

Bruksela, 14 października 2025 r.
(OR. en)

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

PROJEKT PROTOKOŁU

RADA UNII EUROPEJSKIEJ

(Konkurencyjność (rynek wewnętrzny, przemysł, badania i przestrzeń kosmiczna))

29 i 30 września 2025 r.

1. Przyjęcie porządku obrad

Rada przyjęła porządek obrad zamieszczony w dok. 12940/25. Na wniosek Niemiec, Francji i Włoch Rada zgodziła się na dodanie kolejnego punktu w części „Sprawy różne” (posiedzenie jawne) dotyczącego ogłoszenia przez Komisję aktu w sprawie przyspieszenia dekarbonizacji przemysłu (IDAA). Na wniosek Komisji Rada zgodziła się na dodanie kolejnego punktu w części „Sprawy różne” (posiedzenie jawne) dotyczącego rocznego sprawozdania z postępów w zakresie upraszczania, wdrażania i egzekwowania przepisów za 2025 r.

2. Zatwierdzenie punktów A

a) Punkty nieustawodawcze 13120/25

Rada przyjęła wszystkie punkty A wymienione we wskazanym powyżej dokumencie, w tym wszystkie przedłożone do przyjęcia dokumenty COR i REV do konkretnych wersji językowych.

Oświadczenia do tych punktów przedstawiono w addendum.

b) Punkty ustawodawcze (obradę otwartą dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej) 13121/25

Sprawy gospodarcze i finansowe

**1. Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) nr 909/2014 w odniesieniu do krótszego cyklu rozrachunku w Unii 12840/25
PE-CONS 23/25
EF**

Przyjęcie aktu ustawodawczego
punkt zatwierdzony przez Coreper (część II) 24 września 2025 r.

Rada zatwierdziła stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu i tym samym proponowany akt został przyjęty zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (podstawa prawna: art. 114 TFUE).

Sprawy ogólne

2. **Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) 2023/956 w odniesieniu do uproszczenia i wzmocnienia mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Przyjęcie aktu ustawodawczego
punkt zatwierdzony przez Coreper (część II) 24 września 2025 r.

Rada zatwierdziła stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu i tym samym proponowany akt został przyjęty zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (podstawa prawna: art. 192 ust. 1 TFUE).

Wymiar sprawiedliwości i sprawy wewnętrzne

3. **Rozporządzenie zmieniające art. 80 ust. 9 rozporządzenia (UE) 2018/1727 w sprawie Eurojustu**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Przyjęcie aktu ustawodawczego
punkt zatwierdzony przez Coreper (część II) 24 września 2025 r.

Rada zatwierdziła stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu i tym samym proponowany akt został przyjęty zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (podstawa prawna: art. 85 TFUE). Zgodnie z odpowiednimi protokołami załączonymi do Traktatów Dania i Irlandia nie uczestniczyły w głosowaniu.

4. **Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie postępowania upadłościowego w celu zastąpienia jego załączników A i B**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Przyjęcie aktu ustawodawczego
punkt zatwierdzony przez Coreper (część II) 24 września 2025 r.

Rada zatwierdziła stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu i tym samym proponowany akt został przyjęty zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (podstawa prawna: art. 81 ust. 2 lit. a), c) i f) TFUE). Zgodnie z odpowiednimi protokołami załączonymi do Traktatów Dania nie uczestniczyła w głosowaniu.

Zatrudnienie i polityka społeczna

5. **Rozporządzenie w sprawie statystyk europejskich dotyczących ludności i mieszkań**  12843/1/25 REV 1
Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady + 12843/25 ADD 1
punkt zatwierdzony przez Coreper (część I) 24 września 2025 r. 9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Rada zatwierdziła swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z art. 294 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz uzasadnienie Rady, przy czym Belgia, Włochy i Finlandia wstrzymały się od głosu (podstawa prawna: art. 338 ust. 1 TFUE).

Oświadczenia do tego punktu zamieszczono w załączniku.

Transport

6. **Dyrektywa w sprawie praw jazdy, zmieniająca dyrektywę (UE) 2022/2561 i rozporządzenie (UE) 2018/1724 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE i rozporządzenie (UE) 383/2012**  12678/25 + ADD 1
Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady 8353/25
punkt zatwierdzony przez Coreper (część I) 24 września 2025 r. + ADD 1 REV 1
TRANS

Rada zatwierdziła swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z art. 294 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz uzasadnienie Rady, przy czym Chorwacja i Malta głosowały przeciw, a Bułgaria i Austria wstrzymały się od głosu (podstawa prawna: art. 91 ust. 1 TFUE).

Oświadczenia do tego punktu zamieszczono w załączniku.

7. **Dyrektywa w sprawie zakazów prowadzenia pojazdów**  12679/25
Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia 8351/25
Rady + **COR 1 (fr)**
punkt zatwierdzony przez Coreper (część I) 24 września 2025 r. + ADD 1
TRANS

Rada zatwierdziła swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z art. 294 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz uzasadnienie Rady, przy czym Austria wstrzymała się od głosu (podstawa prawna: art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE).

8. **Rozporządzenie o prawach pasażerów lotniczych**  12909/25 + ADD 1
Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia 10015/25
Rady + **COR 1 (fi)**
punkt zatwierdzony przez Coreper (część I) 24 września 2025 r. + **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR**
2 (es)
+ **ADD 1 COR**
3 (fi)
AVIATION

Rada zatwierdziła swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z art. 294 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz uzasadnienie Rady, przy czym Niemcy, Hiszpania, Portugalia i Słowenia głosowały przeciw, a Estonia i Austria wstrzymały się od głosu (podstawa prawna: art. 100 ust. 2 TFUE).

Oświadczenia do tego punktu zamieszczono w załączniku.

Środowisko

9. Prawo o monitorowaniu gleb

Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady
punkt zatwierdzony przez Coreper (część I) 24 września 2025 r.



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

+ ADD 1
ENV

Rada zatwierdziła swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z art. 294 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz uzasadnienie Rady, przy czym Niemcy głosowały przeciw, a Austria wstrzymała się od głosu (podstawa prawna: art. 192 ust. 1 TFUE).

Oświadczenia do tego punktu zamieszczono w załączniku.

RYNEK WEWNĘTRZNY I PRZEMYSŁ

Obrady ustawodawcze

(obrazy otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)

3. Fundusz Konkurencyjności

Prezentacja przygotowana przez Komisję
Deбата orientacyjna



12723/25

Rada zapoznała się z prezentacją przedstawioną przez Komisję i przeprowadziła debatę orientacyjną.

Działania o charakterze nieustawodawczym

4. Upraszczenie przepisów, w tym roczne sprawozdanie z postępów w zakresie upraszczania, wdrażania i egzekwowania przepisów za 2025 r. – postęp w zmniejszaniu obciążeń przedsiębiorstw o 25%
Prezentacja przygotowana przez prezydencję i Komisję
Wymiana poglądów

12704/25
+ COR 1 REV 1

Sprawy różne

5. a) **Zakończenie nieuzasadnionych terytorialnych ograniczeń dostaw**  13010/1/25 REV 1
Informacje przekazane przez Austrię, Belgię, Czechy, Chorwację, Grecję, Luksemburg, Niemcy i Słowenię

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Austrię, Belgię, Czechy, Chorwację, Grecję, Luksemburg, Niemcy i Słowenię.

- b) **Deklaracja Koalicji na rzecz Półprzewodników z apelem o zmianę unijnego aktu w sprawie czipów w celu wzmocnienia i odnowienia pozycji Europy w globalnym sektorze półprzewodników**  12898/25
Informacje przekazane przez Niemcy w imieniu wszystkich państw członkowskich

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Niemcy w imieniu wszystkich państw członkowskich.

- c) **Trzeci Dialog Strategiczny z Europejskim Przemysłem Motoryzacyjnym (Bruksela, 12 września 2025 r.)**  13007/25
Informacje przekazane przez Komisję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Komisję.

- d) **Bieżące wnioski ustawodawcze (obrazy otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)**  

- i) **Stan prac nad pakietami zbiorczymi**
Informacje przekazane przez prezydencję

6595/25
6596/25
9317/1/25 REV
1 (en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- ii) **Pogodzenie celu klimatycznego na 2040 r.
z europejską konkurencyjnością przemysłową**
Informacje przekazane przez Francję

13193/25

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Francję.

- e) **Wspólny trójstronny dokument roboczy przedstawiony
przez Niemcy, Francję i Włochy dotyczący ogłoszenia
przez Komisję aktu w sprawie przyspieszenia
dekarbonizacji przemysłu (IDAA)**
Informacje przekazane przez Niemcy, Francję i Włochy

 13273/25

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Niemcy, Francję i Włochy.

BADANIA

Działania o charakterze nieustawodawczym

6. **Konkluzje w sprawie znaczenia badań i innowacji dla unijnej strategii na rzecz przedsiębiorstw typu start-up i scale-up**  12821/25
Zatwierdzenie

Rada zatwierdziła tekst konkluzji w wersji zamieszczonej w powyższym dokumencie.

7. **Konkluzje w sprawie wezwania do działania w dziedzinie nauk biologicznych na rzecz konkurencyjności Unii**  12838/25
Zatwierdzenie

Rada zatwierdziła tekst konkluzji w wersji zamieszczonej w powyższym dokumencie.

Obrady ustawodawcze

(obrazy otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)

8. **Pakiet „Horyzont Europa”: program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2028–2034)** 12800/25

a) **Program ramowy – zasady uczestnictwa i upowszechniania** 

b) **Program szczegółowy wdrażający program „Horyzont Europa”** 

Deбата orientacyjna

Rada przeprowadziła debatę orientacyjną.

Sprawy różne

9. a) **Europejska strategia na rzecz infrastruktury badawczej i technologicznej** [2] 12895/25
Informacje przekazane przez Komisję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Komisję.

- b) **Roczne sprawozdanie z postępów w zakresie upraszczania, wdrażania i egzekwowania przepisów za 2025 r.** [2] 13280/25
Informacje przekazane przez Komisję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Komisję.

-
- [1] Pierwsze czytanie
- [S] Specjalna procedura ustawodawcza
- [2] Debata jawna zaproponowana przez prezydencję (art. 8 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Rady)
- [C] Punkt dotyczący wniosku Komisji
-

Oświadczenia do ustawodawczych punktów A zamieszczonych w dok. 13121/25

Ad pkt 5
w wykazie
punktów A:

**Rozporządzenie w sprawie statystyk europejskich dotyczących
ludności i mieszkań**
Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady

OŚWIADCZENIE BULGARII

„Republika Bułgarii popiera wartość dodaną, jaką rozporządzenie w sprawie statystyk europejskich dotyczących ludności i mieszkań wnosi w ustanowienie wspólnych ram prawnych na potrzeby opracowywania, tworzenia i upowszechniania europejskich danych statystycznych dotyczących ludności i mieszkań oraz w modernizację statystyki społecznej w celu lepszego wspierania polityk UE związanych ze zmianami demograficznymi, spójnością społeczną i zrównoważonym rozwojem.

Republika Bułgarii przywiązuje dużą wagę do promowania i ochrony praw podstawowych, których istotną częścią jest równość kobiet i mężczyzn. Jesteśmy i pozostaniemy przywiązani do zasad i wartości Unii Europejskiej zapisanych w traktatach.

W tym względzie Bułgaria zwraca uwagę na orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego Republiki Bułgarii z 2018 r., w którym stwierdził on, że Konwencja Rady Europy o zapobieganiu i zwalczaniu przemocy wobec kobiet i przemocy domowej (»konwencja stambulska«) propaguje koncepcje prawne związane z pojęciem płci, które są niezgodne z podstawowymi zasadami konstytucji Republiki Bułgarii.

W 2021 r. Trybunał Konstytucyjny doprecyzował, że termin »płeć« użyty w konstytucji należy rozumieć w ramach krajowego porządku prawnego jedynie w jego znaczeniu biologicznym (mężczyźni i kobiety). Zgodnie z tymi orzeczeniami Republika Bułgarii oświadcza, że nie może zaakceptować koncepcji służących odróżnieniu płci (ang. »sex«) jako kategorii biologicznej (kobiety i mężczyźni) od płci (ang. »gender«) jako kategorii społecznej oraz że będzie interpretować użycie terminu »płeć« w rozporządzeniu jedynie w znaczeniu biologicznym.

Ponadto dla Republiki Bułgarii jedynym możliwym do zaakceptowania tłumaczeniem terminu »gender« na język bułgarski w tekście rozporządzenia jest »płeć« (bułg. »пол«).

OŚWIADCZENIE CZECH

„Republika Czeska popiera ogólne zasady statystyk europejskich dotyczących ludności i z zadowoleniem przyjmuje szereg aspektów tekstu kompromisowego. Negatywny wpływ na ten tekst ma jednak tempo prac na końcu procesu negocjacyjnego.

Republika Czeska jest nadal przekonana, że proponowane brzmienie art. 3, 5 i 11 jest problematyczne z punktu widzenia ich przyszłego wdrażania w praktyce statystycznej.

Obawy Republiki Czeskiej budzi głównie stosowanie definicji ludności i modelowanie niezarejestrowanej części ludności bez wiarygodnych źródeł danych. Niezwykle ważne jest, by do tworzenia aktualnych statystyk zgodnie ze standardami jakości europejskiej statystyki publicznej wykorzystywać źródła danych administracyjnych skupione wokół rejestru ludności. Terminy przekazywania danych określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia są problematyczne i uda się ich dotrzymać tylko wtedy, gdy dane będą oparte na rzetelnych i kompleksowych źródłach danych administracyjnych.

Republika Czeska uważa, że zabezpieczenie ograniczające zakres niniejszego rozporządzenia i ustalające jego związek z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1700 ustanawiającym wspólne ramy statystyk europejskich dotyczących osób i gospodarstw domowych, opartych na danych na poziomie indywidualnym zbieranych metodą doboru próby jest sformułowane w ostatecznym tekście kompromisowym wyłącznie w odniesieniu do istniejącej treści danych zbieranych na podstawie niniejszego rozporządzenia, a nie ogólnie do danych zbieranych na podstawie prób osób i gospodarstw domowych. Może to w przyszłości doprowadzić do zwiększenia obciążeń dla państw członkowskich i respondentów.

Jeśli chodzi o operacje zbierania danych *ad hoc* na podstawie art. 5, Republika Czeska uważa, że nie nałożą one na państwa członkowskie nadzwyczajnych obciążeń i że będą koncentrować się jedynie na wykorzystaniu istniejących źródeł danych administracyjnych.

Republika Czeska może poprzeć ostateczny tekst kompromisowy, ale z pewnymi zastrzeżeniami przedstawionymi powyżej”.

OŚWIADCZENIE WĘGIER

„Węgry uznają i wspierają równość kobiet i mężczyzn zgodnie z ustawą zasadniczą Węgier oraz prawem pierwotnym, zasadami i wartościami Unii Europejskiej, a także zobowiązaniami i zasadami wynikającymi z prawa międzynarodowego. Równość kobiet i mężczyzn została zapisana w traktatach Unii Europejskiej jako jedna z podstawowych wartości. W związku z powyższym i zgodnie ze swoim prawem krajowym w *projekcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie statystyk europejskich dotyczących ludności i mieszkań, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 862/2007 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 763/2008 i (UE) nr 1260/2013* Węgry interpretują pojęcie »gender« jako odniesienie do »płci« (ang. »sex«), a pojęcie »równości płci« (ang. »gender equality«) jako »zapewnianie równych szans i możliwości kobietom i mężczyznom«”.

Ad pkt 6
w wykazie
punktów A:

Dyrektywa w sprawie praw jazdy, zmieniająca dyrektywę (UE) 2022/2561 i rozporządzenie (UE) 2018/1724 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE i rozporządzenie (UE) 383/2012
Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady

OŚWIADCZENIE CHORWACJI

„Republika Chorwacji ponownie podkreśla znaczenie trzech głównych elementów, które dyrektywa ma uwzględniać, są to: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, prostota stosowania i ogólne ramy.

Jednocześnie należy rozważyć uwarunkowania krajowe i utrzymać obecne dobre praktyki na szczeblu krajowym przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Republika Chorwacji nie mogła poprzeć następujących elementów proponowanego tekstu:

1. Art. 17 nakładający na państwa członkowskie obowiązek wydawania praw jazdy kategorii B i C (oznaczonych kodem unijnym 98.02) wnioskodawcom w wieku 17 lat w ramach modelu jazdy z osobą towarzyszącą.

Prowadzenie pojazdu w wieku 17 lat, nawet pod nadzorem, obniża próg minimalnego wieku stosowany obecnie w Chorwacji i stwarza poważne wyzwania w odniesieniu do egzekwowania prawa, kontroli i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wprowadzenie takiego modelu powinno zatem pozostać opcjonalne, ponieważ jest on ściśle powiązany z krajowymi warunkami ruchu drogowego, istniejącymi politykami w zakresie bezpieczeństwa i zdolnościami w zakresie egzekwowania przepisów.

Wdrożenie tego systemu – oprócz obaw dotyczących bezpieczeństwa – nakładałoby na właściwe organy znaczne obciążenia administracyjne i finansowe. Nadzorowanie przestrzegania warunków dotyczących modelu jazdy z osobą towarzyszącą (kwalifikowalność osób towarzyszących, ograniczenia w prowadzeniu pojazdów, procedury identyfikacji) byłoby złożone, wymagałoby dużej ilości zasobów oraz byłoby trudne do skutecznego egzekwowania w praktyce.

W związku z tym niepokoi nas, że obowiązkowe wdrożenie modelu jazdy z osobą towarzyszącą mogłoby negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu drogowego, spowodować nieproporcjonalne obciążenia administracyjne i wywołać nieprzewidywalne konsekwencje.

2. Przepis wprowadzający obowiązkowy trzytygodniowy termin wydania fizycznego prawa jazdy (motyw 11).

Na mocy obecnie obowiązujących przepisów krajowych prawo jazdy w Chorwacji jest wydawane w ciągu 30 dni w ramach zwykłej procedury. Krótsze terminy obowiązują jedynie w przypadku przyspieszonych i pilnych procedur, które są droższe i w związku z tym rzadko stosowane.

Wprowadzenie na szczeblu UE prawnie wiążącego trzytygodniowego terminu spowodowałoby skrócenie obowiązującej w Chorwacji zwykłej procedury i wymagałoby systemowego dostosowania procesów administracyjnych. Stworzyłoby to dodatkowe obciążenia organizacyjne i finansowe dla właściwych organów oraz zwiększyłoby ogólne koszty procedur, które ostatecznie byłyby ponoszone przez obywateli.

Z tych powodów Chorwacja wyraża przekonanie, że określenie terminu wydawania fizycznych praw jazdy powinno pozostać w kompetencji państw członkowskich, co pozwoli na elastyczność w dostosowywaniu się do krajowych zdolności administracyjnych i struktury kosztów.

Ponieważ ostateczny tekst nie uwzględnia w wystarczającym stopniu powyższych obaw, Republika Chorwacji nie może go poprzeć.

Republika Chorwacji podtrzymuje swoje zobowiązanie do wdrażania ogólnounijnych zharmonizowanych ram prawnych, zapewniających egzekwowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

OŚWIADCZENIE MALTY

„Malta z zadowoleniem przyjęła wnioski Komisji w sprawie pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego, uznając ich znaczenie dla zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE oraz wspierania bezpieczniejszych i inteligentniejszych systemów transportu. Te cele, określone w przedmiotowym pakiecie, są zgodne z krajową wizją i zobowiązaniami Malty.

Malta przyznaje, że wypracowany z Parlamentem Europejskim ostateczny kompromis zawiera pewne konstruktywne poprawki mające na celu znaczną poprawę i istotne wzmocnienie tekstu, w szczególności z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dobrze przyjęta została elastyczność państw członkowskich w zakresie zlecenia kontroli stanu zdrowia w przypadku wnioskodawców ubiegających się po raz pierwszy o prawo jazdy oraz starszych kierowców w momencie odnawiania przez nich prawa jazdy. Ponadto Malta popiera przewidziane w art. 7 utrzymanie minimalnego wieku 18 lat dla posiadaczy prawa jazdy kategorii B w odniesieniu do pełnych uprawnień do kierowania pojazdami. Malta nie jest jednakże w stanie wyrazić podobnego poparcia dla modelu jazdy z osobą towarzyszącą. Chociaż Malta z zadowoleniem przyjmuje dobrowolny charakter tego modelu w odniesieniu do prawa jazdy kategorii C, podtrzymujemy nasze poważne zastrzeżenia co do jego obowiązkowego stosowania w odniesieniu do prawa jazdy kategorii B, w szczególności dlatego, że nie jest on zgodny ze szczególnymi realiami i wyzwaniem związanymi z infrastrukturą drogową Malty. Zważywszy na naszą ograniczoną i silnie zurbanizowaną sieć drogową, wydawanie praw jazdy kategorii B grupie docelowej objętej modelem jazdy z osobą towarzyszącą nie jest zgodne z naszym celem, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taki model wywrze dodatkową presję na sieć drogową Malty, hamując jednocześnie wysiłki rządu na rzecz zachęcania do przesunięcia międzygałęziowego w tej grupie docelowej.

W związku z powyższym, podczas gdy Malta pozostaje w pełni zaangażowana w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i w realizację naszych celów wizji zero, nie możemy poprzeć wstępnego porozumienia osiągniętego przez Radę i Parlament w dniu 24 marca 2025 r.”.

OŚWIADCZENIE ESTONII

„Estonia wyraża uznanie dla ogromnych wysiłków polskiej prezydencji w prowadzeniu rozmów na temat wniosku w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 261/2004 dotyczącego praw pasażerów linii lotniczych oraz dla jej wysiłków na rzecz wypracowania kompromisu między państwami członkowskimi. Estonia podtrzymuje swoje zobowiązanie do ustanowienia jasnych i prostych zasad gwarantujących pasażerom odpowiednią opiekę i pomoc. Jednocześnie ważne jest utrzymanie zrównoważonego podejścia uwzględniającego obowiązki przewoźników lotniczych – w ten sposób wsparty zostanie zrównoważony charakter sektora lotnictwa.

Rozporządzenie przede wszystkim powinno zapewniać pasażerom odpowiednią opiekę i pomoc oraz możliwość dotarcia do miejsca docelowego w jak najkrótszym rozsądnym terminie. Jasny i prosty system odszkodowań ma zasadnicze znaczenie dla zminimalizowania niedogodności podczas zakłóceń oraz dla zachęcenia przewoźników do wykonywania opóźnionych lotów, a nie do ich odwoływania.

W trakcie negocjacji zaproponowano różne progi opóźnień. Estonia popiera wprowadzenie, zgodnie z art. 7 rozporządzenia 261/2004, jednolitego pięciogodzinnego progu opóźnienia dla wszystkich lotów, niezależnie od długości podróży. Oto nasze szczegółowe uzasadnienie:

1. Dzięki zastosowaniu jednego progu rozporządzenie staje się prostsze, obliczanie odszkodowania – łatwiejsze, a zasady odszkodowania dla pasażerów są bardziej zrozumiałe.
2. Z punktu widzenia pasażera wpływ opóźnień lotu jest zasadniczo taki sam, niezależnie od długości trasy podróży. W związku z tym nie ma potrzeby rozróżniania progów odszkodowania w zależności od długości trasy, ponieważ niedogodności wynikające z opóźnień są identyczne.
3. W większości przypadków pięć godzin to wystarczająco dużo czasu, aby przedsiębiorstwa lotnicze mogły naprawić samolot, znaleźć inny statek powietrzny lub zapewnić loty alternatywne.

Z powyższych względów sześciogodzinny próg zaproponowany przez prezydencję w kompromisowym wniosku jest dla nas nie do przyjęcia. Zdaniem Estonii opóźnienia wynoszące co najmniej pięć godzin powodują znaczne niedogodności dla pasażerów i powinny być rekompensowane.

Z uwagi na znaczenie tej kwestii Estonia nie jest w stanie zatwierdzić porozumienia politycznego dotyczącego rozporządzenia w sprawie praw pasażerów lotniczych i w związku z tym wstrzyma się od głosu”.

OŚWIADCZENIE WĘGIER

„Jak podkreśliły państwa członkowskie podczas debaty orientacyjnej, którą prezydencja węgierska zorganizowała w 2024 r., głównym celem zmiany rozporządzenia w sprawie praw pasażerów lotniczych jest uproszczenie środków i zapewnienie równowagi między interesami pasażerów a interesami branży.

Węgry zgłaszały od początku, że brakuje wystarczających danych i analiz, które potwierdzałyby, że zaproponowane środki będą skuteczne i że można zapewnić równowagę między interesami pasażerów a interesami branży. Sygnalizowaliśmy także obawy co do tego, że obowiązek wypłaty odszkodowania za opóźnienie włączono do rozporządzenia bez przeprowadzenia niezbędnych analiz skuteczności tego środka i bez zbadania ewentualnych innych rozwiązań politycznych.

Węgry nie sprzeciwiają się wprowadzeniu odszkodowania za opóźnienie. Uważamy jednak, że dalszy namysł jest niezbędny, aby móc zapewnić równowagę między interesami branży a ochroną pasażerów. Dlatego też na posiedzeniu Rady ds. Transportu w czerwcu 2025 r. powiedzieliśmy się za rozpoczęciem negocjacji z Parlamentem Europejskim tylko pod warunkiem, że Komisja Europejska przygotuje na kolejne negocjacje międzyinstytucjonalne analizę, która zawierać będzie bardziej szczegółowe dane w porównaniu z danymi otrzymanymi przez nas wcześniej.

Wystąpiliśmy o to, aby analiza ta zawierała aktualne informacje – zarówno od pasażerów, jak i od branży – opisujące i oceniające spodziewane skutki rozporządzenia.

»Uwagi techniczne« przedłożone przez Komisję nie zawierają żadnych uzasadnionych dowodów na to, że obowiązek wypłaty odszkodowania za opóźnienie faktycznie zredukuje liczbę opóźnionych lotów i że jest to najlepszy środek do osiągnięcia tego celu. Komisja nadal odwołuje się głównie do starych i nieaktualnych badań, przedstawia założenia (»opóźnienia, za które – jak można założyć – odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze«) zamiast realnych danych i analiz, a dostarczone przez nią dane o opóźnieniach dotyczą tylko lipca 2025 r., co jest zdecydowanie niewystarczające, by służyć za podstawę jakiegokolwiek merytorycznego środka. Ponadto Komisja twierdzi, że przedmiotowy środek może stworzyć niekorzystne warunki konkurencji dla europejskich linii lotniczych, i przyznaje, że w tej chwili nie ma danych na temat innych czynników, które mogą wpływać na relatywną konkurencyjność. Komisja odnotowuje także zwiększenie obciążeń spoczywających na krajowych organach wykonawczych. »Zakłada«, że utworzenie wykazu nadzwyczajnych okoliczności może zmniejszyć te obciążenia, jednak sytuacja jest w rzeczywistości bardziej skomplikowana, bo przyczyn opóźnień jest wiele; dlatego też o wystąpieniu nadzwyczajnych okoliczności trzeba będzie nadal decydować w każdym indywidualnym przypadku.

Ostatnią, ale nie mniej ważną kwestią jest to, że – naszym zdaniem – tekst nie upraszcza, ale dodatkowo komplikuje środki i istotnie utrudnia podróżującym zrozumienie ich praw.

Mając to na uwadze, chcielibyśmy ponownie podkreślić, że nie będziemy w stanie poprzeć porozumienia, które ma zostać osiągnięte z Parlamentem Europejskim, jeżeli nie zostaną przedstawione jasne dowody na to, że przedmiotowe środki będą skuteczne i że możliwe będzie zapewnienie równowagi między interesami pasażerów a interesami branży.

Bardziej szczegółowe wyjaśnienie naszego stanowiska znajduje się w załączniku.

Załącznik

Wniosek Komisji z 2001 r.

Zobowiązanie przewoźników do wypłaty pasażerom odszkodowania za opóźnienie nie było pierwotnym zamiarem Komisji. W swoim pierwszym wniosku Komisja stwierdziła, że »Choć w przypadku opóźnienia pasażerowie odczuwają podobne niedogodności i zdenerwowanie, co w przypadku odmowy przyjęcia na pokład lub odwołania lotu, różnica polega na tym, że operator jest odpowiedzialny za odmowę przyjęcia na pokład i odwołanie lotu (chyba że przyczyny nie leżą w zakresie jego odpowiedzialności), ale nie zawsze za opóźnienie. Inne częste przyczyny związane są z systemami zarządzania ruchem lotniczym lub ograniczeniami przepustowości portu lotniczego. Zgodnie ze swoim komunikatem w sprawie ochrony pasażerów lotniczych Komisja uważa, że w obecnych okolicznościach operatorzy nie powinni być zobowiązani do wypłacania pasażerom odszkodowania za opóźnienie.«¹.

Orzeczenia TSUE

Chociaż w myśl – bardzo kontrowersyjnej – wykładni Trybunału Sprawiedliwości linie lotnicze muszą wypłacać pasażerom odszkodowania za duże opóźnienia, w naszym rozumieniu nie ma obowiązku kodyfikowania orzeczeń TSUE.

Nawet propozycja Komisji, by wprowadzić odszkodowania za opóźnienia, odbiega od tego konkretnego orzeczenia TSUE.

¹ COM(2001) 784 final, pkt 23.

Brak danych i analiz

Chcielibyśmy ponownie zaznaczyć, że w tej chwili nie ma wystarczających dowodów na to, że zobowiązanie linii lotniczych do wypłaty odszkodowań za opóźnienia spowoduje osiągnięcie pożądanego celu, jakim jest zmniejszenie liczby opóźnionych lotów.

Jeżeli celem wprowadzenia odszkodowań za opóźnienia jest jedynie zapewnienie wyższego poziomu ochrony pasażerów (a nie zmniejszenie liczby opóźnionych lotów), należy uważnie ocenić, czy sprawiedliwe jest to, aby cały ciężar spoczywał na przewoźnikach lotniczych, czy przewoźnicy lotniczy mogą ubiegać się od stron trzecich, które spowodowały opóźnienie lub przyczyniły się do niego, o zwrot kwot wypłaconych jako odszkodowanie za opóźnienie, a także czy istnieją alternatywne wykonalne rozwiązania. Dotąd nie przeprowadzono takiej analizy.

Przed wprowadzeniem obowiązku wypłaty odszkodowań za opóźnienia należy zbadać, w jakim stopniu zmieniły się czynniki wymienione we wniosku Komisji z 2001 r. Wprowadzenie nowego obowiązku w rozporządzeniu wymaga analizy dotyczącej jego skuteczności w osiąganiu poświadczonych celów i skutków dla zainteresowanych stron.

W szczególności chcielibyśmy odnieść się do wytycznych Komisji w sprawie lepszego stanowienia prawa², zgodnie z którymi w ocenach skutków gromadzi się dowody (w tym wyniki ewaluacji), aby ocenić, czy przyszłe unijne działania ustawodawcze i działania o charakterze nieustawodawczym są uzasadnione, a jeśli są – jak najlepiej można je zaprojektować, aby osiągnąć założone cele polityki. W ocenach skutków należy wskazać i opisać problem do rozwiązania; określić cele działania UE; sformułować warianty strategiczne, ocenić ich potencjalne skutki i w stosownych przypadkach wskazać wariant preferowany; a także przedstawić, jak oczekiwane wyniki będą monitorowane i oceniane. Ocena skutków służy zgromadzeniu i przeanalizowaniu dowodów ułatwiających kształtowanie polityki. Obejmuje sprawdzenie, czy problem występuje, określenie jego przyczyn, ocenę, czy działanie UE jest potrzebne, oraz przeanalizowanie korzyści i niedociągnięć dostępnych rozwiązań.

W przypadku odszkodowań za opóźnienia takich ocen nie ma.

Jest to raczej wyjątkowe, że Komisja proponuje nowy środek ustawodawczy bez uprzedniego zgromadzenia i przeanalizowania niezbędnych danych służących jego poparciu.

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

Wnioski z badań z 2012 r. i z 2020 r. dotyczących opóźnień

Odpowiadając na nasze obawy, Komisja odniosła się do badania z 2020 r.³ i do oceny skutków z 2013 r.⁴ (opartej na badaniu z 2012 r.⁵) i wskazała, że liczba opóźnień, za które odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze, zmalała z 80% do 70%, i że trudno przeanalizować wpływ odszkodowań na to zmniejszenie.

Badanie z 2020 r. potwierdza, że »całkowita liczba opóźnionych lotów istotnie wzrosła w ostatnich latach i niemal całkowicie podwoiła się w okresie 2014–2018«⁶. Teza, do której odwołuje się Komisja⁷ (czyli: »Na podstawie przekazanych przez CODA danych o opóźnieniach, odsetek opóźnień, za które odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze, wyniósł w latach 2011–2018 między 70% a 80%. Odsetek opóźnień, za które odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze, obniżył się z ok. 80% w 2011 r. do ok. 70% w 2018 r., co pokazuje, że wzrosła liczba opóźnień uznanych za spowodowane wyjątkowymi okolicznościami, np. opóźnienia związane z kontrolą ruchu lotniczego«), pokazuje tylko, że liczba opóźnień, za które odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze, jest niższa w porównaniu z wyższą liczbą opóźnień związanych z kontrolą ruchu lotniczego, jednak nie wiadomo, czy jest ona niższa w porównaniu z wcześniejszymi liczbami opóźnień, za które odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze. Wykres 2.6. z badania z 2020 r. wyraźnie pokazuje wzrost liczby opóźnień, za które odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze.

W badaniu tym stwierdzono: »Choć jest możliwe, że rozporządzenie 261/2004 ma marginalny wpływ na odsetek opóźnionych lotów, nie wydaje się, aby wpływ ten był istotny w porównaniu z innymi czynnikami.«⁸.

Ponadto badanie potwierdza, że nie jest łatwo dokładnie przypisać odpowiedzialność za opóźnienie⁹, a wszystkie opóźnienia niespowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami uznaje za opóźnienia, za które odpowiedzialność ponoszą linie lotnicze¹⁰.

Badanie z 2012 r. potwierdza, że wśród zainteresowanych stron istnieje duża rozbieżność co do interpretacji nadzwyczajnych okoliczności¹¹.

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 Pkt 2.31.

⁷ Pkt 2.45.

⁸ Pkt 2.37.

⁹ Pkt 2.46, nota.

¹⁰ Pkt 2.43.

¹¹ Pkt 7.41.

Jeśli chodzi o koszty odszkodowań za opóźnienia, już w badaniu z 2012 r. stwierdzono ich istotny wzrost¹². W tym względzie chcielibyśmy zauważyć, że wiedza pasażerów na temat przysługujących im praw mogła się znacząco poszerzyć od 2012 r., na skutek czego linie lotnicze ponoszą jeszcze wyższe koszty odszkodowań.

Najważniejsze pytania

Naszym zdaniem dalszego namysłu wymagają następujące kwestie:

1. czy istnieje rodzaj opóźnienia, który leży w interesie linii lotniczych;
2. czy celowe jest zobowiązanie linii lotniczych do wypłaty odszkodowań za opóźnienia, które nie są spowodowane interesem handlowym tych linii i za które linie te nie są odpowiedzialne – mając na uwadze, że linie lotnicze nie mają de facto możliwości ubiegania się o zwrot tych kwot od stron odpowiedzialnych za opóźnienie¹³;
3. czy wraz z wprowadzeniem odszkodowań za opóźnienia zostałaby zapewniona równowaga między ochroną pasażerów a interesami branży – mając na uwadze, że linie lotnicze w swojej obronie nie mogą nawet powoływać się na nadzwyczajne okoliczności w przypadku opóźnień kaskadowych i że często trudno jest stwierdzić wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności z uwagi na wielość czynników powodujących opóźnienie pojedynczego lotu¹⁴;
4. czy wyższe koszty odszkodowań ponoszone przez linie lotnicze będą skutkować wyższymi cenami biletów i czy mogą wpłynąć na konkurencyjność;
5. czy istnieje lepszy sposób na zapewnienie konsumentom większej ochrony przy poszanowaniu interesów branży;
6. czy wzrośnie obciążenie pracą krajowych organów wykonawczych.

Naszym zdaniem powyższe kwestie wymagają dalszego gromadzenia danych i dalszych analiz.

Ponadto konieczne jest podjęcie dużego wysiłku w celu zadbania o to, aby rozporządzenie (czyli prawa pasażera) było łatwo zrozumiałe dla podróżujących.

¹² Pkt 7.53, wykres 7.5.

¹³ Zob. badanie z 2012 r., pkt 7.113 i 7.123.

¹⁴ Zob. badanie z 2020 r., pkt 2.46, nota.

Propozycja

Uważamy, że pospieszne zatwierdzenie zmian znowu może skutkować przyjęciem źle funkcjonującego rozporządzenia. Dlatego proponujemy, aby kwestie wymienione w tym dokumencie zostały uważnie przeanalizowane. Dzięki temu możliwe będzie zapewnienie pożądanej równowagi między ochroną pasażerów a interesami branży oraz przyjęcie rozporządzenia, które wytrzyma próbę czasu”.

OŚWIADCZENIE LITWY

„Litwa ponownie deklaruje ogólne poparcie dla celów wniosku dotyczącego praw pasażerów lotniczych i dostrzega nieustanne starania, które podejmują prezydencja Rady i państwa członkowskie, aby osiągnąć porozumienie w sprawie tego ważnego aktu.

Chociaż doceniamy postępy osiągnięte od czasu poprzednich dyskusji, to jednak obawy Litwy budzi fakt, że niektóre kluczowe elementy projektu w jego obecnym kształcie nadal mogą osłabiać ochronę pasażerów w porównaniu z obecnymi ramami prawnymi. Przepisy art. 7 wniosku wciąż są problematyczne, ponieważ mogą sprawić, że poziom ochrony praw pasażerów będzie niższy w sytuacji, w której lot zostanie zakłócony lub nastąpi opóźnienie przylotu w wyniku spowodowanej odwołaniem zmiany planu podróży. Wprowadzone zmiany mogą skutkować dłuższym czasem oczekiwania lub zmniejszeniem odszkodowania, a tym samym obniżeniem uzasadnionych oczekiwań pasażerów w kwestii jakości usługi.

Litwa podkreśla, że głównym celem aktu chroniącego prawa pasażerów lotniczych powinno być uproszczenie i unowocześnienie istniejących zasad, zapewnienie pewności prawa wszystkim stronom, a jednocześnie zagwarantowanie sprawiedliwej i skutecznej ochrony pasażerów. Odnotowujemy również, że Unia Europejska dysponuje innymi środkami służącymi zwiększeniu konkurencyjności jej sektora lotnictwa. Jednak cel ten nie może zostać osiągnięty kosztem praw pasażerów.

Podsumowując, Litwa podtrzymuje opinię, że ochrona pasażerów jest fundamentem tej inicjatywy ustawodawczej i musi pozostać w jej centrum, tak aby inicjatywa ta miała realną i trwałą wartość dla europejskiego społeczeństwa”.

OŚWIADCZENIE PORTUGALII

„Portugalia dziękuje polskiej prezydencji i poprzednim prezydencjom za pracę włożoną w negocjowanie zmian do rozporządzenia w sprawie praw pasażerów lotniczych.

Portugalia zawsze twierdziła, że jakakolwiek zmiana rozporządzenia powinna nie tylko ułatwić jego wdrażanie, ale przede wszystkim utrzymać lub wzmocnić prawa pasażerów i pozwolić im na korzystanie z ochrony, której standardy ustanowiono w innych regionach świata.

W tym względzie porozumienie polityczne, które zostało przegłosowane przez większość, nie spełnia oczekiwań pasażerów, w szczególności pod kątem progów długości trasy czy czasu podróży, i znacząco wpłynie na państwa członkowskie, które są położone dalej od centrum europejskiego kontynentu, oraz na regiony najbardziej oddalone. Zatwierdzone progi stanowią krok wstecz, jeżeli chodzi o prawa pasażerów, i Portugalia głosuje przeciwko temu porozumieniu politycznemu.

Jednak podczas dalszych negocjacji z Parlamentem Europejskim Portugalia zadeklaruje, że chce nadal konstruktywnie wspierać merytoryczne ulepszenia w prawie Unii Europejskiej, które spełnią oczekiwania wszystkich zainteresowanych stron; szczególny nacisk położy na pasażerów, których interesy od 2004 r. chroni przedmiotowe rozporządzenie”.

Ad pkt 9
w wykazie
punktów A:

Prawo o monitorowaniu gleb
Przyjęcie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i uzasadnienia Rady

OŚWIADCZENIE NIEMIEC

„Niemcy zagłosowały przeciwko projektowi i zgłaszają do protokołu następujące oświadczenie:

Zdrowe gleby są podstawowym warunkiem wielu usług ekosystemowych, takich jak magazynowanie węgla, filtrowanie i magazynowanie wody oraz zatrzymywanie zanieczyszczeń, odpowiedniego i zdrowego żywienia, zaopatrzenia w biomasę rolniczą i leśną oraz naturalnego chłodzenia na obszarach miejskich. Trzeba pilnie działać, by zdrowie gleb, w tym zawartość próchnicy i różnorodność biologiczną gleb, utrzymać, a w miarę możliwości – poprawić. Przy czym zasadnicze znaczenie mają lokalne uwarunkowania w poszczególnych państwach członkowskich. Zdaniem Niemiec projekt prawa o monitorowaniu gleb, uzgodniony między Parlamentem Europejskim a prezydencją Rady, nie uwzględnia w wystarczającym stopniu zasad pomocniczości i proporcjonalności oraz spowoduje dodatkowe obciążenia i doprowadzi do powielania struktur”.

OŚWIADCZENIE SZWECJI

„Szwecja docenia, że ostateczny tekst kompromisowy w dużej mierze daje państwom członkowskim elastyczność i kontrolę. Szwecja przyznaje też, że art. 11 istotnie zmienił się w myśl jej stanowiska (zrezygnowano z prawnie wiążącego charakteru wspólnych zasad zrównoważonego gospodarowania glebami) i że usunięto załącznik III.

Niemniej Szwecja nadal ma zasadnicze wątpliwości co do projektu dyrektywy. Niezmiennie uważa, że projekt spowoduje dodatkowe koszty w stosunku do korzyści, i nie widzi konkretnych zalet, które uzasadniałyby obciążenie administracyjne wynikające z ustanowienia prawnie wiążących wspólnych ram monitorowania. Oszczędność kosztowa tych ram wciąż stoi pod znakiem zapytania, nie ma też popartych dowodami gwarancji jakościowych, że proponowane ramy dadzą się wprowadzić i właściwie stosować do różnych rodzajów gleb. Zdrowie gleb ma w ograniczonym stopniu charakter transgraniczny i podlega kompetencji krajowej.

Ostateczne kompromisowe brzmienie projektu jest bliższe stanowisku Szwecji niż propozycja Komisji, dlatego Szwecja może je w duchu kompromisu zaakceptować. Niemniej Szwecja podkreśla przedstawione wyżej wątpliwości oraz brak gwarancji, że ramy sprawdzą się w praktyce”.
