadeel kunnen opleveren en erkent zij dat er momenteel geen gegevens zijn over andere factoren die het relatieve concurrentievermogen kunnen beïnvloeden. De Commissie wijst tevens op de zwaardere last voor nationale handhavingsinstanties. Zij “veronderstelt” dat deze last kan worden verlicht door een lijst van buitengewone omstandigheden op te nemen, maar de situatie is in feite vele malen complexer, aangezien niet één enkele factor ten grondslag ligt aan vertragingen. Er moet derhalve nog steeds per geval worden beoordeeld of er sprake is van buitengewone omstandigheden.

Ten slotte vinden wij het belangrijk om te vermelden dat het huidige voorstel, onzes inziens, het voor reizigers niet eenvoudiger, maar ingewikkelder maakt om hun rechten te begrijpen.

Om deze redenen zouden wij nogmaals willen benadrukken dat wij de met het Europees Parlement te sluiten overeenkomst niet kunnen steunen, tenzij duidelijk wordt bewezen dat de maatregelen doeltreffend zijn en een evenwicht wordt bereikt tussen de belangen van de passagiers en de sector.

Voor een nadere toelichting van ons standpunt verwijzen wij u graag naar de bijlage.

Bijlage

Het voorstel van de Commissie van 2001

Het was niet de oorspronkelijke bedoeling van de Commissie om luchtvaartmaatschappijen te verplichten passagiers te compenseren voor vertragingen. In haar initiële voorstel stelde de Commissie het volgende: “Hoewel de passagiers dezelfde ongemakken en frustratie ondervinden van vertragingen als van instapweigering of annulering, is de situatie hier in zoverre verschillend dat een luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk is voor instapweigering of annuleringen (behalve in gevallen waarin de maatschappij niet verantwoordelijk kan worden gehouden), maar niet altijd voor vertragingen. Andere vaak voorkomende oorzaken zijn de luchtverkeersbeheersystemen en de grenzen aan de capaciteit van luchthavens. Zoals reeds gezegd in de mededeling over de bescherming van luchtreizigers, is de Commissie van mening dat onder die omstandigheden de luchtvaartmaatschappijen niet verplicht moeten worden om het oponthoud van passagiers te compenseren.”¹

Arresten van het HvJ-EU

Hoewel luchtvaartmaatschappijen volgens de – zeer controversiële – interpretatie van het Hof van Justitie verplicht zijn passagiers te compenseren voor langdurige vertragingen, zijn wij van mening dat er geen verplichting bestaat om arresten van het HvJ-EU te codificeren.

Zelfs het voorstel van de Commissie voor compensatie bij vertraging wijkt af van de exacte verwoording van het arrest van het HvJ-EU.

¹ COM(2001) 784 def., punt 23.

Gebrek aan gegevens en analyse

Wij willen er nogmaals op wijzen dat er op dit moment onvoldoende bewijs is waaruit blijkt dat de door de luchtvaartmaatschappijen te betalen verplichte compensatie bij vertraging er werkelijk toe zal leiden dat het aantal vertraagde vluchten afneemt.

Als de compensatie bij vertraging slechts wordt ingevoerd om een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen (en niet om het aantal vertraagde vluchten te verminderen), moet grondig worden beoordeeld of het eerlijk is om alle lasten bij de luchtvaartmaatschappijen te leggen, of luchtvaartmaatschappijen de betaalde bedragen als compensatie bij vertraging kunnen terugvorderen van derden die de vertraging hebben veroorzaakt of daartoe hebben bijgedragen, en of er haalbare alternatieve oplossingen zijn. Een dergelijke analyse is tot nu toe niet uitgevoerd.

Alvorens de verplichting tot compensatie bij vertraging in te voeren, moet worden onderzocht in hoeverre de factoren in het voorstel van de Commissie van 2001 zijn gewijzigd. De invoering van een nieuwe verplichting in de verordening vereist dat de doeltreffendheid om de gewenste doelstellingen te bereiken en de gevolgen voor de belanghebbenden worden geanalyseerd.

Meer in het bijzonder verwijzen wij naar de richtsnoeren van de Commissie voor een betere regelgeving², waarin staat dat bij effectbeoordelingen bewijsmateriaal (met inbegrip van evaluatieresultaten) moet worden verzameld om te beoordelen of toekomstige wetgevende of niet-wetgevende maatregelen van de EU gerechtvaardigd zijn en, zo ja, hoe deze het best kunnen worden ontworpen om toepasselijke beleidsdoelstellingen te verwezenlijken. In de effectbeoordelingen moet het aan te pakken probleem worden genoemd en beschreven, de doelstellingen van het optreden van de EU worden vastgesteld, beleidsopties worden geformuleerd, de mogelijke gevolgen ervan worden beoordeeld en, indien nodig, een voorkeursoptie worden aangewezen, en moet er worden aangegeven hoe de verwachte resultaten zullen worden gemonitord en geëvalueerd. Effectbeoordeling houdt in dat bewijsmateriaal wordt verzameld en geanalyseerd ter ondersteuning van de beleidsvorming. Hierbij wordt nagegaan of er sprake is van een probleem, worden de onderliggende oorzaken vastgesteld, wordt beoordeeld of EU-optreden nodig is en worden de voor- en nadelen van de beschikbare oplossingen geanalyseerd.

Dergelijke beoordelingen van de compensatie bij vertraging ontbreken.

Het is enigszins ongebruikelijk dat de Commissie de invoering van nieuwe wetgevingsmaatregelen voorstelt zonder de nodige onderliggende gegevens te hebben verzameld en bestudeerd.

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

Bevindingen van de studies van 2012 en 2020 met betrekking tot vertragingen

In haar antwoord op onze zorgen verwees de Commissie naar de studie van 2020³ en de effectbeoordeling van 2013⁴ (die is gebaseerd op de studie van 2012⁵) en benadrukte zij dat het aantal vertragingen dat aan luchtvaartmaatschappijen kan worden toegeschreven, is gedaald van 80 % tot 70 % en dat het effect van de compensatie op de vermindering van de aan luchtvaartmaatschappijen toe te schrijven vertragingen moeilijk te analyseren is.

De studie van 2020 bevestigde dat het totale aantal vertraagde vluchten toen al enkele jaren aanzienlijk toenam en tussen 2014 en 2018 bijna was verdubbeld⁶. De verklaring⁷ waarnaar de Commissie verwijst (namelijk dat op basis van de door CODA verstrekte gegevens over vertragingen, het aandeel vertragingen dat tussen 2011 en 2018 aan luchtvaartmaatschappijen kon worden toegeschreven, tussen de 70 % en 80 % lag, en dat de aan luchtvaartmaatschappijen toe te schrijven vertragingen waren gedaald van ongeveer 80 % in 2011 tot ongeveer 70 % in 2018, wat een toename weerspiegelde van het aantal vertragingen dat als buitengewone omstandigheid kon worden aangemerkt – zoals vertragingen die toe te schrijven waren aan de luchtverkeersleiding) toont alleen aan dat het aantal aan luchtvaartmaatschappijen toe te schrijven vertragingen is afgenomen ten opzichte van een toegenomen aantal vertragingen die toe te schrijven zijn aan de luchtverkeersleiding, maar het is niet bekend of deze zijn afgenomen ten opzichte van eerdere cijfers over het aandeel van de luchtvaartmaatschappijen in de vertragingen. Figuur 2.6 van deze studie toont duidelijk de toename van de aan luchtvaartmaatschappijen toe te schrijven vertragingen.

Uit de studie blijkt dat hoewel het mogelijk is dat Verordening (EG) nr. 261/2004 een marginaal effect heeft op het aandeel vertraagde vluchten, deze invloed niet significant lijkt in vergelijking met andere factoren⁸.

Bovendien bevestigt de studie dat het niet eenvoudig is om de verantwoordelijkheid voor vertragingen precies aan te wijzen⁹ en beschouwt zij alle vertragingen die niet door buitengewone omstandigheden worden veroorzaakt, als toe te schrijven aan de luchtvaartmaatschappijen¹⁰.

De studie van 2012 bevestigt dat er tussen de belanghebbenden aanzienlijke onenigheid bestaat over de interpretatie van buitengewone omstandigheden¹¹.

³ <https://op.europa.eu/nl/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 Punt 2.31.

⁷ Punt 2.45.

⁸ Punt 2.37.

⁹ Punt 2.46, noot.

¹⁰ Punt 2.43.

¹¹ Punt 7.41.

Wat de kosten voor de compensatie bij vertraging betreft, blijkt uit de studie van 2012 al een aanzienlijke stijging¹². In dit verband willen wij opmerken dat het bewustzijn van passagiers over hun rechten sinds 2012 aanzienlijk kan zijn toegenomen, wat tot nog hogere compensatiekosten voor luchtvaartmaatschappijen heeft geleid.

Essentiële vragen

Naar onze mening moeten de volgende kwesties nader worden bekeken:

1. of er vertragingen bestaan die in het belang zijn van luchtvaartmaatschappijen;
2. of het wenselijk is luchtvaartmaatschappijen te verplichten compensatie te betalen voor vertragingen waarbij zij geen commercieel belang hebben en waarvoor zij niet verantwoordelijk zijn, ermee rekening houdend dat de luchtvaartmaatschappijen deze bedragen de facto niet kunnen terugvorderen van de verantwoordelijke partijen¹³;
3. of de invoering van compensatie bij vertraging een evenwicht tussen de bescherming van passagiers en de belangen van de sector tot stand zou brengen, ermee rekening houdend dat luchtvaartmaatschappijen zich niet eens kunnen beroepen op buitengewone omstandigheden in geval van een opeenstapeling van vertragingen en dat het vaak moeilijk is vast te stellen of er sprake is van buitengewone omstandigheden, gezien de vele factoren die leiden tot de vertraging van een enkele vlucht¹⁴;
4. of hogere compensatiekosten voor luchtvaartmaatschappijen zullen leiden tot hogere tarieven, wat het concurrentievermogen kan beïnvloeden;
5. of er een betere manier is om een hoog niveau van bescherming van consumenten te waarborgen en tegelijkertijd de belangen van de sector te respecteren;
6. of de werklust van de nationale handhavingsinstanties zal toenemen.

Wij zijn van mening dat deze overwegingen verdere gegevensverzameling en -analyse vereisen.

Bovendien zijn aanzienlijke inspanningen nodig om de verordening (d.w.z. de rechten van passagiers) begrijpelijk te maken voor het publiek.

¹² Punt 7.53, figuur 7.5.

¹³ Zie de studie van 2012, punten 7.113 en 7.123.

¹⁴ Zie de studie van 2020, punt 2.46, noot.

Voorstel

Naar onze mening kan een overhaaste goedkeuring van wijzigingen opnieuw leiden tot de vaststelling van een slecht functionerende verordening. Daarom stellen wij voor dat de in dit document genoemde kwesties grondig worden geanalyseerd om het gewenste evenwicht te kunnen vinden tussen de bescherming van passagiers en de belangen van de sector, en om een verordening vast te stellen die de toets van de tijd kan doorstaan.”

VERKLARING VAN LITOUWEN

“Litouwen herhaalt zijn algemene steun voor de doelstellingen van het voorstel inzake de rechten van luchtvaartpassagiers en erkent de aanhoudende inspanningen van het voorzitterschap van de Raad en de lidstaten om tot een akkoord over dit belangrijke dossier te komen.

Hoewel wij de vooruitgang erkennen die sinds de eerdere besprekingen is geboekt, zijn wij nog altijd bezorgd over bepaalde belangrijke onderdelen van de huidige ontwerptekst, aangezien deze kunnen leiden tot een zwakkere bescherming van passagiers ten opzichte van de bescherming uit hoofde van het huidige regelgevingskader. De bepalingen van artikel 7 van het voorstel blijven problematisch, aangezien deze kunnen leiden tot een lager niveau van bescherming van de passagiersrechten in geval van verstoring of vertraging bij aankomst van een vlucht als gevolg herrotering na een annulering. Deze veranderingen kunnen leiden tot langere wachttijden en een kleinere compensatie, hetgeen de legitieme verwachtingen van de passagiers ten aanzien van de kwaliteit van de dienstverlening schaadt.

Litouwen benadrukt dat de vereenvoudiging en modernisering van de bestaande regels de voornaamste doelstelling moet blijven van de wetgeving ter bescherming van de rechten van luchtvaartpassagiers. Zo wordt juridische duidelijkheid geschept voor alle partijen en de eerlijke en doeltreffende bescherming van passagiers gewaarborgd. Daarnaast merken wij op dat de Europese Unie over andere middelen beschikt om het concurrentievermogen van haar luchtvaartsector te bevorderen. De bevordering van het concurrentievermogen kan echter niet ten koste gaan van de passagiersrechten.

Samenvattend is Litouwen van mening dat de bescherming van passagiers de kern van dit wetgevingsvoorstel is en moet blijven om een wezenlijke en blijvende toegevoegde waarde voor de Europese samenleving te waarborgen.”

VERKLARING VAN PORTUGAL

“Portugal dankt het Poolse voorzitterschap en de vorige voorzitterschappen voor al hun inspanningen bij de onderhandelingen over de wijzigingen van de verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers.

Portugal heeft altijd gesteld dat een herziening van de verordening niet alleen de uitvoering ervan moet vergemakkelijken, maar vooral de passagiersrechten moet handhaven of versterken, zodat de passagiers kunnen genieten van een mate van bescherming die als norm voor andere regio's in de wereld geldt.

In dit verband voldoet het door de meerderheid goedgekeurde politieke akkoord niet aan de verwachtingen van de passagiers, met name wat betreft afstandsdrempels of reistijden, met aanzienlijke gevolgen voor de lidstaten die geografisch verder verwijderd zijn van het centrum van het Europese continent en voor de ultraperifere gebieden. De goedgekeurde drempels betekenen een stap achteruit op het gebied van passagiersrechten en Portugal stemt tegen het politieke akkoord.

Portugal verklaart zich echter bereid om in komende onderhandelingen met het Europees Parlement constructief te blijven pleiten voor een aanzienlijke verbetering van de wetgeving van de Europese Unie die voldoet aan de verwachtingen van alle belanghebbenden, met bijzondere nadruk op de passagiers van wie de belangen door deze verordening sinds 2004 worden beschermd.”

Ad A-punt 9:

Richtlijn bodemmonitoring

Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad

VERKLARING VAN DUITSLAND

“Duitsland voegt de volgende verklaring voor de notulen aan zijn bezwaar toe:

Gezonde bodems zijn een noodzakelijke voorwaarde voor veel ecosysteemdiensten, zoals koolstofreservoirs en waterfiltratie en -opslag. Ook fungeren ze als buffer tegen verontreinigende stoffen, dienen ze als basis voor een adequaat en gezond dieet, voorzien ze in biomassa uit de land- en bosbouw en zorgen ze voor natuurlijke koeling in stedelijke gebieden. Het is absoluut noodzakelijk dat de bodemgezondheid, met inbegrip van het humusgehalte en de bodembiodiversiteit, in stand wordt gehouden en waar mogelijk wordt verbeterd. De plaatselijke omstandigheden in de afzonderlijke lidstaten zijn in dit verband van cruciaal belang. Duitsland is van mening dat in het voorstel voor de richtlijn bodemmonitoring, zoals overeengekomen tussen het Europees Parlement en het voorzitterschap van de Raad, onvoldoende rekening wordt gehouden met de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid en dat dit extra lasten en dubbele structuren zou opleveren.”

VERKLARING VAN ZWEDEN

“Zweden stelt het op prijs dat de flexibiliteit en de controle van de lidstaten in de definitieve compromistekst grotendeels worden gewaarborgd. Zweden erkent dat artikel 11 nu in hoofdzaak in overeenstemming is met het Zweedse standpunt, met de schrapping van juridisch bindende gemeenschappelijke beginselen voor duurzaam beheer en met de schrapping van bijlage III.

Zwedens belangrijkste reden tot bezorgdheid over de voorgestelde richtlijn blijft echter bestaan. Zweden is nog steeds van mening dat het voorstel meer kosten dan voordelen met zich mee zal brengen en ziet geen duidelijke toegevoegde waarde die de administratieve lasten van een juridisch bindend gemeenschappelijk monitoringkader rechtvaardigt. Het is nog altijd niet zeker of het monitoringkader kostenefficiënt zal zijn en er is een gebrek aan empirisch onderbouwde kwaliteitsborging die ervoor zorgt dat het voorgestelde kader haalbaar is en naar behoren kan worden toegepast op verschillende soorten bodems. De grensoverschrijdende aard van bodemgezondheid is beperkt en raakt aan de nationale bevoegdheid.

De definitieve compromistekst leidt tot een richtlijn die beter aansluit bij het standpunt van Zweden dan het Commissievoorstel en Zweden kan de definitieve compromistekst derhalve, bij wijze van compromis, aanvaarden. Zweden wijst echter op de hierboven vermelde punten van zorg en op het feit dat er geen garantie is dat het kader in de praktijk zal werken.”
