

Bruselj, 14. oktober 2025
(OR. en)

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

OSNUTEK ZAPISNIKA
SVET EVROPSKE UNIJE
(Konkurenčnost (notranji trg, industrija, raziskave in vesolje))
29. in 30. september 2025

1. Sprejetje dnevnega reda

Svet je sprejel dnevni red iz dokumenta 12940/25. Svet se je strinjal, da se na zahtevo Nemčije, Francije in Italije na javni seji pod „Razno“ doda točka o napovedi Komisije o aktu o pospeševanju razogljíčenja industrije (IDAA). Strinjal se je tudi, da se na zahtevo Komisije na javni seji pod „Razno“ doda točka o letnem poročilu o napredku pri poenostavitvi, izvajanju in izvrševanju za leto 2025.

2. Odobritev točk pod „A“

(a) Seznam nezakonodajnih dejavnosti 13120/25

Svet je sprejel vse točke pod „A“ iz navedenega dokumenta, tudi vse dokumente COR in REV z jezikovnimi spremembami, ki so bili predloženi v sprejetje. Izjave k tem točkam so v dodatku.

(b) Seznam zakonodajnih aktov (javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji) 13121/25

Ekonomске in finančne zadeve

1. Uredba o spremembi Uredbe (EU) št. 909/2014 glede krajšega cikla poravnave v Uniji  12840/25
sprejetje zakonodajnega akta PE-CONS 23/25
Coreper (2. del) odobril 24. septembra 2025 EF

Svet je odobril stališče Evropskega parlamenta v prvi obravnavi in predlagani akt je bil sprejet v skladu s členom 294(4) Pogodbe o delovanju Evropske unije (pravna podlaga: člen 114 PDEU).

Splošne zadeve

2. Uredba o spremembi Uredbe (EU) 2023/956 glede poenostavitve in okrepitve mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah

sprejetje zakonodajnega akta

Coreper (2. del) odobril 24. septembra 2025



12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL

Svet je odobril stališče Evropskega parlamenta v prvi obravnavi in predlagani akt je bil sprejet v skladu s členom 294(4) Pogodbe o delovanju Evropske unije (pravna podlaga: člen 192(1) PDEU).

Pravosodje in notranje zadeve

3. Uredba o spremembi člena 80(9) Uredbe (EU) 2018/1727 o Eurojustu

sprejetje zakonodajnega akta

Coreper (2. del) odobril 24. septembra 2025



12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN

Svet je odobril stališče Evropskega parlamenta v prvi obravnavi in predlagani akt je bil sprejet v skladu s členom 294(4) Pogodbe o delovanju Evropske unije (pravna podlaga: člen 85 PDEU). Danska in Irska v skladu z ustreznimi protokoli, ki so priloženi Pogodbama, nista sodelovali pri glasovanju.

4. Uredba o postopkih v primeru insolventnosti zaradi nadomestitve prilog A in B

sprejetje zakonodajnega akta

Coreper (2. del) odobril 24. septembra 2025



12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV

Svet je odobril stališče Evropskega parlamenta v prvi obravnavi in predlagani akt je bil sprejet v skladu s členom 294(4) Pogodbe o delovanju Evropske unije (pravna podlaga: člen 81(2), točke (a), (c) in (f) PDEU). Danska v skladu z ustreznimi protokoli, ki so priloženi Pogodbama, ni sodelovala pri glasovanju.

Zaposlovanje in socialna politika

5. **Uredba o evropski statistiki o prebivalstvu in stanovanjih sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta**
Coreper (1. del) odobril 24. septembra 2025

 12843/1/25 REV 1
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Svet je v skladu s členom 294(5) Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejel svoje stališče v prvi obravnavi in svojo utemeljitev, pri čemer so se Belgija, Italija in Finska glasovanja vzdržale (pravna podlaga: člen 338(1) PDEU).

Izjave k tej točki so v prilogi.

Promet

6. **Direktiva o vozniških dovoljenjih, spremembi Direktive (EU) 2022/2561 in Uredbe (EU) 2018/1724 ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES in Uredbe (EU) št. 383/2012 sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta**
Coreper (1. del) odobril 24. septembra 2025

 12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS

Svet je v skladu s členom 294(5) Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejel svoje stališče v prvi obravnavi in svojo utemeljitev, pri čemer sta Hrvaška in Malta glasovali proti, Bolgarija in Avstrija pa sta se glasovanja vzdržali (pravna podlaga: člen 91(1) PDEU).

Izjavi k tej točki sta v prilogi.

7. **Direktiva o prepovedih vožnje**
sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta
Coreper (1. del) odobril 24. septembra 2025

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

Svet je v skladu s členom 294(5) Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejel svoje stališče v prvi obravnavi in svojo utemeljitev, pri čemer se je Avstrija glasovanja vzdržala (pravna podlaga: člen 91(1), točka (c) PDEU).

8. **Uredba o pravicah letalskih potnikov**
sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta
Coreper (1. del) odobril 24. septembra 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

Svet je v skladu s členom 294(5) Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejel svoje stališče v prvi obravnavi in svojo utemeljitev, pri čemer so Nemčija, Španija, Portugalska in Slovenija glasovale proti, Estonija in Avstrija pa sta se glasovanja vzdržali (pravna podlaga: člen 100(2) PDEU).

Izjave k tej točki so v prilogi.

Okolje

9. **Zakonodaja o spremljanju tal**
sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta
Coreper (1. del) odobril 24. septembra 2025

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

Svet je v skladu s členom 294(5) Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejel svoje stališče v prvi obravnavi in svojo utemeljitev, pri čemer je Nemčija glasovala proti, Avstrija pa se je glasovanja vzdržala (pravna podlaga: člen 192(1) PDEU).

Izjavi k tej točki sta v prilogi.

NOTRANJI TRG IN INDUSTRIJA

Zakonodajna posvetovanja

(javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)

3. **Sklad za konkurenčnost**
predstavitev s strani Komisije
orientacijska razprava

 12723/25

Svet je prisluhnil predstavitvi Komisije in opravil orientacijsko razpravo.

Nezakonodajne dejavnosti

4. Poenostavitev, vključno z letnim poročilom o napredku pri poenostavitvi, izvajanju in izvrševanju za leto 2025 – napredek pri 25-odstotnem zmanjšanju bremen za podjetja
predstavitev s strani predsedstva in Komisije
izmenjava mnenj

12704/25
+ COR 1 REV 1

Razno

5. (a) **Odprava neupravičenih ozemeljskih omejitev dobave informacije Avstrije, Belgije, Češke, Hrvaške, Grčije, Luksemburga, Nizozemske in Slovenije**  13010/1/25 REV 1

Svet se je seznanil z informacijami Avstrije, Belgije, Češke, Hrvaške, Grčije, Luksemburga, Nizozemske in Slovenije.

- (b) **Izjava koalicije za polprevodnike, v kateri ta poziva k revidiranemu aktu EU o čipih, da bi okrepili in oživili položaj Evrope v svetovni industriji polprevodnikov informacije Nizozemske v imenu vseh držav članic**  12898/25

Svet se je seznanil z informacijami, ki jih je Nizozemska predstavila v imenu vseh držav članic.

- (c) **Tretji strateški dialog z evropsko avtomobilsko industrijo (Bruselj, 12. september 2025) poročanje Komisije**  13007/25

Svet se je seznanil z informacijami Komisije.

- (d) **Zakonodajni predlogi v obravnavi (javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)**  

- (i) **Trenutno stanje svežnjev omnibus informacije predsedstva**

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

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (ii) **Uskladitev podnebnega cilja za leto 2040 z evropsko industrijsko konkurenčnostjo**
informacije Francije

13193/25

Svet se je seznanil z informacijami Francije.

- (e) **Skupni tristranski delovni dokument Nemčije, Francije in Italije v zvezi z napovedjo Komisije o aktu o pospeševanju razogljichenja industrije (IDAA)**
Informacije Nemčije, Francije in Italije

 13273/25

Svet se je seznanil z informacijami Nemčije, Francije in Italije.

RAZISKAVE

Nezakonodajne dejavnosti

6. **Sklepi o pomenu raziskav in inovacij za strategijo EU za zagonska podjetja in podjetja v razširitveni fazi** 12821/25
odobritev

Svet je odobril besedilo sklepov iz navedenega dokumenta.

7. **Sklepi o pozivu k ukrepanju na področju bioznanosti za konkurenčnost Unije** 12838/25
odobritev

Svet je odobril besedilo sklepov iz navedenega dokumenta.

Zakonodajna posvetovanja

(javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)

8. **Sveženj Obzorje Evropa: okvirni program za raziskave in inovacije za obdobje 2028–2034** 12800/25

- a) **Okvirni program in pravila za sodelovanje v programu in razširjanje njegovih rezultatov** 1C

- b) **Posebni program za izvajanje programa Obzorje Evropa** SC
orientacijska razprava

Svet je opravil orientacijsko razpravo.

Razno

9. (a) **Evropska strategija za raziskovalno in tehnološko infrastrukturo** [2] 12895/25
informacije Komisije

Svet se je seznanil z informacijami Komisije.

- (b) **Letno poročilo o napredku pri poenostavitvi, izvajanju in izvrševanju za leto 2025** [2] 13280/25
informacije Komisije

Svet se je seznanil z informacijami Komisije.

-
- [1]** Prva obravnava
[S] Posebni zakonodajni postopek
[2] Javna razprava na predlog predsedstva (člen 8(2) Poslovnika Sveta)
[C] Na podlagi predloga Komisije
-

Izjave k zakonodajnim točkam pod „A“ iz dok. 13121/25

**K točki 5 s
seznama točk pod
„A“:**

**Uredba o evropski statistiki o prebivalstvu in stanovanjih
*sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta***

IZJAVA BOLGARIJE

„Republika Bolgarija podpira dodano vrednost uredbe o evropski statistiki o prebivalstvu in stanovanjih pri določanju skupnega pravnega okvira za razvoj, pripravo in razširjanje evropske statistike o prebivalstvu in stanovanjih ter o posodobitvi socialne statistike, da bi se bolje podprlo politike EU, povezane z demografskimi spremembami, socialno kohezijo in trajnostnim razvojem.

Republika Bolgarija pripisuje velik pomen spodbujanju in varstvu temeljnih pravic, katerih pomemben del je enakost žensk in moških. Smo in bomo še naprej zavezani načelom in vrednotam Evropske unije, kot so zapisani v Pogodbah.

V zvezi s tem Bolgarija opozarja na odločitev ustavnega sodišča Republike Bolgarije iz leta 2018, v kateri je navedlo, da Konvencija Sveta Evrope o preprečevanju nasilja nad ženskami in nasilja v družini ter o boju proti njima (Istanbulska konvencija) promovira pravne koncepte v zvezi s pojmom ‚družbeni spol‘ (angl. ‚gender‘), ki niso skladni s temeljnimi načeli bolgarske ustave.

Leta 2021 je ustavno sodišče dodatno pojasnilo, da bi bilo treba izraz ‚spol‘ (angl. ‚sex‘), ki je uporabljen v ustavi, v okviru nacionalnega pravnega reda razumeti le v biološkem smislu (moški in ženske). V skladu s temi odločitvami Republika Bolgarija izjavlja, da ne more sprejeti pojmov, katerih namen je razlikovati ‚spol‘ (angl. ‚sex‘) kot biološko kategorijo (moški in ženske) od ‚družbenega spola‘ (angl. ‚gender‘) kot družbenega konstrukta, in da bo uporabo pojma ‚spol‘ v uredbi razlagala le v biološkem smislu.

Republika Bolgarija bo torej v besedilu uredbe sprejela prevod angl. izraza ‚gender‘ v bolgarščino samo kot ‚spol‘ (пол v bolgarščini).“

IZJAVA ČEŠKE

„Češka republika podpira splošna načela evropske statistike o prebivalstvu in stanovanjih ter se z več vidikov strinja s kompromisnim besedilom. Vendar pa hitrost konca pogajalskega procesa negativno vpliva nanj.

Češka republika je še vedno prepričana, da je predlagano besedilo členov 3, 5 in 11 problematično za njihovo prihodnje izvajanje v statistični praksi.

Glavni pomislek Češke republike je uporaba opredelitve prebivalstva in modeliranja neregistriranega dela prebivalstva brez zanesljivih virov podatkov. Izjemno pomembno je, da se upravni viri podatkov, osredotočeni na register prebivalstva, uporabijo za pripravo pravočasne statistike v skladu s standardi kakovosti za uradno evropsko statistiko. Zahtevni roki za zagotovitev podatkov, določeni v prilogi k tej uredbi, bodo lahko doseženi le, če bodo podatki temeljili na zanesljivih in celovitih upravnih virih podatkov.

Češka republika meni, da je zaščitni ukrep, ki omejuje področje uporabe te uredbe in določa njeno povezavo z Uredbo (EU) 2019/1700 Evropskega parlamenta in Sveta o ustanovitvi skupnega okvira za evropsko statistiko v zvezi z osebami in gospodinjstvi na podlagi podatkov na individualni ravni, zbranih z vzorci, v končnem kompromisnem besedilu oblikovan le v zvezi z obstoječo vsebino podatkov, zbranih na podlagi te uredbe, in ne na splošno v zvezi s podatki, zbranimi na podlagi vzorcev oseb in gospodinjstev. To bi lahko privedlo do večjega bremena za države članice in dajalce podatkov v prihodnosti.

Kar zadeva ad hoc zbiranje podatkov na podlagi člena 5, Češka republika meni, da to ne bo izredno obremenilo držav članic in da se bo osredotočilo le na uporabo obstoječih upravnih virov podatkov.

Češka republika lahko podpre končno kompromisno besedilo, vendar z nekaterimi navedenimi pridržki.“

IZJAVA MADŽARSKE

„Madžarska priznava in spodbuja enakost med moškimi in ženskami v skladu s svojo ustavo, s primarnim pravom Evropske unije, njenimi načeli in vrednotami ter z zavezami in načeli, ki izhajajo iz mednarodnega prava. Enakost med ženskami in moškimi je v Pogodbah Evropske unije zapisana kot temeljna vrednota. V skladu z navedenim in s svojo nacionalno zakonodajo Madžarska pojem ‚spol‘ (angl. gender) v *osnutku uredbe (EU) .../... Evropskega parlamenta in Sveta o evropski statistiki o prebivalstvu in stanovanjih, spremembi Uredbe (ES) št. 862/2007 in razveljavitvi uredb (ES) št. 763/2008 in (EU) št. 1260/2013* razlaga kot sklicevanje na ‚biološki spol‘ (ang. sex), pojem ‚enakost spolov‘ pa kot ‚zagotavljanje enakih možnosti in priložnosti za ženske in moške‘.“

K točki 6 s
seznama točk pod
„A“:

Direktiva o voznških dovoljenjih, spremembi Direktive (EU) 2022/2561 in Uredbe (EU) 2018/1724 ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES in Uredbe (EU) št. 383/2012
sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta

IZJAVA HRVAŠKE

„Republika Hrvaška ponovno poudarja pomen treh glavnih elementov, ki naj bi jih Direktiva upoštevala: izboljšanje varnosti v cestnem prometu, enostavnost uporabe in splošni okvir.

Hkrati bi bilo treba upoštevati nacionalne okoliščine in ohraniti sedanje dobre prakse na nacionalni ravni, obenem pa zagotoviti visoko raven varnosti v cestnem prometu.

Republika Hrvaška ni mogla podpreti naslednjih elementov predlaganega besedila:

1. člena 17, ki uvaja obveznost držav članic, da izdajo vozniška dovoljenja za kategoriji B in C kandidatom, starim 17 let (s kodo EU 98.02), v okviru sheme vožnje s spremstvom.

Vožnja pri 17 letih, četudi pod nadzorom, znižuje najnižjo starostno mejo, ki se trenutno uporablja na Hrvaškem, in ustvarja precejšnje izzive v smislu izvrševanja zakonodaje, nadzora in varnosti v cestnem prometu. Uvedba take sheme bi zato morala ostati neobvezna, saj je tesno povezana z nacionalnimi razmerami na cesti, obstoječimi varnostnimi politikami in zmogljivostmi izvrševanja.

Poleg varnostnih pomislekov bi izvajanje te sheme pristojnim organom naložilo precejšnje upravno in finančno breme. Spremljanje skladnosti s pogoji za vožnjo s spremstvom (ustrezni spremljevalci, omejitve vožnje, postopki identifikacije) bi bilo zapleteno, zahtevalo bi veliko virov in bi ga bilo v praksi težko učinkovito izvrševati.

Zato nas skrbi, da bi lahko obvezno izvajanje sheme vožnje s spremstvom negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu, ustvarilo nesorazmerne upravne stroške in povzročilo nepredvidljive posledice;

2. določbo o uvedbi obveznega tritedenskega roka za izdajo fizičnega vozniškega dovoljenja (uvodna izjava 11).

V skladu z veljavno nacionalno zakonodajo se vozniško dovoljenje v rednem postopku na Hrvaškem izda v 30 dneh. Krajši roki obstajajo le v pospešenih in nujnih postopkih, ki so dražji in se zato redko uporabljajo.

Uvedba zavezujočega tritedenskega roka na ravni EU bi skrajšala obstoječi redni postopek na Hrvaškem in zahtevala sistemsko prilagoditev upravnih postopkov. To bi ustvarilo dodatno organizacijsko in finančno breme za pristojne organe, povečalo skupne stroške postopka, ki bi se na koncu prenesli na državljane.

Hrvaška zato meni, da bi moral rok za izdajo fizičnih vozniških dovoljenj ostati v pristojnosti držav članic, kar bi omogočilo prožnost za prilagajanje nacionalnim upravnim zmogljivostim in stroškovnim strukturam.

Ker v končnem besedilu zgoraj navedeni pomisleki niso ustrezno upoštevani, ga Republika Hrvaška ne more podpreti.

Republika Hrvaška ostaja zavezana izvajanju usklajenega zakonodajnega okvira na ravni EU, s katerim se bo zagotovilo izvrševanje najvišjih standardov varnosti v cestnem prometu.“

IZJAVA MALTE

„Malta je pozdravila predloge Komisije v okviru svežnja o varnosti v cestnem prometu in priznava njihov pomen pri spodbujanju večje varnosti v cestnem prometu po vsej EU, kar pospešuje uvedbo varnejših in pametnejših prometnih sistemov. Ti cilji iz navedenega svežnja so dobro usklajeni z nacionalno vizijo in zavezami Malte.

Malta priznava, da končni kompromis, dosežen z Evropskim parlamentom, vsebuje več konstruktivnih sprememb, katerih namen je bistveno izboljšati in okrepiti besedilo, zlasti z vidika varnosti v cestnem prometu.

Pozdravlja tudi prožnost za države članice, da še naprej zahtevajo zdravniški pregled za prosilce, ki prvič zaprosijo za vozniško dovoljenje, in za starejše voznike pri podaljšanju njihovih dovoljenj. Poleg tega Malta v skladu s členom 7 podpira ohranitev najnižje starosti za polne vozniške pravice imetnikov kategorije B pri starosti 18 let. Vendar Malta še vedno ne more izraziti podobne podpore za shemo vožnje s spremstvom. Čeprav Malta pozdravlja prostovoljno naravo te sheme za dovoljenja kategorije C, ohranjamo resne zadržke glede njene obvezne uporabe za dovoljenje kategorije B, zlasti ker to ni v skladu z realnimi razmerami in izzivi cestne infrastrukture na Malti. Glede na naše omejeno in visoko urbanizirano cestno omrežje dovoljenje kategorije B za demografsko ciljno skupino sheme vožnje s spremstvom ni v skladu z našim ciljem povečanja varnosti v cestnem prometu. Takšna shema bo dodatno obremenila cestna omrežja Malte, hkrati pa omejila prizadevanja vlade za spodbujanje prehoda na druge oblike prevoza v tej isti demografski skupini.

Zato Malta ostaja v celoti zavezana izboljšanju varnosti v cestnem prometu in doseganju naših ciljev Vizije nič, vendar ne moremo podpreti začasnega dogovora, o katerem sta se Svet in Parlament dogovorila 24. marca 2025.“

IZJAVA ESTONIJE

„Estonija ceni velika prizadevanja poljskega predsedstva pri vodenju razprav o predlogu za revizijo Uredbe (ES) št. 261/2004 o pravicah letalskih potnikov in njegova prizadevanja za doseg kompromisa med državami članicami. Estonija ostaja zavezana vzpostavitvi jasnih in enostavnih pravil, ki zagotavljajo ustrezno oskrbo in pomoč potnikom. Hkrati je pomembno ohraniti uravnotežen pristop, ki upošteva obveznosti letalskih prevoznikov, s čimer se podpira trajnostnost letalskega sektorja.

Uredba predvsem zagotavlja, da so potniki deležni ustrezne oskrbe in pomoči ter da lahko prispejo v namembni kraj takoj, ko je to razumno mogoče. Jasen in enostaven sistem odškodnin je bistven za zmanjšanje nevšečnosti zaradi motenj in za spodbujanje prevoznikov, da opravljajo lete z zamudo, namesto da jih odpovedujejo.

Med pogajanjmi so bili predlagani različni pragovi za zamude. Estonija podpira uvedbo enotnega praga peturne zamude za vse lete, ne glede na dolžino potovanja, v skladu s členom 7 Uredbe 261/2004. Naša podrobna obrazložitev je naslednja:

1. Uporaba enotnega praga poenostavlja Uredbo in izračune odškodnine ter pojasnjuje pravila o odškodninah za potnike.
2. Z vidika potnika je vpliv zamude leta v osnovi enak, ne glede na razdaljo potovanja. Zato ni potrebe po razlikovanju pragov odškodnin glede na razdaljo, saj se izkušnje nevšečnosti zaradi zamud ne razlikujejo.
3. V večini primerov je pet ur dovoljšen čas, da letalski prevozniki popravijo letalo, najdejo drug zrakoplov ali zagotovijo alternativne lete.

Glede na navedeno je prag šestih ur, ki ga je predsedstvo predlagalo v kompromisnem predlogu, za nas nesprejemljiv. Estonija meni, da zamude, ki trajajo pet ur ali več, povzročajo znatne nevšečnosti za potnike, ki bi jim bilo zato treba ponuditi odškodnino.

Glede na pomen tega vprašanja Estonija ne more podpreti političnega dogovora o uredbi o pravicah letalskih potnikov in se bo zato vzdržala.“

IZJAVA MADŽARSKE

„Kot so države članice poudarile med orientacijsko razpravo, ki jo je leta 2024 organiziralo madžarsko predsedstvo, je glavni namen spremembe uredbe o pravicah letalskih potnikov med drugim poenostaviti ukrepe ter najti ravnovesje med interesi potnikov in interesi industrije.

Madžarska že od vsega začetka opozarja, da ni dovolj podatkov in ustrezne analize, ki bi potrjevali učinkovitost predlaganih ukrepov ter ravnovesje med interesi potnikov in industrije. Poleg tega smo izrazili tudi pomisleke glede uvedbe obveznosti odškodnine za zamude v uredbi brez potrebnih podpornih študij, v katerih bi analizirali njeno učinkovitost in preučili različne možnosti politike.

Madžarska ne nasprotuje sami uvedbi odškodnine za zamude. Vendar menimo, da je potreben dodaten premislek, da bi lahko vzpostavili pravo ravnovesje med interesi industrije in varstvom potnikov. Zato smo na seji Sveta za promet junija 2025 podprli začetek pogajanj z Evropskim parlamentom, vendar le pod pogojem, da Evropska komisija za prihodnja medinstitucionalna pogajanja pripravi analizo, ki bo vsebovala podrobnejše podatke od tistih, ki smo jih že prejeli. V skladu z našo zahtevo bi morala ta analiza vključevati posodobljene informacije, pridobljene od potnikov in industrije, ter opis in oceno pričakovanih učinkov uredbe.

„Tehnični prispevek“, ki ga je predložila Komisija, ne vsebuje utemeljenih dokazov, ki bi potrjevali, da se bo z obveznostjo odškodnine za zamude dejansko zmanjšalo število zamud letov in da je ta ukrep najprimernejši za doseg tega rezultata. Komisija se še vedno sklicuje predvsem na stare in zastarele študije, navaja domneve („zamude, za katere bi se lahko domnevalo, da jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom“) namesto dejanskih podatkov in analiz ter predstavlja podatke o zamudah samo za julij 2025, kar očitno ne more biti podlaga za noben konkreten ukrep. Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi lahko zadevni ukrepi evropske letalske prevoznike postavili v slabši konkurenčni položaj, in priznava, da trenutno ni podatkov o drugih dejavnikih, ki bi lahko vplivali na relativno konkurenčnost. Komisija ugotavlja tudi, da so nacionalni izvršilni organi vse bolj obremenjeni. „Predvideva“, da bi s seznamom izrednih razmer lahko zmanjšali to breme, vendar je dejanska situacija veliko bolj zapletena, saj zamude niso posledica enega samega dejavnika, zato je treba obstoj izrednih razmer še vedno ugotavljati za vsak primer posebej.

Nenazadnje besedilo po našem mnenju ukrepov ne poenostavlja, temveč jih dodatno zapleta in potnikom zelo otežuje razumevanje njihovih pravic.

Glede na navedeno želimo ponovno poudariti, da ne bomo mogli podpreti dogovora, ki naj bi ga sklenili z Evropskim parlamentom, če ne bo jasno dokazano, da bodo ukrepi učinkoviti in da bo doseženo ravnovesje med interesi potnikov in industrije.

Podrobnejša razlaga našega stališča je v prilogi.

Priloga

Predlog Komisije iz leta 2001

Prvotni namen Komisije ni bil naložiti prevoznikom obveznost, da potnikom plačajo odškodnino za zamude. Komisija je v prvotnem predlogu navedla, da ,čeprav potniki zaradi zamude doživljajo podobne nevšečnosti in razočaranja kot zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi, se te situacije razlikujejo, in sicer je operater odgovoren za zavrnitev vkrcanja ali odpoved (razen če razlogi presegajo njegovo odgovornost), za zamudo pa ne vedno. Drugi najpogostejši vzroki so sistemi upravljanja zračnega prometa in omejene zmogljivosti letališča. Komisija meni, kot je navedla v sporočilu o varstvu letalskih potnikov, da operaterji v teh okoliščinah ne bi smeli biti dolžni plačati odškodnine potnikom, ki so prizadeti zaradi zamude.¹

Odločitve Sodišča Evropske unije

Čeprav morajo letalski prevozniki v skladu z zelo sporno razlago Sodišča potnikom plačati odškodnino za velike zamude, po našem razumevanju odločitev Sodišča Evropske unije ni treba kodificirati.

Celo predlog Komisije glede odškodnine za zamude odstopa od točne odločitve Sodišča Evropske unije.

¹ COM(2001) 784 final, točka 23.

Pomanjkljivi podatki in analiza

Ponovno želimo poudariti, da trenutno ni zadostnih dokazov, ki bi potrjevali, da bo z obveznostjo letalskih prevoznikov, da plačajo odškodnino za zamude, dosežen želeni cilj zmanjšanja števila letov z zamudo.

Če je namen uvedbe odškodnine za zamude zgolj zagotoviti visoko raven varstva potnikov (in ne zmanjšati števila letov z zamudo), bi bilo treba temeljito oceniti, ali je pravično, da se celotno breme naloži letalskim prevoznikom, ali lahko letalski prevozniki od tretjih strani, ki so povzročile zamudo ali k njej prispevale, zahtevajo zneske, izplačane kot odškodnina za zamude, in ali obstajajo izvedljive alternativne rešitve. Taka analiza do zdaj še ni bila izvedena.

Pred uvedbo obveznosti odškodnine za zamude bi bilo treba preučiti, v kolikšni meri so se spremenili dejavniki, navedeni v predlogu Komisije iz leta 2001. Za uvedbo nove obveznosti v uredbo je potrebna analiza njene učinkovitosti pri doseganju želenih ciljev in njenega učinka na deležnike.

Konkretno se sklicujemo na smernice Komisije za boljše pravno urejanje², v skladu s katerimi se z ocenami učinka zbirajo dokazi (vključno z rezultati ocenjevanja), da se oceni, ali so prihodnji zakonodajni ali nezakonodajni ukrepi EU upravičeni, in – če so upravičeni – kako jih je mogoče kar najboljše zasnovati za doseganje ustreznih ciljev politike. V njih je treba opredeliti in opisati težavo, ki jo je treba rešiti, določiti cilje ukrepov EU, oblikovati možnosti politike, oceniti njihove potencialne učinke in po potrebi opredeliti prednostno možnost ter določiti, kako se bodo pričakovani rezultati spremljali in vrednotili. Pri oceni učinka gre za zbiranje in analiziranje dokazov v podporo oblikovanju politik. Vključuje preverjanje obstoja težave, opredelitev njenih temeljnih vzrokov, oceno, ali je potrebno ukrepanje EU, ter analizo prednosti in slabosti razpoložljivih rešitev.

Take ocene v zvezi z odškodnino za zamude niso bile izvedene.

Zdi se nam nenavadno, da Komisija predlaga uvedbo novih zakonodajnih ukrepov, ne da bi zbrala in preučila potrebne osnovne podatke.

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

Ugotovitve iz študij, izvedenih leta 2012 in 2020, v zvezi z zamudami

Komisija se je v odgovoru na naše pomisleke sklicevala na študijo iz leta 2020³ in oceno učinka iz leta 2013⁴ (ki temelji na študiji iz leta 2012⁵), pri čemer je poudarila, da se je število zamud, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom, zmanjšalo z 80 % na 70 % in da je težko analizirati učinek odškodnin na zmanjšanje zamud, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom.

Študija iz leta 2020 potrjuje, da se je skupno število letov z zamudo v zadnjih letih znatno povečalo, med letoma 2014 in 2018 pa se je skoraj podvojilo⁶. Navedba, na katero se sklicuje Komisija⁷ (tj. ,Na podlagi podatkov o zamudah, ki jih je predložil urad CODA, je delež zamud, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom, med letoma 2011 in 2018 znašal med približno 70 % in 80 %.

Zamude, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom, so se zmanjšale s približno 80 % v letu 2011 na približno 70 % v letu 2018, kar odraža povečanje zamud iz kategorije izrednih razmer, kot so zamude zaradi kontrol zračnega prometa.‘), dokazuje le, da so zamude, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom, manjše v primerjavi z večjim številom zamud zaradi kontrol zračnega prometa, vendar ni znano, ali so se zmanjšale tudi v primerjavi s prejšnjim številom zamud, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom. Slika 2.6 te študije jasno prikazuje povečanje zamud, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom.

V študiji je ugotovljeno, da ima Uredba št. 261/2004 morda zanemarljiv vpliv na delež letov z zamudo, vendar se zdi, da ta v primerjavi z drugimi dejavniki ni pomemben.⁸

Poleg tega je potrjeno, da ni enostavno natančno določiti odgovornosti za zamude⁹, in šteje se, da je vse zamude, ki niso posledica izrednih razmer, mogoče pripisati letalskim prevoznikom¹⁰.

Študija iz leta 2012 potrjuje, da med deležniki obstaja precejšnje nesoglasje glede razlage izrednih razmer¹¹.

³ <https://op.europa.eu/sl/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 Točka 2.31.

⁷ Točka 2.45.

⁸ Točka 2.37.

⁹ Točka 2.46, opomba.

¹⁰ Točka 2.43.

¹¹ Točka 7.41.

Kar zadeva stroške odškodnin za zamude, je že študija iz leta 2012 pokazala znatno povečanje¹². V zvezi s tem želimo opozoriti, da se je ozaveščenost potnikov o njihovih pravicah od leta 2012 najbrž znatno povečala, kar je povzročilo še višje stroške odškodnin za letalske prevoznike.

Bistvena vprašanja

Po našem mnenju je treba dodatno preučiti naslednja vprašanja:

1. ali obstajajo vrste zamud, ki so v interesu letalskih prevoznikov;
2. ali je zaželeno, da se za letalske prevoznike uvede obveznost plačila odškodnine za zamude, ki niso nastale zaradi njihovih poslovnih interesov in za katere niso odgovorni, ob upoštevanju, da letalski prevozniki dejansko ne morejo zahtevati teh zneskov od odgovornih strani¹³;
3. ali bi bilo z uvedbo odškodnine za zamude doseženo ravnovesje med varstvom potnikov in interesi industrije, pri čemer je treba upoštevati, da se letalski prevozniki niti v primeru kopičenja zamud ne morejo sklicevati na izredne razmere in da je obstoj izrednih razmer zaradi več dejavnikov, ki povzročijo zamudo enega leta, pogosto težko ugotoviti¹⁴;
4. ali se bodo zaradi višjih stroškov odškodnin za letalske prevoznike povišale prevoznine, kar bi lahko vplivalo tudi na konkurenčnost;
5. ali obstaja boljši način za zagotovitev visoke ravni varstva potrošnikov ob hkratnem upoštevanju interesov industrije;
6. ali se bo povečala delovna obremenitev nacionalnih izvršilnih organov.

Menimo, da ti pomisleki zahtevajo nadaljnje zbiranje in analizo podatkov.

Poleg tega so potrebna znatna prizadevanja, da bi bila uredba (tj. pravice potnikov) za potnike zlahka razumljiva.

¹² Točka 7.53, slika 7.5.

¹³ Glej študijo iz leta 2012, točki 7.113 in 7.123.

¹⁴ Glej študijo iz leta 2020, točka 2.46, opomba.

Predlog

Po našem mnenju lahko prenačljena odobritev sprememb ponovno privede do sprejetja uredbe, ki ne bo ustrezala svojemu namenu. Zato predlagamo, da se vprašanja iz tega dokumenta temeljito analizirajo, da bi lahko vzpostavili želeno ravnovesje med varstvom potnikov in interesi industrije ter sprejeli uredbo, ki bo prestala preizkus časa.“

IZJAVA LITVE

„Litva ponovno potrjuje, da v splošnem podpira cilje predloga o pravicah letalskih potnikov, in priznava stalna prizadevanja predsedstva Sveta in držav članic za dosego dogovora o tej pomembni zadevi.

Čeprav priznavamo napredek, dosežen v času od prejšnjih razprav, Litva ostaja zaskrbljena, da bi lahko nekateri ključni elementi sedanjega osnutka še vedno oslabili varstvo potnikov v primerjavi z veljavnim regulativnim okvirom. Določbe člena 7 predloga še naprej predstavljajo izziv, saj lahko znižajo raven varstva pravic potnikov v primeru motenj leta ali zamude ob prihodu po spremembi poti zaradi odpovedi. Take spremembe lahko povzročijo daljše čakalne dobe in manjšo odškodnino, to pa bi znižalo legitimna pričakovanja potnikov glede kakovosti storitev.

Litva poudarja, da bi moral glavni cilj zakonodaje o varstvu pravic letalskih potnikov ostati poenostavitev in posodobitev obstoječih pravil, s čimer bi zagotovili pravno jasnost za vse strani ter pošteno in učinkovito varstvo potnikov. Opozarjamo tudi, da ima Evropska unija na voljo druga sredstva za spodbujanje konkurenčnosti svojega letalskega sektorja. Vendar tega cilja ne bi smeli doseči na račun pravic potnikov.

Litva zato vztraja pri stališču, da je varstvo potnikov temelj te zakonodajne pobude in mora ostati v središču, da se zagotovi njena resnična in dolgoročna vrednost za evropsko družbo.“

IZJAVA PORTUGALSKE

„Portugalska se zahvaljuje poljskemu predsedstvu in prejšnjim predsedstvom za vse opravljeno delo pri pogajanjih o spremembah uredbe o pravicah letalskih potnikov.

Portugalska že ves čas poudarja, da namen revizije uredbe ne bi smel biti zgolj poenostaviti njeno izvajanje, temveč predvsem ohraniti ali okrepiti pravice potnikov, da lahko uveljavljajo varstvo, ki določa standarde za druge regije sveta.

V tem smislu politični dogovor, za katerega je glasovala večina, ne ustreza pričakovanjem potnikov, zlasti glede pragov razdalje ali potovalnega časa, kar še posebej vpliva na države članice, ki so geografsko bolj oddaljene od središča evropske celine, in na najbolj oddaljene regije. Odobreni pragovi so z vidika pravic potnikov korak nazaj, zato Portugalska glasuje proti političnemu dogovoru.

Vendar se je Portugalska v prihodnjih pogajanjih z Evropskim parlamentom pripravljena še naprej konstruktivno zavzemati za bistveno izboljšanje zakonodaje Evropske unije, ki bo zadostilo pričakovanjem vseh deležnikov, s posebnim poudarkom na potnikih, katerih interesi so zaščiteni s to uredbo že od leta 2004.“

K točki 9 s
seznama točk pod
„A“:

Zakonodaja o spremljanju tal
sprejetje stališča Sveta v prvi obravnavi in utemeljitve Sveta

IZJAVA NEMČIJE

„Nemčija k svoji zavrnitvi v zapisnik dodaja naslednjo izjavo:

Zdrava tla so predpogoj za številne ekosistemske storitve, kot so skladišča ogljika ter filtriranje in shranjevanje vode. Delujejo tudi kot zaščita pred onesnaževali, služijo kot osnova za zadostno in zdravo prehrano, zagotavljajo kmetijsko in gozdno biomaso ter skrbijo za naravno hlajenje na mestnih območjih. Zdravje tal, vključno z vsebnostjo humusa in biotsko raznovrstnostjo tal, je treba nujno ohraniti ter po možnosti izboljšati. Lokalne razmere v posameznih državah članicah so pri tem bistvenega pomena. Po mnenju Nemčije predlog zakonodaje o spremljanju tal, o katerem sta se dogovorila Evropski parlament in predsedstvo Sveta, ne upošteva v zadostni meri načel subsidiarnosti in sorazmernosti ter bi ustvaril dodatna bremena in podvajanje struktur.“

IZJAVA ŠVEDSKE

„Švedska je zadovoljna, da sta v končnem kompromisnem besedilu v veliki meri ohranjena prožnost in nadzor držav članic. Švedska priznava, da je bil člen 11 s črtanjem pravno zavezujočih skupnih načel trajnostnega upravljanja in črtanjem Priloge III precej spremenjen, tako da je bližje njenemu stališču.

Kljub temu temeljni pomislek Švedske glede predlagane direktive ni odpravljen. Švedska še vedno meni, da bo predlog povzročil dodatne stroške v primerjavi z njegovimi koristmi, in ne vidi jasne dodane vrednosti, ki bi upravičevala upravno breme pravno zavezujočega skupnega okvira za spremljanje. Še vedno ni gotovo, ali bo okvir za spremljanje stroškovno učinkovit, poleg tega ni dokazov, s katerimi bi kakovostno zagotovili, da bo predlagani okvir izvedljiv in da se ga bo dalo ustrezno uporabljati za različne vrste tal. Zdravje tal je le v omejeni meri čezmejne narave in meji na nacionalno pristojnost.

Končno kompromisno besedilo je direktiva, ki je bližje stališču Švedske kot predlog Komisije, zato ga Švedska v duhu kompromisa lahko sprejme. Vendar Švedska izpostavlja zgoraj navedene pomisleke in dejstvo, da ni jamstva, da bo okvir deloval v praksi.“
