

Bruxelles, 14 octombrie 2025
(OR. en)

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

PROIECT DE PROCES-VERBAL
CONSILIUL UNIUNII EUROPENE
(Competitivitate (piață internă, industrie, cercetare și spațiu))
29 și 30 septembrie 2025

1. Adoptarea ordinii de zi

Consiliul a adoptat ordinea de zi, astfel cum figurează în documentul 12940/25. La solicitarea Germaniei, Franței și Italiei, Consiliul a convenit să adauge un alt punct „Diverse” în anunțul Comisiei referitor la Actul legislativ privind accelerarea decarbonizării industriale (IDAA), în sesiune publică. La solicitarea Comisiei, Consiliul a convenit să adauge un alt punct „Diverse” în Raportul anual pe 2025 privind progresele înregistrate în ceea ce privește simplificarea, punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației, în sesiune publică.

2. Aprobarea punctelor „A”

a) Lista fără caracter legislativ

13120/25

Consiliul a adoptat toate punctele „A” care figurează în documentul sus-menționat, inclusiv toate documentele COR și REV lingvistice prezentate în vederea adoptării.

În addendum figurează declarații cu privire la aceste puncte.

**b) Lista cu caracter legislativ [Deliberare publică în
temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind
Uniunea Europeană]**

13121/25

Afaceri economice și financiare

**1. Regulamentul de modificare a Regulamentului (UE)
nr. 909/2014 în ceea ce privește introducerea unui ciclu de
decontare mai scurt în Uniune**



12840/25
PE-CONS 23/25
EF

Adoptarea actului legislativ

aprobat de Coreper, partea II, la 24.9.2025

Consiliul a aprobat poziția în primă lectură a Parlamentului European, iar actul propus a fost adoptat în temeiul articolului 294 alineatul (4) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (temei juridic: articolul 114 din TFUE).

Afaceri generale

2. **Regulamentul de modificare a Regulamentului (UE) 2023/956 în ceea ce privește simplificarea și consolidarea mecanismului de ajustare a carbonului la frontieră**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Adoptarea actului legislativ
aprobat de Coreper, partea II, la 24.9.2025

Consiliul a aprobat poziția în primă lectură a Parlamentului European, iar actul propus a fost adoptat în temeiul articolului 294 alineatul (4) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene [temei juridic: articolul 192 alineatul (1) din TFUE].

Justiție și afaceri interne

3. **Regulamentul de modificare a articolului 80 alineatul (9) din Regulamentul (UE) 2018/1727 privind Eurojust**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Adoptarea actului legislativ
aprobat de Coreper, partea II, la 24.9.2025

Consiliul a aprobat poziția în primă lectură a Parlamentului European, iar actul propus a fost adoptat în temeiul articolului 294 alineatul (4) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (temei juridic: articolul 85 din TFUE). În conformitate cu protocoalele relevante anexate la tratate, Danemarca și Irlanda nu au participat la vot.

4. **Înlocuirea anexelor A și B la Regulamentul privind procedurile de insolvență**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Adoptarea actului legislativ
aprobat de Coreper, partea II, la 24.9.2025

Consiliul a aprobat poziția în primă lectură a Parlamentului European, iar actul propus a fost adoptat în temeiul articolului 294 alineatul (4) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene [temei juridic: articolul 81 alineatul (2) literele (a), (c) și (f) din TFUE]. În conformitate cu protocoalele relevante anexate la tratate, Danemarca nu a participat la vot.

Ocuparea forței de muncă și politica socială

5. **Regulamentul privind statisticile europene privind populația și locuințele**  12843/1/25 REV 1
Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC
aprobat de Coreper, partea I, la 24.9.2025

Consiliul a adoptat poziția sa în primă lectură, în conformitate cu articolul 294 alineatul (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și expunerea de motive a Consiliului, cu abținerea Belgiei, Italiei și Finlandei [temei juridic: articolul 338 alineatul (1) din TFUE].

În anexă figurează declarații cu privire la acest punct.

Transporturi

6. **Directiva privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561, a Regulamentului (UE) 2018/1724 și de abrogare a Directivei 2006/126/CE și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012**  12678/25 + ADD 1
Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului
+ 8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS
aprobat de Coreper, partea I, la 24.9.2025

Consiliul a adoptat poziția sa în primă lectură, în conformitate cu articolul 294 alineatul (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și expunerea de motive a Consiliului, cu votul împotriva al Croației și Maltei și cu abținerea Bulgariei și Austriei [temei juridic: articolul 91 alineatul (1) din TFUE].

În anexă figurează declarații cu privire la acest punct.

7. **Directiva privind decăderea din dreptul de a conduce autovehicule**  12679/25
8351/25
+ **COR 1 (fr)**
+ ADD 1
TRANS
Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului
aprobat de Coreper, partea I, la 24.9.2025

Consiliul a adoptat poziția sa în primă lectură, în conformitate cu articolul 294 alineatul (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și expunerea de motive a Consiliului, cu abținerea Austriei [temei juridic: articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE].

8. **Regulamentul privind drepturile pasagerilor din transportul aerian**  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
Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului
aprobat de Coreper, partea I, la 24.9.2025

Consiliul a adoptat poziția sa în primă lectură, în conformitate cu articolul 294 alineatul (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și expunerea de motive a Consiliului, cu votul împotrivă al Germaniei, Spaniei, Portugaliei și Sloveniei și cu abținerea Estoniei și Austriei [temei juridic: articolul 100 alineatul (2) din TFUE].

În anexă figurează declarații cu privire la acest punct.

Mediu

9. Legea privind monitorizarea solului

Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului

aprobat de Coreper, partea I, la 24.9.2025



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

Consiliul a adoptat poziția sa în primă lectură, în conformitate cu articolul 294 alineatul (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și expunerea de motive a Consiliului, cu votul împotriva al Germaniei și cu abținerea Austriei [temei juridic: articolul 192 alineatul (1) din TFUE].

În anexă figurează declarații cu privire la acest punct.

PIAȚĂ INTERNĂ ȘI INDUSTRIE

Deliberări legislative

[Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]

3. Fondul pentru competitivitate

Prezentare din partea Comisiei

Dezbateri de orientare



12723/25

Consiliul a luat act de prezentarea din partea Comisiei și a ținut o dezbateri de orientare.

Activități fără caracter legislativ

4. Simplificare, inclusiv Raportul anual pe 2025 privind progresele înregistrate în ceea ce privește simplificarea, punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației – progrese în direcția reducerii cu 25 % a sarcinilor pentru întreprinderi

Prezentare din partea președinției și a Comisiei

Schimb de opinii

12704/25
+ COR 1 REV 1

Diverse

5. a) **Eliminarea constrângerilor teritoriale nejustificate în materie de aprovizionare**  13010/1/25 REV 1
Informare din partea Austriei, Belgiei, Cehiei, Croației, Greciei, Luxemburgului, Țărilor de Jos și Sloveniei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Austria, Belgia, Cehia, Croația, Grecia, Luxemburg, Țările de Jos și Slovenia.

- b) **Declarația Coaliției pentru semiconductori prin care se solicită revizuirea Regulamentului UE privind cipurile pentru a consolida și a revitaliza poziția Europei în industria mondială a semiconductoarelor**  12898/25
Informare din partea Țărilor de Jos în numele tuturor statelor membre

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Țările de Jos în numele tuturor statelor membre.

- c) **Al treilea dialog strategic cu industria europeană a autovehiculelor (Bruxelles, 12 septembrie 2025)**  13007/25
Informare din partea Comisiei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Comisie.

- d) **Propuneri legislative actuale [Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]**  

- i) **Situația actuală a pachetelor Omnibus**
Informare din partea președinției

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

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- ii) **Reconcilierea obiectivului climatic pentru 2040 cu competitivitatea industrială europeană** 13193/25
Informare din partea Franței

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Franța.

- e) **Document neoficial trilateral comun al Germaniei, Franței și Italiei cu privire la anunțul Comisiei referitor la Actul legislativ privind accelerarea decarbonizării industriale (IDAA)**  13273/25
Informare din partea Germaniei, Franței și Italiei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Germania, Franța și Italia.

CERCETARE

Activități fără caracter legislativ

6. **Concluzii referitoare la importanța cercetării și inovării pentru Strategia UE privind start-upurile și întreprinderile în fază de extindere** 12821/25
Aprobare

Consiliul a aprobat textul concluziilor, astfel cum figurează în documentul sus-menționat.

7. **Concluzii privind un apel la acțiune în domeniul științelor vieții pentru competitivitatea Uniunii** 12838/25
Aprobare

Consiliul a aprobat textul concluziilor, astfel cum figurează în documentul sus-menționat.

Deliberări legislative

[Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]

8. **Pachetul Orizont Europa: programul-cadru pentru cercetare și inovare 2028-2034** 12800/25

a) **Programul-cadru și normele sale de participare și de diseminare** 12800/25

b) **Programul specific de punere în aplicare a programului-cadru Orizont Europa** 12800/25
Dezbateri de orientare

Consiliul a desfășurat o dezbateri de orientare.

Diverse

9. a) **Strategia europeană privind infrastructurile de cercetare și tehnologie** [2] 12895/25
Informare din partea Comisiei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Comisie.

- b) **Raportul anual pe 2025 privind progresele înregistrate în ceea ce privește simplificarea, punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației** [2] 13280/25
Informare din partea Comisiei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Comisie.

-
- [1] Prima lectură
- [S] Procedură legislativă specială
- [2] Dezbateri publice propuse de președinție [articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Consiliului]
- [C] Punct bazat pe o propunere a Comisiei
-

Declarații privind punctele „A” cu caracter legislativ care figurează în documentul 13121/25

**Referitor la
punctul 5 de pe
lista punctelor
„A”:**

Regulamentul privind statisticile europene privind populația și locuințele
Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului

DECLARAȚIA BULGARIEI

„Republica Bulgaria sprijină valoarea adăugată pe care Regulamentul privind statisticile europene privind populația și locuințele o are pentru stabilirea unui cadru juridic comun pentru elaborarea, compilarea și difuzarea de statistici europene privind populația și locuințele și pentru modernizarea statisticilor sociale, astfel încât politicile UE legate de schimbările demografice, de coeziunea socială și de dezvoltarea durabilă să fie mai bine sprijinite.

Republica Bulgaria acordă o importanță deosebită promovării și protecției drepturilor fundamentale, o parte importantă a acestora fiind egalitatea între femei și bărbați. Suntem și vom rămâne dedicați principiilor și valorilor Uniunii Europene, astfel cum sunt consacrate în tratate.

În acest context, Bulgaria atrage atenția că în 2018, Curtea Constituțională a Republicii Bulgaria a adoptat o hotărâre conform căreia Convenția Consiliului Europei privind prevenirea și combaterea violenței împotriva femeilor și a violenței domestice («Convenția de la Istanbul») promovează concepte juridice legate de noțiunea de «gen» care sunt incompatibile cu principiile fundamentale ale Constituției Republicii Bulgaria.

În 2021, Curtea Constituțională a adus o clarificare suplimentară potrivit căreia termenul «sex» utilizat în Constituție trebuie, în contextul ordinii juridice naționale, să fie înțeles numai în sensul său biologic (bărbați și femei). În conformitate cu hotărârile sus-menționate, Republica Bulgaria declară că nu poate accepta concepte care urmăresc să distingă între termenul «sex» privit drept categorie biologică (femei și bărbați) și termenul «gen» privit drept construcție socială și că va interpreta utilizarea termenului «gen» în regulamentul numai în sensul său biologic.

În cele din urmă, Republica Bulgaria va accepta, în textul regulamentului, doar traducerea în limba bulgară a termenului «gen» («gender» în limba engleză) prin termenul «sex» («пол» în bulgară).”

DECLARAȚIA CEHIEI

„Republica Cehă sprijină principiile generale ale ESOP și salută o serie de aspecte ale textului de compromis. Cu toate acestea, textul este afectat în mod negativ de rapiditatea fazei finale a procesului de negociere.

Republica Cehă rămâne convinsă că formularea propusă pentru articolele 3, 5 și 11 este problematică pentru viitoarea lor transpunere în practică în domeniul statisticii.

Principala preocupare a Republicii Cehe este legată de aplicarea definiției populației și a modelării unei părți neînregistrate a populației, în absența oricărei surse fiabile de date. Este extrem de important să se utilizeze surse administrative de date bazate pe registrele de evidență a populației pentru a produce, în timp util, statistici care să respecte standardele de calitate care se impun pentru statisticile oficiale europene. Termenele dificile pentru furnizarea datelor specificate în anexa la prezentul regulament pot fi respectate numai dacă aceste date provin din surse administrative de date fiabile și exhaustive.

Republica Cehă este de părere că măsura de salvagardare care limitează domeniul de aplicare al prezentului regulament și care stabilește relația sa cu Regulamentul (UE) 2019/1700 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unui cadru comun pentru statisticile europene referitoare la persoane și gospodării, bazate pe datele la nivel individual colectate din eșantioane este formulată în textul final de compromis numai prin raportare la conținutul existent al datelor colectate în temeiul prezentului regulament, iar nu, în mod general, în raport cu datele colectate pe baza eșantioanelor de persoane și gospodării. Acest lucru poate duce pe viitor la o creștere a sarcinii care apasă pe statele membre și pe respondenți.

În ceea ce privește colectarea ad-hoc de date în temeiul articolului 5, Republica Cehă consideră că aceasta nu va reprezenta o sarcină deosebită pentru statele membre și că se va axa numai pe utilizarea surselor administrative de date existente.

Republica Cehă poate să sprijine textul final de compromis, dar cu anumite rezerve, menționate mai sus.”

DECLARAȚIA UNGARIEI

„Ungaria recunoaște și promovează egalitatea între bărbați și femei în conformitate cu Legea fundamentală a Ungariei și cu dreptul primar, principiile și valorile Uniunii Europene, precum și cu angajamentele și principiile care decurg din dreptul internațional. Egalitatea între femei și bărbați este consacrată ca valoare fundamentală în tratatele Uniunii Europene. În conformitate cu acestea și cu legislația sa națională, Ungaria interpretează termenul din limba engleză «gender» (gen) ca trimitere la «sex», iar conceptul «egalitate de gen» ca referindu-se la «a oferi șanse și oportunități egale pentru femei și bărbați» în *proiectul de regulament (UE)...* al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile europene privind populația și locuințele, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 862/2007 și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 763/2008 și (UE) nr. 1260/2013.”

Referitor la
punctul 6 de pe
lista punctelor
„A”:

Directiva privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561, a Regulamentului (UE) 2018/1724 și de abrogare a Directivei 2006/126/CE și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012
Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive a Consiliului

DECLARAȚIA CROAȚIEI

„Republica Croația reiterează importanța a trei elemente principale pe care directiva urmărește să le ia în considerare: îmbunătățirea siguranței rutiere, simplitatea aplicării și cadrul general.

În același timp, ar trebui luate în considerare circumstanțele naționale și ar trebui menținute bunele practici actuale la nivel național, fiind asigurat în același timp un nivel ridicat de siguranță rutieră.

Republica Croația nu este în măsură să sprijine următoarele elemente ale textului propus:

1. Articolul 17, care introduce obligația statelor membre de a elibera permise de conducere pentru categoriile B și C solicitanților cu vârsta de 17 ani (cu codul UE 98.02) în cadrul unui regim de conducere însoțită.

Conducerea la vârsta de 17 ani, chiar și sub supraveghere, reduce pragul minim de vârstă aplicat în prezent în Croația și creează provocări semnificative în ceea ce privește aplicarea legii, controlul și siguranța rutieră. Prin urmare, introducerea unui astfel de regim ar trebui să rămână opțională, deoarece acesta este strâns legat de condițiile de trafic naționale, de politicile de siguranță existente și de capacitățile de punere în aplicare.

Pe lângă preocupările legate de siguranță, punerea în aplicare a acestui sistem ar impune autorităților competente sarcini administrative și financiare considerabile. Monitorizarea respectării condițiilor de conducere însoțită (eligibilitatea însoțitorilor, limitările privind conducerea, procedurile de identificare) ar fi complexă, cu utilizare intensivă a resurselor și greu de pus în aplicare în mod eficace în practică.

Prin urmare, suntem preocupați de faptul că punerea în aplicare obligatorie a sistemului de conducere însoțită ar putea afecta negativ siguranța rutieră, genera costuri administrative disproporționate și duce la consecințe imprevizibile.

2. Dispoziția care introduce un termen obligatoriu de trei săptămâni pentru eliberarea permisului de conducere fizic (considerentul 11).

În conformitate cu legislația națională în vigoare, un permis de conducere în Croația este eliberat în termen de 30 de zile în cadrul procedurii normale. Termenele mai scurte există numai în cazul procedurilor accelerate și urgente, care sunt mai costisitoare și, prin urmare, rareori folosite.

Introducerea unui termen obligatoriu de trei săptămâni la nivelul UE ar scurta procedura normală existentă în Croația și ar necesita o ajustare sistemică a proceselor administrative. Acest lucru ar crea sarcini organizaționale și financiare suplimentare pentru autoritățile competente și ar crește costurile totale ale procedurii care ar fi, în cele din urmă, suportate de cetățeni.

Din aceste motive, Croația consideră că termenul pentru eliberarea permiselor de conducere fizice ar trebui să rămână în competența statelor membre, permițând flexibilitatea de adaptare la capacitățile administrative naționale și la structurile de costuri.

Întrucât textul final nu răspunde în mod adecvat preocupărilor menționate mai sus, Republica Croația nu îl poate sprijini.

Republica Croația își menține angajamentul de a pune în aplicare cadrul legislativ armonizat la nivelul UE care va asigura aplicarea celor mai înalte standarde de siguranță rutieră.”

DECLARAȚIA MALTEI

„Malta a salutat propunerile Comisiei din cadrul pachetului privind siguranța rutieră, recunoscând importanța acestora în îmbunătățirea siguranței rutiere în întreaga UE și în promovarea unor sisteme de transport mai sigure și mai inteligente. Aceste obiective stabilite în pachet sunt bine aliniate la viziunea și angajamentele naționale ale Maltei.

Malta recunoaște că compromisul final la care s-a ajuns cu Parlamentul European conține mai multe amendamente constructive menite să amelioreze și să consolideze în mod substanțial textul, în special din perspectiva siguranței rutiere.

Flexibilitatea de care dispun statele membre pentru a continua să impună evaluări medicale pentru solicitanții care cer pentru prima dată un permis de conducere și pentru conducătorii auto în vârstă atunci când își reînnoiesc permisele este bine primită. În plus, Malta sprijină menținerea la 18 ani a vârstei minime pentru drepturile depline de conducere ale titularilor de categorie B, în conformitate cu articolul 7. Cu toate acestea, Malta nu este în măsură să își exprime un sprijin similar pentru regimul de conducere însoțită. Deși Malta salută caracterul facultativ al acestui regim pentru permisele de categoria C, ne menținem rezervele serioase cu privire la aplicarea sa obligatorie în cazul permiselor de categoria B, în special deoarece acest lucru nu se aliniază la realitățile și provocările specifice ale infrastructurii rutiere din Malta. Având în vedere rețeaua noastră rutieră limitată și foarte urbanizată, un permis de categoria B pentru grupul demografic vizat de regimul de conducere însoțită nu se aliniază la obiectivul nostru de îmbunătățire a siguranței rutiere. Un astfel de regim va exercita presiuni suplimentare asupra rețelelor rutiere din Malta, limitând în același timp eforturile guvernului de a încuraja un transfer modal în rândul aceluiași grup demografic.

În acest scop, cu toate că Malta își menține angajamentul deplin de a îmbunătăți siguranța rutieră și de a ne atinge obiectivele strategiei «Viziunea zero», nu suntem în măsură să sprijinim acordul provizoriu la care au ajuns Consiliul și Parlamentul la 24 martie 2025.”

DECLARAȚIA ESTONIEI

„Estonia apreciază eforturile considerabile ale președinției poloneze de a conduce discuțiile legate de propunerea de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 privind drepturile pasagerilor din transportul aerian și eforturile sale de a ajuta statele membre să ajungă la un compromis. Estonia își menține angajamentul de a stabili norme clare și simple care să garanteze o atenție și o asistență adecvate pentru pasageri. În același timp, este important să se mențină o abordare echilibrată, care să țină cont de obligațiile transportatorilor aerieni, sprijinind astfel sustenabilitatea sectorului aviației.

Regulamentul garantează, în primul rând, că pasagerii beneficiază de atenție și asistență corespunzătoare și că aceștia pot ajunge la destinație în timpul cel mai scurt posibil. Un sistem de compensare clar și simplu este esențial pentru a reduce la minimum inconvenientele în timpul perturbărilor și pentru a stimula transportatorii să opereze zborurile întârziate în loc să le anuleze.

În cursul negocierilor, s-au propus diferite praguri de întârziere. Estonia sprijină introducerea unui prag uniform de întârziere de cinci ore pentru toate zborurile, indiferent de durata călătoriei, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. În cele ce urmează, prezentăm raționamentul nostru detaliat.

1. Utilizarea unui prag unic simplifică regulamentul și calcularea compensației și clarifică normele de compensare pentru pasageri.
2. Pentru pasager, impactul zborurilor întârziate este în esență același, indiferent de distanța călătoriei. Prin urmare, nu este necesar să se stabilească diferite praguri de compensare în funcție de distanță, deoarece experiența inconvenientelor cauzate de întârzieri nu variază.
3. În majoritatea cazurilor, un interval de cinci ore este suficient pentru a permite companiilor europene să repare avionul, să găsească o altă aeronavă sau să asigure zboruri alternative.

Având în vedere aceste considerații, pragul de șase ore propus de președinție în propunerea de compromis este inacceptabil pentru noi. Estonia consideră că întârzierile de cel puțin cinci ore generează inconveniente considerabile pentru pasageri și că aceștia ar trebui să primească o compensare.

Având în vedere importanța acestei chestiuni, Estonia nu este în măsură să aprobe acordul politic referitor la Regulamentul privind drepturile pasagerilor din transportul aerian și, prin urmare, se va abține.”

DECLARAȚIA UNGARIEI

„Astfel cum au subliniat statele membre în cursul dezbaterii de orientare organizate de președinția ungară în 2024, unul dintre obiectivele principale ale modificării Regulamentului privind drepturile pasagerilor din transportul aerian este simplificarea măsurilor și găsirea unui echilibru între interesele pasagerilor și cele ale industriei.

Încă de la început, Ungaria a ridicat problema lipsei unor date și analize suficiente care să confirme eficacitatea măsurilor propuse și echilibrul dintre interesele pasagerilor și cele ale industriei. De asemenea, ne-am exprimat îngrijorarea cu privire la introducerea în regulament a obligației de compensare în caz de întârziere, în lipsa studiilor de fond necesare care să analizeze eficacitatea acestei obligații și eventuale opțiuni de politică alternative.

Ungaria nu se opune ideii în sine de introducere a unei compensații în caz de întârziere. Cu toate acestea, considerăm că sunt necesare considerații suplimentare pentru a putea stabili echilibrul corect între interesele industriei și protecția pasagerilor. Acesta este motivul pentru care, în cadrul Consiliului Transporturi din iunie 2025, am sprijinit începerea negocierilor cu Parlamentul European doar cu condiția ca, pentru viitoarele negocieri interinstituționale, Comisia Europeană să pregătească o analiză care să conțină date mai detaliate decât cele primite anterior. Potrivit solicitării noastre, această analiză ar trebui să includă informații actualizate atât din partea pasagerilor, cât și din partea industriei, care să descrie și să evalueze impactul preconizat al regulamentului.

«Contribuția tehnică» prezentată de Comisie nu furnizează nicio dovadă întemeiată care să confirme că obligația de compensare în caz de întârziere va reduce efectiv numărul de întârzieri ale zborurilor și că această măsură este cea mai potrivită pentru atingerea rezultatului respectiv. Comisia se raportează în continuare în principal la studii vechi și depășite, utilizează presupuneri («întârzieri despre care se poate presupune că sunt imputabile companiilor aeriene») în locul unor date și analize reale și furnizează date privind întârzierile doar pentru luna iulie 2025, ceea ce este în mod clar insuficient pentru a servi drept bază pentru orice măsură de fond. În plus, Comisia constată că măsurile ar putea crea un dezavantaj concurențial pentru companiile aeriene europene și recunoaște că, în prezent, nu există date privind alți factori care ar putea avea un impact asupra competitivității relative. Comisia remarcă, de asemenea, sarcina tot mai mare care revine organismelor naționale de aplicare a legii. Comisia «presupune» că enumerarea circumstanțelor extraordinare ar putea reduce această sarcină, dar în realitate situația este mult mai complexă, având în vedere că întârzierile nu sunt cauzate de un singur factor, prin urmare, existența unor circumstanțe extraordinare trebuie în continuare să fie stabilită de la caz la caz.

Nu în ultimul rând, în opinia noastră, textul nu simplifică, ci complică și mai mult măsurile, astfel încât pentru publicul care călătorește devine foarte dificil să își înțeleagă drepturile.

În acest context, am dori să subliniem, încă o dată, că nu vom fi în măsură să sprijinim acordul la care urmează să se ajungă cu Parlamentul European decât dacă se prezintă dovezi clare cu privire la eficacitatea măsurilor și la realizarea unui echilibru între interesele pasagerilor și cele ale industriei.

Pentru o explicație mai detaliată a poziției noastre, vă rugăm să consultați anexa.

Anexă

Propunerea din 2001 a Comisiei

Comisia nu a avut inițial intenția de a-i obliga pe transportatori să acorde pasagerilor compensații în caz de întârziere. În propunerea sa inițială, Comisia a afirmat că «[d]eși întârzierile cauzează pasagerilor neplăceri și frustrări comparabile cu cele resimțite în cazul refuzului la îmbarcare sau al anulării unui zbor, există o diferență între aceste situații care constă în faptul că operatorul este răspunzător pentru refuzul la îmbarcare și pentru anulare (cu excepția unor motive independente de responsabilitatea sa), în timp ce acesta nu este întotdeauna răspunzător în cazul întârzierilor. Alte cauze curente au legătură cu sistemele de gestiune a traficului aerian și cu limitele de capacitate ale aeroporturilor. Astfel cum a afirmat în comunicarea sa privind protecția pasagerilor din transportul aerian, Comisia consideră că în împrejurările actuale operatorii nu ar trebui să fie obligați să acorde compensații pasagerilor ale căror zboruri sunt întârziate.»¹

Hotărârile CJUE

Deși, potrivit interpretării – extrem de controversate – a Curții de Justiție, companiile aeriene au obligația de a acorda compensații pasagerilor în caz de întârzieri prelungite, înțelegerea noastră este că nu există nicio obligație de codificare a hotărârilor CJUE.

Chiar și propunerea Comisiei privind compensarea în caz de întârziere se abate de la textul exact al hotărârii CJUE.

¹ COM (2001) 784 final, punctul 23.

Lipsa datelor și a analizelor

Am dori să reiterăm că, în prezent, nu există dovezi suficiente care să susțină faptul că obligarea companiilor aeriene la plata de compensații în caz de întârzieri va conduce la realizarea obiectivului dorit de reducere a numărului de zboruri întârziate.

În cazul în care scopul introducerii compensării în caz de întârziere este doar de a asigura un nivel ridicat de protecție a pasagerilor (și nu de a reduce numărul de zboruri întârziate), ar trebui să se evalueze în mod riguros dacă este echitabil ca întreaga sarcină să revină transportatorilor aerieni, dacă transportatorii aerieni pot solicita sumele plătite cu titlu de compensație pentru întârziere de la terți care cauzează întârzierea sau contribuie la aceasta și dacă există soluții alternative viabile. Până în prezent nu a fost efectuată o astfel de analiză.

Înainte de introducerea obligației de compensare în caz de întârziere, ar trebui să se analizeze în ce măsură factorii menționați în propunerea din 2001 a Comisiei s-au modificat. Introducerea unei noi obligații în regulament necesită o analiză referitoare la eficacitatea sa în vederea atingerii obiectivelor dorite și la impactul său asupra părților interesate.

Mai precis, dorim să facem trimitere la Orientările Comisiei privind o mai bună legislație², potrivit cărora evaluările impactului colectează dovezi (inclusiv rezultate ale evaluărilor) pentru a determina dacă viitoarea acțiune legislativă sau nelegislativă a UE este justificată și, în caz afirmativ, pentru a analiza modul în care aceasta poate fi optim concepută astfel încât să se atingă obiectivele de politică relevante. Evaluările impactului trebuie să identifice și să descrie problema care trebuie abordată; să stabilească obiective pentru acțiunea UE; să formuleze opțiuni de politică, să evalueze impactul potențial al acestora și, după caz, să identifice o opțiune preferată, precum și să stabilească modul în care rezultatele preconizate vor fi monitorizate și evaluate. Evaluarea impactului presupune colectarea și analizarea dovezilor pentru a sprijini procesul de elaborare a politicilor. Aceasta implică verificarea existenței unei probleme, identificarea cauzelor care stau la baza acesteia, evaluarea necesității unei acțiuni la nivelul UE și analizarea avantajelor și dezavantajelor soluțiilor disponibile.

Nu există astfel de evaluări privind compensarea în caz de întârziere.

Este oarecum neobișnuit ca Comisia să propună introducerea de noi măsuri legislative fără să fi colectat și studiat datele subiacente necesare.

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

Constatările studiilor din 2012 și 2020 privind întârzierile

În răspunsul său la preocupările noastre, Comisia a făcut referire la studiul din 2020³ și la evaluarea impactului din 2013⁴ (care se bazează pe studiul din 2012⁵), subliniind că numărul întârzierilor imputabile companiilor aeriene a scăzut de la 80 % la 70 % și că efectul compensării asupra reducerii întârzierilor imputabile companiilor aeriene este dificil de analizat.

Studiul din 2020 confirmă că «numărul total de zboruri întârziate a crescut semnificativ în ultimii ani și aproape s-a dublat între 2014 și 2018»⁶. Afirmatia la care face referire Comisia⁷ (și anume «Pe baza datelor privind întârzierile furnizate de CODA, ponderea întârzierilor imputabile companiilor aeriene a înregistrat, între 2011 și 2018, valori cuprinse între aproximativ 70 % și 80 %. Întârzierile imputabile companiilor aeriene au scăzut de la aproximativ 80 % în 2011 la aproximativ 70 % în 2018, reflectând o creștere a întârzierilor clasificate drept circumstanțe extraordinare – cum ar fi întârzierile legate de controlul traficului aerian») arată doar că întârzierile imputabile companiilor aeriene au scăzut în raport cu numărul mai mare de întârzieri legate de controlul traficului aerian, dar nu se știe dacă acestea au scăzut în raport cu valorile anterioare ale numărului de întârzieri imputabile companiilor aeriene. Figura 2.6 din acest studiu arată în mod clar creșterea întârzierilor imputabile companiilor aeriene.

Studiul precizează că «Deși este posibil ca Regulamentul nr. 261/2004 să aibă un impact marginal asupra proporției de zboruri întârziate, acesta nu pare să fie semnificativ în comparație cu alți factori.»⁸

În plus, acesta confirmă că nu este ușor să se identifice cu precizie cine este responsabil pentru întârziere⁹ și consideră că toate întârzierile care nu sunt cauzate de circumstanțe extraordinare sunt imputabile companiei aeriene¹⁰.

Studiul din 2012 confirmă că există un dezacord semnificativ între părțile interesate în ceea ce privește interpretarea circumstanțelor extraordinare¹¹.

³ <https://op.europa.eu/ro/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 Punctul 2.31.

⁷ Punctul 2.45.

⁸ Punctul 2.37.

⁹ Punctul 2.46, nota.

¹⁰ Punctul 2.43.

¹¹ Punctul 7.41.

În ceea ce privește costurile aferente compensării în caz de întârziere, studiul din 2012 a arătat deja că acestea au crescut semnificativ¹². În acest sens, am dori să remarcăm că este posibil ca gradul de conștientizare în rândul pasagerilor cu privire la drepturile lor să fi crescut semnificativ din 2012, ceea ce a dus la creșterea suplimentară a costurilor aferente compensării pentru companiile aeriene.

Întrebări esențiale

În opinia noastră, este necesar să se analizeze suplimentar următoarele aspecte:

1. dacă există vreun tip de întârziere care este în interesul companiilor aeriene;
2. dacă este de dorit ca companiile aeriene să fie obligate să plătească compensații pentru întârzierile ale căror cauze nu au legătură cu interesele lor comerciale și pentru care nu sunt răspunzătoare, ținând seama de faptul că companiile aeriene nu sunt în măsură *de facto* să solicite sumele respective de la părțile responsabile¹³;
3. dacă introducerea compensării în caz de întârziere ar conduce la realizarea echilibrului între protecția pasagerilor și interesele industriei, ținând seama de faptul că companiile aeriene nu pot să invoce, în apărarea lor, circumstanțe extraordinare nici măcar în cazul întârzierilor în lanț și că existența unor circumstanțe extraordinare este adesea dificil de stabilit, având în vedere multitudinea de factori care conduc la întârzierea unui singur zbor¹⁴;
4. dacă creșterea costurilor aferente compensării pentru companiile aeriene va duce la creșterea tarifelor, ceea ce ar putea afecta și competitivitatea;
5. dacă există o modalitate mai bună de a asigura un nivel ridicat de protecție a consumatorilor, respectând în același timp interesele industriei;
6. dacă va crește volumul de muncă al organismelor naționale de aplicare a legii.

Considerăm că aceste considerații necesită eforturi suplimentare de colectare și analiză de date.

În plus, sunt necesare eforturi semnificative pentru ca regulamentul (adică drepturile pasagerilor) să fie ușor de înțeles de către publicul care călătorește.

¹² Punctul 7.53, figura 7.5.

¹³ A se vedea studiul din 2012, punctele 7.113 și 7.123.

¹⁴ A se vedea studiul din 2020, punctul 2.46, nota.

Propunere

În opinia noastră, aprobarea modificărilor în mod pripit poate conduce încă o dată la adoptarea unui regulament cu o funcționare defectuoasă. Prin urmare, propunem ca aspectele menționate în prezentul document să fie analizate în detaliu pentru a se putea realiza echilibrul dorit între protecția pasagerilor și interesele industriei și pentru a se adopta un regulament care să treacă proba timpului.”

DECLARAȚIA LITUANIEI

„Lituania își reafirmă sprijinul general pentru obiectivele propunerii privind drepturile pasagerilor din transportul aerian și recunoaște eforturile neîntrerupte depuse de președinția Consiliului și de statele membre pentru a ajunge la un acord cu privire la acest dosar important.

Cu toate acestea, deși recunoaștem progresele înregistrate de la discuțiile anterioare, Lituania rămâne preocupată de faptul că anumite elemente-cheie ale proiectului în forma sa actuală ar putea diminua și mai mult protecția pasagerilor în raport cu cadrul de reglementare actual. Dispozițiile articolului 7 din propunere continuă să pună probleme, deoarece acestea pot reduce nivelul de protecție a drepturilor pasagerilor în cazul unui zbor perturbat sau cu întârziere la sosire din cauza redirectionării ca urmare a unei anulări. Aceste modificări pot duce la prelungirea timpului de așteptare și la diminuarea compensației, reducând astfel așteptările legitime ale pasagerilor în ceea ce privește calitatea serviciilor.

Lituania subliniază că obiectivul principal al legislației care protejează drepturile pasagerilor din transportul aerian ar trebui să rămână acela de a simplifica și moderniza normele existente, asigurând claritatea juridică pentru toate părțile și garantând totodată o protecție justă și eficace a pasagerilor. Precizăm, de asemenea, că Uniunea Europeană are la dispoziție alte mijloace pentru a încuraja competitivitatea sectorului său aviatic. Acest obiectiv nu poate fi însă atins în detrimentul drepturilor pasagerilor.

În concluzie, Lituania își menține opinia potrivit căreia protecția pasagerilor este piatra de temelie a acestei inițiative legislative și trebuie să rămână un element fundamental, astfel încât să se asigure că are o valoare reală și pe termen lung pentru societatea europeană.”

DECLARAȚIA PORTUGALIEI

„Portugalia mulțumește președinției poloneze și președințiilor anterioare pentru toate eforturile depuse în cadrul negocierii modificărilor la Regulamentul privind drepturile pasagerilor din transportul aerian.

Portugalia a susținut întotdeauna că orice revizuire a regulamentului ar trebui nu doar să simplifice punerea sa în aplicare, ci mai ales să mențină sau să consolideze drepturile pasagerilor, permițându-le acestora să beneficieze de un nivel de protecție care a devenit un standard pentru alte regiuni ale lumii.

În acest sens, acordul politic pentru care s-a întrunit votul favorabil al majorității nu răspunde așteptărilor pasagerilor, în special în ceea ce privește pragurile referitoare la distanță sau la durata călătoriilor, cu un impact deosebit asupra statelor membre care sunt mai îndepărtate din punct de vedere geografic de centrul continentului european și asupra regiunilor ultraperiferice. Pragurile aprobate reprezintă un pas înapoi din punctul de vedere al drepturilor pasagerilor, astfel încât Portugalia votează împotriva acordului politic.

Cu toate acestea, Portugalia își exprimă disponibilitatea de a continua, în cadrul negocierilor care vor urma cu Parlamentul European, să pledeze în mod constructiv pentru o îmbunătățire substanțială a legislației Uniunii Europene care să răspundă așteptărilor tuturor părților interesate, acordând o atenție deosebită pasagerilor ale căror interese sunt protejate de acest regulament începând din 2004.”

**Referitor la
punctul 9 de pe
lista punctelor
„A”:**

Legea privind monitorizarea solului
*Adoptarea poziției în primă lectură a Consiliului și a expunerii de motive
a Consiliului*

DECLARAȚIA GERMANIEI

„Germania adaugă următoarea declarație la obiecția ei:

Solurile sănătoase sunt o condiție prealabilă fundamentală pentru multe servicii ecosistemice, cum ar fi stocarea dioxidului de carbon, filtrarea și stocarea apei. Totodată, ele acționează ca un tampon împotriva contaminanților, sunt baza unei alimentații corecte și sănătoase, asigură biomasă agricolă și forestieră și o răcire naturală în zonele urbane. Este imperativ ca sănătatea solului, inclusiv conținutul de humus și biodiversitatea solului, să fie menținută și, acolo unde este posibil, îmbunătățită. Condițiile locale din fiecare stat membru sunt un factor esențial în această privință. În opinia Germaniei, propunerea de lege privind monitorizarea solului, asupra căreia au convenit Parlamentul European și președinția Consiliului, nu ține seama suficient de principiile subsidiarității și proporționalității și ar crea sarcini suplimentare și suprapuneri ale structurilor.”

DECLARAȚIA SUEDIEI

„Suedia apreciază faptul că textul final de compromis garantează în mare măsură flexibilitate și control pentru statele membre. Suedia recunoaște că, prin eliminarea principiilor de gestionare durabilă comune obligatorii din punct de vedere juridic și a anexei III, articolul 11 s-a apropiat în mod substanțial de poziția ei.

Cu toate acestea, nu dispăre preocuparea de bază a Suediei în legătură cu directiva propusă. Suedia rămâne de părere că propunerea va genera costuri suplimentare în raport cu beneficiile aduse și nu poate identifica o valoare adăugată clară care să justifice sarcina administrativă a unui cadru comun de monitorizare obligatoriu din punct de vedere juridic. Nu este încă sigur că acest cadru de monitorizare este eficient din punctul de vedere al costurilor și nu există dovezi care să asigure fezabilitatea și aplicarea corespunzătoare ale cadrului propus pentru diferitele tipuri de soluri. Natura transfrontalieră a sănătății solului este limitată și este legată de competența națională.

Textul final de compromis are ca rezultat o directivă care se apropie mai mult de poziția Suediei în comparație cu propunerea Comisiei. Prin urmare, în spiritul compromisului, Suedia poate accepta textul final de compromis. Cu toate acestea, Suedia subliniază preocupările menționate mai sus, precum și faptul că nu există nicio garanție că acest cadru va funcționa în practică.”
