

Bryssel den 14 oktober 2025
(OR. en)

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

UTKAST TILL PROTOKOLL

EUROPEISKA UNIONENS RÅD

(konkurrenskraft: inre marknaden, industri, forskning och rymdfrågor)

29 och 30 september 2025

MÖTET MÅNDAGEN DEN 29 SEPTEMBER 2025 (kl. 9.30)

1. Godkännande av dagordningen

Rådet godkände dagordningen i dokument 12940/25. På begäran av Tyskland, Frankrike och Italien enades rådet om att lägga till ytterligare en punkt under ”Övriga frågor” om kommissionens tillkännagivande av rättsakten om påskyndad utfasning av fossila bränslen i industrin, vid ett offentligt sammanträde. På begäran av kommissionen enades rådet om att lägga till ytterligare en punkt under ”Övriga frågor” om den årliga lägesrapporten för 2025 om förenkling, genomförande och efterlevnad, vid ett offentligt sammanträde.

2. Godkännande av A-punkterna

a) Icke lagstiftande verksamhet 13120/25

Rådet antog alla A-punkter i dokumentet ovan, inbegripet alla språkliga COR- och REV-dokument som hade lagts fram för antagande.

Uttalanden till dessa punkter återfinns i addendumet.

b) Lagstiftning (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen) 13121/25

Ekonomiska och finansiella frågor

- 1. Förordningen om ändring av förordning (EU) nr 909/2014 12840/25**
vad gäller en kortare avvecklingscykel i unionen PE-CONS 23/25
Antagande av lagstiftningsakten EF
godkänt av Coreper II den 24 september 2025

Rådet godkände Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen och den föreslagna akten antogs, i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt: (rättslig grund: artikel 114 i EUF-fördraget).

Allmänna frågor

2. **Förordningen om ändring av förordning (EU) 2023/956 vad gäller förenkling och förstärkning av mekanismen för koldioxidjustering vid gränsen**  12818/25
Antagande av lagstiftningsakten PE-CONS 21/25
godkänt av Coreper II den 24 september 2025 SIMPL

Rådet godkände Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen och den föreslagna akten antogs, i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt: (rättslig grund: artikel 192.1 i EUF-fördraget).

Rättsliga och inrikes frågor

3. **Förordningen om ändring av artikel 80.9 i Eurojustförordningen (EU) 2018/1727**  12846/25
Antagande av lagstiftningsakten PE-CONS 33/25
godkänt av Coreper II den 24 september 2025 COPEN

Rådet godkände Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen och den föreslagna akten antogs, i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt: (rättslig grund: artikel 85 i EUF-fördraget). I enlighet med de relevanta protokoll som är fogade till fördragen deltog Danmark och Irland inte i omröstningen.

4. **Förordningen om insolvensförfaranden för att ersätta dess bilagor A och B**  12845/25
Antagande av lagstiftningsakten PE-CONS 30/25
godkänt av Coreper II den 24 september 2025 JUSTCIV

Rådet godkände Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen och den föreslagna akten antogs, i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt: (rättslig grund: artikel 81.2 a, c och f i EUF-fördraget). I enlighet med de relevanta protokoll som är fogade till fördragen deltog Danmark inte i omröstningen.

Sysselsättning och socialpolitik

5. **Förordningen om europeisk statistik om befolkning och bostäder**
Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering
godkänt av Coreper I den 24 september 2025

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

Rådet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen, i enlighet med artikel 294.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, samt rådets motivering, varvid Belgien, Italien och Finland avstod från att rösta (rättslig grund: artikel 338.1 i EUF-fördraget).

Uttalanden till denna punkt återfinns i bilagan.

Transport

6. **Direktivet om körkort och om ändring av direktiv (EU) 2022/2561 och förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av direktiv 2006/126/EG och förordning (EU) nr 383/2012**
Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering
godkänt av Coreper I den 24 september 2025

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

Rådet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen, i enlighet med artikel 294.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, samt rådets motivering, varvid Kroatien och Malta röstade emot och Bulgarien och Österrike avstod från att rösta (rättslig grund: artikel 91.1 i EUF-fördraget).

Uttalanden till denna punkt återfinns i bilagan.

7. Direktivet om kördiskvalifikationer

Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering
godkänt av Coreper I den 24 september 2025

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

Rådet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen, i enlighet med artikel 294.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, samt rådets motivering, varvid Österrike avstod från att rösta (rättslig grund: artikel 91.1 c i EUF-fördraget).

8. Förordningen om flygpassagerares rättigheter

Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering
godkänt av Coreper I den 24 september 2025

IC 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

Rådet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen, i enlighet med artikel 294.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, samt rådets motivering, varvid Tyskland, Spanien, Portugal och Slovenien röstade emot och Estland och Österrike avstod från att rösta (rättslig grund: artikel 100.2 i EUF-fördraget).

Uttalanden till denna punkt återfinns i bilagan.

Miljö

9. Direktivet om markövervakning

Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering

godkänt av Coreper I den 24 september 2025



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

Rådet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen, i enlighet med artikel 294.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, samt rådets motivering, varvid Tyskland röstade emot och Österrike avstod från att rösta (rättslig grund: artikel 192.1 i EUF-fördraget).

Uttalanden till denna punkt återfinns i bilagan.

INRE MARKNADEN OCH INDUSTRI

Lagstiftningsöverläggningar

(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

3. Konkurrenskraftsfonden

Föredragning av kommissionen

Riktlinjedebatt



12723/25

Rådet noterade kommissionens föredragning och höll en riktlinjedebatt.

Icke lagstiftande verksamhet

4. Förenkling, inbegripet 2025 års årliga lägesrapport om förenkling, genomförande och efterlevnad – mot en minskning av företagens bördor med 25 %

Föredragning av ordförandeskapet och kommissionen

Diskussion

12704/25
+ COR 1 REV 1

Övriga frågor

5. a) **Ett upphörande av omotiverade territoriella utbudsbegränsningar**  13010/1/25 REV 1
Information från Österrike, Belgien, Tjeckien, Kroatien, Grekland, Luxemburg, Nederländerna och Slovenien

Rådet noterade informationen från Österrike, Belgien, Tjeckien, Kroatien, Grekland, Luxemburg, Nederländerna och Slovenien.

- b) **Förklaring från Semicon-koalitionen med krav på en reviderad EU-förordning om halvledare för att stärka och blåsa nytt liv i Europas ställning inom den globala halvledarindustrin**  12898/25
Information från Nederländerna på alla medlemsstaters vägnar

Rådet noterade informationen från Nederländerna på alla medlemsstaters vägnar.

- c) **Tredje strategiska dialogen med den europeiska bilindustrin (Bryssel den 12 september 2025)**  13007/25
Information från kommissionen

Rådet noterade informationen från kommissionen.

- d) **Aktuella lagstiftningsförslag (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)**  

- i) **Lägesrapport om omnibuspaketen**
Information från ordförandeskapet

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

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- ii) **Hur man förenar klimatmålet för 2040 med den europeiska industrins konkurrenskraft**
Information från Frankrike

13193/25

Rådet noterade informationen från Frankrike.

- e) **Gemensamt trilateralt icke-officiellt dokument från Tyskland, Frankrike och Italien om kommissionens tillkännagivande av rättsakten om påskyndad utfasning av fossila bränslen i industrin**
Information från Tyskland, Frankrike och Italien

 13273/25

Rådet noterade informationen från Tyskland, Frankrike och Italien.

MÖTET TISDAGEN DEN 30 SEPTEMBER 2025 (kl. 9.30)

FORSKNING

Icke lagstiftande verksamhet

6. Slutsatser om vikten av forskning och innovation för EU:s strategi för uppstartsföretag och expanderande företag 12821/25
Godkännande

Rådet godkände slutsatserna enligt det ovannämnda dokumentet.

7. Slutsatser om en uppmaning till insatser inom livsvetenskaper med sikte på unionens konkurrenskraft 12838/25
Godkännande

Rådet godkände slutsatserna enligt det ovannämnda dokumentet.

Lagstiftningsöverläggningar

(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

8. Horisont Europa-paketet: ramprogrammet för forskning och innovation 2028–2034 12800/25

- a) Ramprogrammet och dess regler för deltagande och spridning



- b) Särskilt program för genomförande av Horisont Europa



Riktlinjedebatt

Rådet höll en riktlinjedebatt.

Övriga frågor

9. a) **En europeisk strategi för forsknings- och teknikinfrastruktur**

 12895/25

Information från kommissionen

Rådet noterade informationen från kommissionen.

- b) **Den årliga lägesrapporten för 2025 om förenkling, genomförande och efterlevnad**

 13280/25

Information från kommissionen

Rådet noterade informationen från kommissionen.

-
-  Första behandlingen
-  Särskilt lagstiftningsförfarande
-  Offentlig debatt på förslag av ordförandeskapet (artikel 8.2 i rådets arbetsordning)
-  Punkt baserad på ett förslag från kommissionen
-

Uttalanden till A-punkterna om lagstiftande verksamhet i dok. 13121/25**Till A-punkt 5:****Förordningen om europeisk statistik om befolkning och bostäder***Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering***UTTALANDE FRÅN BULGARIEN**

”Republiken Bulgarien stöder mervärdet av förordningen om europeisk statistik om befolkning och bostäder när det gäller att fastställa en gemensam rättslig ram för utvecklandet, framställandet och spridandet av europeisk statistik om befolkning och bostäder och att modernisera statistik i sociala frågor i syfte att bättre stödja EU:s politik avseende demografiska förändringar, social sammanhållning och hållbar utveckling.

Republiken Bulgarien fäster stor vikt vid främjandet och skyddet av grundläggande rättigheter, där jämställdhet mellan kvinnor och män ingår som en viktig del. Vi står och kommer att stå fast vid Europeiska unionens principer och värden i enlighet med fördragen.

I detta avseende noterar Bulgarien domen från Republiken Bulgariens författningsdomstol från 2018, där det anges att Europarådets konvention om förebyggande och bekämpning av våld mot kvinnor och av våld i hemmet (Istanbulkonventionen) främjar rättsliga begrepp som rör begreppet ’kön’ (’gender’) som är oförenliga med de grundläggande principerna i Republiken Bulgariens konstitution.

År 2021 klargjorde författningsdomstolen vidare att termen ’kön’ (’gender’), som används i konstitutionen inom ramen för den nationella rättsordningen, ska förstås endast i sin biologiska betydelse (män och kvinnor). I linje med dessa beslut förklarar Republiken Bulgarien att den inte kan godta begrepp som syftar till att särskilja ’kön’ (’sex’) som en biologisk kategori (män och kvinnor) från ’kön’ som en social kategori (’gender’) och att den kommer att tolka användningen av termen ’kön’ i förordningen endast i dess biologiska mening.

Slutligen kommer Bulgarien i förordningstexten att godta översättningen av termen ’gender’ till bulgariska endast som ’kön’.”

UTTALANDE FRÅN TJECKIEN

”Republiken Tjeckien stöder de allmänna principerna i förordningen om europeisk statistik om befolkning och bostäder och välkomnar ett antal aspekter av kompromisstexten. Den påverkas dock negativt av takten i förhandlingsprocessens slutskede.

Republiken Tjeckien är fortfarande övertygat om att den föreslagna lydelsen i artiklarna 3, 5 och 11 är problematisk för det framtida genomförandet av dessa artiklar i statistisk praxis.

Tjeckiens största bekymmer är tillämpningen av befolkningsdefinitionen och modelleringen av oregistrerade delar av befolkningen utan tillförlitliga datakällor. Det är av yttersta vikt att använda administrativa datakällor som är inriktade på befolkningsregister för att framställa aktuell statistik i enlighet med kvalitetsnormerna för europeisk officiell statistik. De krävande tidsfristerna för tillhandahållandet av de uppgifter som anges i bilagan till förordningen kan endast uppnås om de kan baseras på sunda och heltäckande administrativa datakällor.

Republiken Tjeckien anser att den skyddsåtgärd som begränsar förordningens tillämpningsområde och fastställer dess förhållande till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1700 om fastställande av en gemensam ram för europeisk statistik om personer och hushåll, som grundas på uppgifter på individnivå som samlas in genom urvalsundersökningar i den slutliga kompromisstexten endast formuleras i förhållande till det befintliga innehållet i de uppgifter som samlas in enligt denna förordning och inte generellt till uppgifter som samlas in på grundval av urval av personer och hushåll. Detta kan leda till en framtida ökning av bördan för medlemsstaterna och uppgiftslämnarna.

När det gäller insamlingar av särskilda uppgifter enligt artikel 5 anser Republiken Tjeckien att dessa inte kommer att medföra någon extraordinär börda för medlemsstaterna och att de endast kommer att vara inriktade på användningen av befintliga administrativa uppgiftskällor.

Republiken Tjeckien kan stödja den slutliga kompromisstexten, men med de reservationer som anges ovan.”

UTTALANDE FRÅN UNGERN

”Ungern erkänner och främjar jämställdhet mellan kvinnor och män i enlighet med Ungerns grundlag och Europeiska unionens primärrätt, principer och värden samt de åtaganden och principer som följer av internationell rätt. Jämställdhet mellan kvinnor och män stadfästs i Europeiska unionens fördrag som ett grundläggande värde. I enlighet med detta och med sin nationella lagstiftning tolkar Ungern i utkastet till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) .../... om europeisk statistik om befolkning och bostäder, om ändring av förordning (EG) nr 862/2007 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 763/2008 och (EU) nr 1260/2013 begreppet ’kön’ (gender) som en hänvisning till ’biologiskt kön’ och begreppet ’jämställdhet’ (gender equality) som en hänvisning till ’lika rättigheter och möjligheter för kvinnor och män’.”

Till A-punkt 6: **Direktivet om körkort och om ändring av direktiv (EU) 2022/2561 och förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av direktiv 2006/126/EG och förordning (EU) nr 383/2012**
Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering

UTTALANDE FRÅN KROATIEN

”Republiken Kroatien upprepar betydelsen av tre viktiga aspekter som är avsedda att tas i beaktande i direktivet: förbättrad trafiksäkerhet, enkel tillämpning och det allmänna ramverket.

Samtidigt bör även nationella omständigheter beaktas och nuvarande god praxis på nationell nivå bör bibehållas, samtidigt som en hög trafiksäkerhetsnivå säkerställs.

Republiken Kroatien kunde inte stödja följande inslag i den föreslagna texten:

1. Artikel 17, som inför en skyldighet för medlemsstaterna att utfärda körkort för kategorierna B och C till sökande som är 17 år (med unionskod 98.02) inom ramen för ett system med beledsagad körning.

Körning vid 17 års ålder, även om det sker under övervakning, innebär en sänkning av den lägsta åldersgräns som för närvarande tillämpas i Kroatien och medför avsevärda utmaningar i fråga om brottsbekämpning, kontroll och trafiksäkerhet. Införandet av ett sådant system bör därför vara frivilligt, eftersom det är nära kopplat till nationella trafikförhållanden, befintlig säkerhetspolitik och kapacitet att kontrollera efterlevnaden.

Utöver säkerhetsfrågorna skulle genomförandet av detta system medföra betydande administrativa och ekonomiska bördor för de behöriga myndigheterna. Det skulle vara komplicerat, resurskrävande och svårt att på ett effektivt sätt kontrollera efterlevnaden i praktiken av villkoren för beledsagad körning (beledsagarens behörighet, körbegränsningar, identifieringsförfaranden).

Vi hyser därför farhågor om att ett obligatoriskt införande av systemet med beledsagad körning skulle kunna inverka negativt på trafiksäkerheten, medföra oproportionerliga administrativa kostnader och få oförutsebara konsekvenser.

2. Bestämmelsen om en obligatorisk tidsfrist på tre veckor för utfärdande av det fysiska körkortet (skäl 11).

Enligt gällande nationell lagstiftning utfärdas ett körkort i Kroatien inom 30 dagar vid ordinarie förfarande. Kortare tidsfrister förekommer endast i påskyndade och brådskande förfaranden, som är dyrare och därför sällan används.

En bindande tidsfrist på tre veckor som införs på EU-nivå skulle förkorta det befintliga ordinarie förfarandet i Kroatien och kräva en systemanpassning av de administrativa förfarandena. Detta skulle medföra ytterligare organisatoriska och ekonomiska bördor för de behöriga myndigheterna och öka de totala kostnaderna för förfarandet, vilket i slutändan skulle läggas över på medborgarna.

Av dessa skäl anser Kroatien att tidsfristen för utfärdande av fysiska körkort även fortsättningsvis bör vara medlemsstaternas behörighet, med flexibilitet för anpassning till den nationella administrativa kapaciteten och kostnadsstrukturen.

Eftersom den slutliga texten inte på ett tillfredsställande sätt åtgärdar ovannämnda farhågor kan Republiken Kroatien inte stödja den.

Republiken Kroatien står fast vid sitt åtagande att genomföra den EU-omfattande harmoniserade rättsliga ram som kommer att säkerställa efterlevnaden av de högsta standarderna i fråga om trafiksäkerhet.”

UTTALANDE FRÅN MALTA

”Malta har med tillfredsställelse välkomnat kommissionens förslag inom ramen för trafiksäkerhetspaketet och erkänt förslagets betydelse för att främja trafiksäkerheten i hela EU och bidra till säkrare och smartare transportsystem. Dessa mål i paketet ligger väl i linje med Maltas nationella vision och åtaganden.

Malta erkänner att den slutliga kompromiss som nåtts med Europaparlamentet innehåller flera konstruktiva ändringsförslag som syftar till att i hög grad förbättra och stärka texten, särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Flexibiliteten för medlemsstaterna att även fortsättningsvis kräva medicinska bedömningar för förstagångssökande av körkort och för äldre förare när de förnyar sina körkort välkomnas.

Dessutom stöder Malta bibehållandet av minimiåldern 18 år för fullständiga körrättigheter för innehavare av körkort i kategori B i enlighet med artikel 7. Malta kan dock fortfarande inte på samma sätt ställa sig bakom systemet med beledsagad körning. Malta välkomnar att detta system är frivilligt för kategori C-körkort, men vi vidhåller våra allvarliga invändningar mot dess obligatoriska tillämpning på körkort i kategori B, särskilt eftersom detta inte överensstämmer med den verklighet och de utmaningar som gäller för Maltas särskilda väginfrastruktur. Med tanke på vårt begränsade och starkt urbaniserade vägnät är ett körkort i kategori B för den befolkningsgrupp som systemet med beledsagad körning är avsett för inte förenligt med vårt mål att öka trafiksäkerheten. Ett sådant system kommer att sätta ytterligare press på Maltas vägnät och samtidigt begränsa regeringen i dess ansträngningar att uppmuntra till en trafikomställning inom just denna befolkningsgrupp.

Malta står fast vid sitt åtagande att förbättra trafiksäkerheten och uppnå målen för nollvisionen, men vi kan inte stödja den preliminära överenskommelse som nåddes mellan rådet och parlamentet den 24 mars 2025.”

Förordningen om flygpassagerares rättigheter

Till A-punkt 8:

Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering

UTTALANDE FRÅN ESTLAND

”Estland uttrycker sin uppskattning för det polska ordförandeskapets stora ansträngningar att leda diskussionerna om förslaget till översyn av förordning (EG) nr 261/2004 om flygpassagerares rättigheter och dess ansträngningar för att nå en kompromiss mellan medlemsstaterna. Estland står fast vid sitt åtagande att fastställa tydliga och enkla regler som garanterar adekvat service och assistans för passagerare. Samtidigt är det viktigt att upprätthålla en balanserad strategi som tar hänsyn till lufttrafikföretagens skyldigheter och därigenom stöder luftfartssektorns hållbarhet.

Förordningen ska i första hand säkerställa att passagerare får lämplig service och assistans och att de kan nå sin destination så snart det rimligen är möjligt. Ett tydligt och enkelt kompensationssystem är nödvändigt för att minimera olägenheterna vid störningar och för att ge lufttrafikföretagen incitament att genomföra försenade flygningar i stället för att ställa in dem.

Under förhandlingarna föreslogs olika tröskelvärden för förseningar. Estland stöder införandet av en enhetlig tröskel för förseningar på fem timmar för alla flygningar, oavsett resans längd, i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 261/2004. Vårt utförliga resonemang är som följer:

1. Användningen av ett enda tröskelvärde förenklar förordningen, gör det enklare att beräkna kompensation och förtydligar kompensationsreglerna för passagerare.
2. Ur passagerarens synvinkel är effekterna av försenade flygningar i grunden desamma, oavsett resans längd. Det finns därför inget behov av att skilja mellan kompensationströskelvärden på grundval av avstånd, eftersom upplevelsen av olägenheter på grund av förseningar inte varierar.
3. I de flesta fall är fem timmar tillräckligt med tid för att flygbolagen ska kunna reparera flygplanet, hitta ett annat flygplan eller erbjuda alternativa flygningar.

Mot bakgrund av dessa överväganden är den sextimmarströskel som ordförandeskapet föreslår i kompromissförslaget oacceptabel för oss. Estland anser att förseningar på fem timmar eller mer leder till betydande olägenheter för passagerarna och bör kompenseras.

Med tanke på frågans betydelse kan Estland inte stödja den politiska överenskommelsen om förordningen om flygpassagerares rättigheter och kommer därför att avstå från att rösta.”

UTTALANDE FRÅN UNGERN

”Såsom medlemsstaterna underströk vid den riktlinjedebatt som det ungerska ordförandeskapet anordnade 2024 är huvudsyftet med ändringen av förordningen om flygpassagerares rättigheter bland annat att förenkla åtgärderna och uppnå en balans mellan passagerarnas och branschens intressen.

Ungern har redan från början tagit upp problemet med bristen på tillräckliga uppgifter och analyser som bekräftar de föreslagna åtgärdernas ändamålsenlighet och balansen mellan passagerarnas och branschens intressen. Vi uttryckte också oro över införandet av en skyldighet att ge kompensation för förseningar i förordningen utan nödvändiga bakgrundsstudier som analyserar dess ändamålsenlighet och olika möjliga politiska alternativ.

Ungern motsätter sig inte införandet av kompensation för förseningar i sig. Vi anser dock att det behövs ytterligare överväganden för att kunna uppnå rätt balans mellan branschens intressen och passagerarskyddet. Detta är anledningen till att vi vid mötet i rådet (transport) i juni 2025 endast stödde inledandet av förhandlingarna med Europaparlamentet på villkor att Europeiska kommissionen inför de kommande interinstitutionella förhandlingarna utarbetar en analys som innehåller mer detaljerade uppgifter än vad vi tidigare har fått. Enligt vår begäran bör denna analys omfatta aktuell information från både passagerare och branschen som beskriver och bedömer de förväntade effekterna av förordningen.

De ’tekniska synpunkter’ som kommissionen lämnat ger inte några underbyggda belägg som bekräftar att skyldigheten att ge kompensation för förseningar faktiskt kommer att minska antalet försenade flygningar och att denna åtgärd är den som är bäst lämpad för att uppnå det resultatet. Kommissionen pekar fortfarande huvudsakligen på gamla och föråldrade studier, använder antaganden (’förseningar som kan antas kunna tillskrivas flygbolagen’) i stället för verkliga uppgifter och analyser och tillhandahåller uppgifter om förseningar endast för juli månad 2025, vilket är uppenbart otillräckligt för att ligga till grund för en konkret åtgärd. Dessutom konstaterar kommissionen att åtgärderna kan komma att ge de europeiska flygbolagen en konkurrensnackdel och medger att det för närvarande inte finns några uppgifter om ytterligare faktorer som kan påverka den relativa konkurrenskraften. Kommissionen noterar också den ökande bördan för de nationella tillsynsorganen. Den ’antar’ att en förteckning över extraordinära omständigheter kan minska denna börda, men situationen är i själva verket mycket mer komplicerad än så, eftersom förseningar inte orsakas av en enda faktor, varför förekomsten av extraordinära omständigheter fortfarande måste fastställas från fall till fall.

Sist men inte minst anser vi att texten inte förenklar utan ytterligare komplicerar åtgärderna, vilket gör det mycket svårt för den resande allmänheten att förstå sina rättigheter.

Mot denna bakgrund vill vi än en gång understryka att vi inte kommer att kunna stödja den överenskommelse som ska nås med Europaparlamentet om det inte finns tydliga belägg för åtgärdernas ändamålsenlighet och för uppnåendet av en balans mellan passagerarnas och branschens intressen.

En mer detaljerad förklaring av vår ståndpunkt finns i bilagan.

Bilaga

Kommissionens förslag från 2001

Att ålägga lufttrafikföretagen att kompensera passagerare för förseningar var inte kommissionens ursprungliga avsikt. I sitt ursprungliga förslag angav kommissionen följande: 'Även om passagerarna ställs inför samma problem och blir lika irriterade vid förseningar som vid nekad ombordstigning eller inställd flygning finns det en skillnad – det är operatören som är ansvarig för nekad ombordstigning och inställd flygning (utom för skäl som ligger utanför dennes ansvar) men inte alltid för förseningar. Andra vanliga anledningar är flygledningssystem och begränsningar i flygplatskapaciteten. Kommissionen anser inte att operatörerna i nuläget skall vara skyldiga att kompensera försenade passagerare, vilket också fastslogs i meddelandet om skydd av flygpassagerarnas intressen.'¹

EU-domstolens beslut

Även om flygbolagen enligt EU-domstolens – mycket kontroversiella – tolkning är skyldiga att kompensera passagerare för långa förseningar, är vår uppfattning att det inte finns någon skyldighet att kodifiera EU-domstolens beslut.

Även kommissionens förslag om kompensation för förseningar avviker från EU-domstolens exakta beslut.

¹ KOM(2001) 784 slutlig, punkt 23.

Brist på uppgifter och analys

Vi vill upprepa att det för närvarande inte finns tillräckliga belägg för att en skyldighet för flygbolagen att betala kompensation för förseningar kommer att uppnå det eftersträvade målet att minska antalet försenade flygningar.

Om syftet med att införa kompensation för förseningar endast är att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerare (och inte att minska antalet försenade flygningar) bör det göras en grundlig bedömning av huruvida det är rimligt att lägga hela bördan på lufttrafikföretagen, huruvida lufttrafikföretagen kan kräva de belopp som betalats som kompensation för förseningar från tredje part som orsakar eller bidrar till förseningen och huruvida det finns genomförbara alternativa lösningar. Hittills har ingen sådan analys gjorts.

Innan det införs en skyldighet att ge kompensation för förseningar bör det undersökas i vilken utsträckning de faktorer som nämns i kommissionens förslag från 2001 har förändrats. Införandet av en ny skyldighet i förordningen kräver en analys av dess ändamålsenlighet vad gäller att uppnå de önskade målen och av dess inverkan på berörda parter.

Mer specifikt vill vi hänvisa till kommissionens riktlinjer för bättre lagstiftning², enligt vilka man genom konsekvensbedömningar samlar in underlag (inklusive utvärderingsresultat) för att bedöma om framtida lagstiftningsåtgärder eller andra åtgärder från EU:s sida är motiverade och, om så är fallet, hur de bäst kan utformas för att uppnå de berörda politiska målen. Bedömningarna måste identifiera och beskriva det problem som ska avhjälpas, fastställa mål för EU:s åtgärder, formulera politiska alternativ, bedöma deras potentiella konsekvenser och, när så är lämpligt, identifiera det alternativ som föredras, samt ange hur de förväntade resultaten kommer att övervakas och utvärderas. Konsekvensbedömning handlar om att samla in och analysera underlag till stöd för beslutsfattandet. Det omfattar att kontrollera förekomsten av ett problem, identifiera dess bakomliggande orsaker, bedöma huruvida EU-åtgärder behövs och analysera fördelarna och nackdelarna med tillgängliga lösningar.

Sådana bedömningar saknas när det gäller kompensation för förseningar.

Det är ganska ovanligt att kommissionen föreslår nya lagstiftningsåtgärder utan att ha samlat in och undersökt de nödvändiga bakomliggande uppgifterna.

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

Resultaten av 2012 och 2020 års studier avseende förseningar

I sitt svar på våra farhågor hänvisade kommissionen till 2020 års studie³ och 2013 års konsekvensbedömning⁴ (som bygger på 2012 års studie⁵) och betonade att antalet förseningar som kan tillskrivas flygbolagen minskat från 80 % till 70 % och att inverkan av kompensation på det minskade antalet förseningar som kan tillskrivas flygbolagen är svår att analysera.

2020 års studie bekräftar att det totala antalet försenade flygningar har ökat avsevärt under de senaste åren och nästan fördubblades mellan 2014 och 2018⁶. Det uttalande som kommissionen hänvisar till⁷ (dvs. att på grundval av de uppgifter om förseningar som lämnats av CODA uppgick andelen förseningar som kan tillskrivas flygbolagen mellan 2011 och 2018 till mellan cirka 70 % och 80 % och att de förseningar som kan tillskrivas flygbolagen minskade från cirka 80 % år 2011 till cirka 70 % år 2018, vilket återspeglar en ökning i antalet förseningar som klassas som extraordinära omständigheter – såsom förseningar inom flygkontrolltjänst) visar endast att andelen förseningar som kan tillskrivas flygbolagen är lägre jämfört med ett större antal förseningar inom flygkontrolltjänst, men det är inte känt huruvida de har minskat jämfört med det tidigare antal förseningar som kunnat tillskrivas flygbolagen. Figur 2.6 i denna studie visar tydligt på en ökning i antalet förseningar som kan tillskrivas flygbolagen.

I studien konstateras att även om det är möjligt att förordning (EG) nr 261/2004 har en marginell inverkan på andelen försenade flygningar, verkar den inte vara betydande jämfört med andra faktorer⁸.

Studien bekräftar dessutom att det inte är enkelt att exakt fastställa ansvaret för förseningar⁹ och betraktar alla förseningar som inte orsakas av extraordinära omständigheter som att de kan tillskrivas flygbolagen¹⁰.

³ <https://op.europa.eu/sv/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 Punkt 2.31.

⁷ Punkt 2.45.

⁸ Punkt 2.37.

⁹ Punkt 2.46, anmärkning.

¹⁰ Punkt 2.43.

2012 års studie bekräftar att det finns betydande meningsskiljaktigheter mellan berörda parter om tolkningen av extraordinära omständigheter¹¹.

¹¹ Punkt 7.41.

När det gäller kostnaderna för kompensation för förseningar har 2012 års studie redan visat på en betydande ökning¹². I detta avseende vill vi påpeka att passagerarnas medvetenhet om sina rättigheter kan ha ökat avsevärt sedan 2012 och lett till ännu högre kompensationskostnader för flygbolagen.

Viktiga frågor

Vi anser att följande frågor måste övervägas ytterligare:

1. Huruvida det finns någon typ av försening som tjänar flygbolagens intressen.
2. Huruvida det är önskvärt att ålägga flygbolagen att betala kompensation för förseningar vars orsak inte beror på deras affärsintressen och som de inte är ansvariga för, med tanke på att flygbolagen i praktiken inte kan kräva dessa belopp från ansvariga parter¹³.
3. Huruvida en balans mellan passagerarskyddet och branschens intressen skulle uppnås genom införandet av kompensation för förseningar, med tanke på att flygbolagen inte ens kan åberopa extraordinära omständigheter i händelse av följdförseningar och att förekomsten av extraordinära omständigheter ofta är svår att fastställa med tanke på de många faktorer som leder till att en enda flygning blir försenad¹⁴.
4. Huruvida högre kompensationskostnader för flygbolagen kommer att leda till högre biljettpreiser, vilket eventuellt också kan påverka konkurrenskraften.
5. Huruvida det finns ett bättre sätt att säkerställa ett starkt konsumentskydd samtidigt som branschens intressen respekteras.
6. Huruvida de nationella tillsynsorganens arbetsbörda kommer att öka.

Vi anser att dessa överväganden kräver ytterligare insamling och analys av uppgifter.

Dessutom krävs betydande insatser för att göra förordningen (dvs. passagerares rättigheter) lättbegriplig för den resande allmänheten.

¹² Punkt 7.53, figur 7.5.

¹³ Se 2012 års studie, punkterna 7.113 och 7.123.

¹⁴ Se 2020 års studie, punkt 2.46, anmärkning.

Förslag

Vi anser att om ändringar godkänns på ett förhastat sätt kan det återigen leda till att en illa fungerande förordning antas. Vi föreslår därför att de frågor som tas upp i detta dokument analyseras grundligt för att man ska kunna fastställa den önskade balansen mellan passagerarskyddet och branschens intressen och anta en förordning som håller över tid.”

UTTALANDE FRÅN LITAUEN

”Litauen bekräftar sitt övergripande stöd för målen i förslaget om flygpassagerares rättigheter, och noterar rådsordförandeskapets och medlemsstaternas fortsatta ansträngningar för att nå en överenskommelse i detta viktiga ärende.

Samtidigt som vi noterar de framsteg som gjorts sedan de föregående diskussionerna befarar Litauen dock fortfarande att vissa viktiga inslag i utkastet i dess nuvarande lydelse ännu kan försvaga passagerarskyddet jämfört med det gällande regelverket. Bestämmelserna i artikel 7 i förslaget medför fortfarande utmaningar, eftersom de kan medföra sämre skydd av passagerarnas rättigheter vid en flygning som drabbas av en störning eller som blir försenad vid ankomst på grund av ombokning efter det att en flygning ställts in. Dessa ändringar kan leda till längre väntetider och lägre kompensation, vilket skulle minska passagerarnas berättigade förväntningar på tjänsternas kvalitet.

Litauen betonar att huvudsyftet med lagstiftningen om skydd av flygpassagerares rättigheter bör förbli att förenkla och modernisera de gällande reglerna, för att säkerställa rättslig klarhet för alla parter och samtidigt garantera ett skäligt och ändamålsenligt skydd för passagerarna. Vi noterar också att EU förfogar över andra sätt att främja sin luftfartssektors konkurrenskraft. Det målet får dock inte uppnås på bekostnad av passagerarnas rättigheter.

Sammanfattningsvis vidhåller Litauen att skyddet av passagerare utgör hörnstenen i detta lagstiftningsinitiativ och måste förbli dess kärna, för att säkerställa att det får ett verkligt och varaktigt värde för det europeiska samhället.”

UTTALANDE FRÅN PORTUGAL

”Portugal tackar det polska ordförandeskapet och tidigare ordförandeskap för allt deras arbete med förhandlingarna om ändringar av förordningen om flygpassagerares rättigheter.

Portugal har alltid menat att en översyn av förordningen inte bara bör göra den lättare att genomföra, utan framför allt bör bibehålla eller stärka passagerarnas rättigheter, så att passagerarna kan åtnjuta det skydd som har satt standarden i andra delar av världen.

I detta avseende tillgodoser den politiska överenskommelse som majoriteten röstat för inte passagerarnas förväntningar, särskilt vad gäller gränser för avstånd eller restider, med en märkbar inverkan på de medlemsstater som geografiskt ligger längre från den europeiska kontinentens centrum och på de yttersta randområdena. De godkända gränserna utgör ett steg bakåt vad gäller passagerarnas rättigheter, och Portugal röstar mot den politiska överenskommelsen.

I de kommande förhandlingarna med Europaparlamentet kommer Portugal dock att uttrycka sin beredvillighet att fortsätta att konstruktivt förespråka en avsevärd förbättring av EU-lagstiftningen som tillgodoser alla berörda parter intressen, med särskild tonvikt på passagerarna, vars intressen denna förordning har skyddat sedan 2004.”

Till A-punkt 9:

Direktivet om markövervakning

Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering

UTTALANDE FRÅN TYSKLAND

”Tyskland bifogar följande uttalande med sina invändningar till protokollet:

God markhälsa är en förutsättning för många ekosystemtjänster såsom kolpooler, vattenfiltrering och vattenlagring, och fungerar också som en buffert mot föroreningar, utgör grunden för en tillräcklig och sund kost, tillför biomassa från jordbruket och skogen och bidrar med naturlig kylning i stadsbebyggelse. Det är av avgörande betydelse att markhälsan, inbegripet humusinnehåll och markens biologiska mångfald, bevaras och, när så är möjligt, förbättras. De lokala förhållandena i de enskilda medlemsstaterna är en central faktor i detta sammanhang. Tyskland anser att man i förslaget till direktiv om markövervakning, enligt överenskommelsen mellan Europaparlamentet och rådets ordförandeskap, inte i tillräcklig utsträckning beaktar principerna om subsidiaritet och proportionalitet och att det skulle leda till ytterligare bördor och överlappande strukturer.”

UTTALANDE FRÅN SVERIGE

”Sverige uppskattar att den slutliga kompromisstexten i stor utsträckning skyddar medlemsstaternas flexibilitet och kontroll. Sverige konstaterar att artikel 11 har utvecklats avsevärt i linje med Sveriges ståndpunkt i och med strykningen av rättsligt bindande gemensamma principer för hållbar förvaltning och strykningen av bilaga III.

Sveriges underliggande farhågor när det gäller det föreslagna direktivet kvarstår dock. Sverige anser fortfarande att förslaget kommer att medföra ytterligare kostnader i förhållande till de fördelar det innebär och ser inget tydligt mervärde som motiverar den administrativa börda som en rättsligt bindande gemensam övervakningsram leder till. Det är fortfarande osäkert om övervakningsramen är kostnadseffektiv, och det saknas evidensbaserad kvalitetssäkring av att den föreslagna ramen kommer att vara genomförbar och korrekt tillämplig på olika typer av mark. Markhälsan är gränsöverskridande i begränsad utsträckning och ligger nära den nationella behörigheten.

Den slutliga kompromisstexten mynnar ut i ett direktiv som ligger närmare Sveriges ståndpunkt jämfört med kommissionens förslag, och Sverige kan därför, i en anda av kompromissvilja, godta den slutliga kompromisstexten. Sverige understryker dock de farhågor som anges ovan samt att det inte finns någon garanti för att ramen kommer att fungera i praktiken.”
