



Brüssel, den 14. Oktober 2025  
(OR. en)

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

## ENTWURF EINES PROTOKOLLS

RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

(Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie, Forschung und Raumfahrt))

29. und 30. September 2025

## TAGUNG AM MONTAG, DEN 29. SEPTEMBER 2025 (9:30 UHR)

### **1. Annahme der Tagesordnung**

Der Rat nahm die in Dokument 12940/25 enthaltene Tagesordnung an. Auf Antrag Deutschlands, Frankreichs und Italiens kam der Rat überein, während des öffentlichen Teils der Tagung unter dem Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ die Ankündigung des Rechtsakts zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie (IDAA) durch die Kommission als weiteren Punkt hinzuzufügen. Auf Antrag der Kommission kam der Rat überein, während des öffentlichen Teils der Tagung unter dem Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ den Jahresfortschrittsbericht 2025 über Vereinfachung, Umsetzung und Durchsetzung als weiteren Punkt hinzuzufügen.

### **2. Annahme der A-Punkte**

#### **a) Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten**

13120/25

Der Rat nahm die im oben genannten Dokument enthaltenen A-Punkte einschließlich der zur Annahme vorgelegten sprachbezogenen COR- und REV-Dokumente an.

Die Erklärungen zu diesen Punkten sind im Addendum wiedergegeben.

#### **b) Liste der Gesetzgebungsakte (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)**

13121/25

### Wirtschaft und Finanzen

#### **1. Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 909/2014 in Bezug auf einen verkürzten Abwicklungszyklus in der Union Annahme des Gesetzgebungsakts vom AStV (2. Teil) am 24.9.2025 gebilligt**

**IC**

12840/25

PE-CONS 23/25

EF

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angenommen (Rechtsgrundlage: Artikel 114 AEUV).

## Allgemeine Angelegenheiten

2. **Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2023/956 hinsichtlich einer Vereinfachung und Stärkung des CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems**  
*Annahme des Gesetzgebungsakts*  
vom AStV (2. Teil) am 24.9.2025 gebilligt

**OC**

12818/25

PE-CONS 21/25

SIMPL

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angenommen (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV).

## Justiz und Inneres

3. **Verordnung zur Änderung von Artikel 80 Absatz 9 der Eurojust-Verordnung (EU) 2018/1727**  
*Annahme des Gesetzgebungsakts*  
vom AStV (2. Teil) am 24.9.2025 gebilligt

**OC**

12846/25

PE-CONS 33/25

COPEN

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angenommen (Rechtsgrundlage: Artikel 85 AEUV). Im Einklang mit den den Verträgen beigefügten einschlägigen Protokollen nahmen Dänemark und Irland nicht an der Abstimmung teil.

4. **Verordnung über Insolvenzverfahren im Hinblick auf die Ersetzung der Anhänge A und B**  
*Annahme des Gesetzgebungsakts*  
vom AStV (2. Teil) am 24.9.2025 gebilligt

**OC**

12845/25

PE-CONS 30/25

JUSTCIV

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angenommen (Rechtsgrundlage: Artikel 81 Absatz 2 Buchstaben a, c und f AEUV). Im Einklang mit den den Verträgen beigefügten einschlägigen Protokollen nahm Dänemark nicht an der Abstimmung teil.

## Beschäftigung und Sozialpolitik

### 5. Verordnung über europäische Bevölkerungs- und Wohnungsstatistiken

*Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates*

vom AStV (1. Teil) am 24.9.2025 gebilligt

**OC**

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

Der Rat billigte seinen Standpunkt in erster Lesung gemäß Artikel 294 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie die Begründung des Rates bei Stimmennahme Belgiens, Italiens und Finnlands (Rechtsgrundlage: Artikel 338 Absatz 1 AEUV).

Die Erklärungen zu diesem Punkt sind im Anhang wiedergegeben.

## Verkehr

### 6. Richtlinie über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561, der Verordnung (EU) 2018/1724 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012

*Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates*

vom AStV (1. Teil) am 24.9.2025 gebilligt

**OC**

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

Der Rat billigte seinen Standpunkt in erster Lesung gemäß Artikel 294 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie die Begründung des Rates gegen die Stimmen Kroatiens und Malta und bei Stimmennahme Bulgariens und Österreichs (Rechtsgrundlage: Artikel 91 Absatz 1 AEUV).

Die Erklärungen zu diesem Punkt sind im Anhang wiedergegeben.

7.	<b>Richtlinie über den Fahrberechtigungsverlust</b> <i>Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</i> vom AStV (1. Teil) am 24.9.2025 gebilligt	<b>1C</b> 12679/25 8351/25 + COR 1 (fr) + ADD 1 TRANS
----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------

Der Rat billigte seinen Standpunkt in erster Lesung gemäß Artikel 294 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie die Begründung des Rates bei Stimmenthaltung Österreichs (Rechtsgrundlage: Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV).

8.	<b>Verordnung über Fluggastrechte</b> <i>Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates</i> vom AStV (1. Teil) am 24.9.2025 gebilligt	<b>1C</b> 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
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Rat billigte seinen Standpunkt in erster Lesung gemäß Artikel 294 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie die Begründung des Rates gegen die Stimmen Deutschlands, Spaniens, Portugals und Sloweniens und bei Stimmenthaltung Estlands und Österreichs (Rechtsgrundlage: Artikel 100 Absatz 2 AEUV).

Die Erklärungen zu diesem Punkt sind im Anhang wiedergegeben.

## Umwelt

### 9. Bodenüberwachungsgesetz

*Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates*  
vom AStV (1. Teil) am 24.9.2025 gebilligt

**OC**

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

Der Rat billigte seinen Standpunkt in erster Lesung gemäß Artikel 294 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie die Begründung des Rates gegen die Stimme Deutschlands und bei Stimmabstimmung Österreichs (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV).

Die Erklärungen zu diesem Punkt sind im Anhang wiedergegeben.

## BINNENMARKT UND INDUSTRIE

### Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

### 3. Fonds für Wettbewerbsfähigkeit

*Vorstellung durch die Kommission*  
*Orientierungsaussprache*

**OC**

12723/25

Der Rat nahm die Vorstellung durch die Kommission zur Kenntnis und führte eine Orientierungsaussprache.

## Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

### 4. Vereinfachung, einschließlich des Jahresfortschrittsberichts

2025 über Vereinfachung, Umsetzung und Durchsetzung – Fortschritte bei der Verringerung des Aufwands für Unternehmen um 25 %

*Vorstellung durch den Vorsitz und die Kommission*  
*Gedankenaustausch*

12704/25

+ COR 1 REV 1

## Sonstiges

5. a) **Beendigung ungerechtfertigter regionaler Angebotsbeschränkungen**

 13010/1/25 REV 1

*Informationen Belgiens, Griechenlands, Kroatiens, Luxemburgs, der Niederlande, Österreichs, Sloweniens und Tschechiens*

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen Belgiens, Griechenlands, Kroatiens, Luxemburgs, der Niederlande, Österreichs, Sloweniens und Tschechiens.

- b) **Erklärung der Halbleiterkoalition, in der ein überarbeitetes EU-Chip-Gesetz gefordert wird, um die Position Europas in der globalen Halbleiterindustrie zu stärken und neu zu beleben**

 12898/25

*Informationen der Niederlande im Namen aller Mitgliedstaaten*

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der Niederlande im Namen aller Mitgliedstaaten.

- c) **Dritter strategischer Dialog mit der europäischen Automobilindustrie (Brüssel, 12. September 2025)**

 13007/25

*Informationen der Kommission*

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

- d) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)**

 C

- i) **Aktueller Stand der Omnibus-Pakete**

6595/25

6596/25

9317/1/25 REV 1

(en)

9318/25 + ADD 1

9327/25 + ADD 1

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- ii) **Vereinbarkeit des Klimaziels für 2040 mit der industriellen Wettbewerbsfähigkeit Europas**  
*Informationen Frankreichs*

13193/25

Der Rat nahm die Informationen Frankreichs zur Kenntnis.

- e) **Gemeinsames trilaterales Non-Paper Deutschlands, Frankreichs und Italiens zur Ankündigung des Rechtsakts zur Beschleunigung der Dekarbonisierung der Industrie (IDAA) durch die Kommission**  
*Informationen Deutschlands, Frankreichs und Italiens*

13273/25

Der Rat nahm die Informationen Deutschlands, Frankreichs und Italiens zur Kenntnis.

## TAGUNG AM DIENSTAG, DEN 30. SEPTEMBER 2025 (9:30 UHR)

### FORSCHUNG

#### Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

6. **Schlussfolgerungen zur Bedeutung von Forschung und Innovation für die EU-Start-up- und Scale-up-Strategie**  
*Billigung*

 12821/25

Der Rat billigte die im oben genannten Dokument wiedergegebenen Schlussfolgerungen.

7. **Schlussfolgerungen zu einem Aufruf zum Handeln im Bereich der Biowissenschaften für die Wettbewerbsfähigkeit der Union**  
*Billigung*

 12838/25

Der Rat billigte die im oben genannten Dokument wiedergegebenen Schlussfolgerungen.

#### Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

8. **Paket „Horizont Europa“: Rahmenprogramm für Forschung und Innovation 2028-2034**

12800/25

- a) **Rahmenprogramm und Regeln für die Beteiligung und Verbreitung der Ergebnisse** 
- b) **Spezifisches Programm zur Durchführung von „Horizont Europa“**   
*Orientierungsaussprache*

Der Rat führte eine Orientierungsaussprache.

## Sonstiges

9. a) **Eine europäische Strategie für Forschungs- und Technologieinfrastrukturen**  
*Informationen der Kommission*

 12895/25

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

- b) **Jahresfortschrittsbericht 2025 über Vereinfachung, Umsetzung und Durchsetzung**  
*Informationen der Kommission*

 13280/25

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

- 
-  erste Lesung  
 Besonderes Gesetzgebungsverfahren  
 Öffentliche Aussprache auf Vorschlag des Vorsitzes (Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates)  
 Punkt auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags
-

**Erklärungen zu den die Gesetzgebung betreffenden A-Punkten in Dokument 13121/25**

**Verordnung über europäische Bevölkerungs- und Wohnungsstatistiken**

**Zu A-Punkt 5:**

*Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates*

**ERKLÄRUNG BULGARIENS**

„Die Republik Bulgarien unterstützt den Mehrwert der Verordnung über europäische Bevölkerungs- und Wohnungsstatistiken für die Einrichtung eines gemeinsamen Rechtsrahmens für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung von europäischen Bevölkerungs- und Wohnungsstatistiken sowie für die Modernisierung von Sozialstatistiken, um die EU-Politik in Bezug auf den demografischen Wandel, den sozialen Zusammenhalt und die nachhaltige Entwicklung besser zu unterstützen.

Die Republik Bulgarien misst der Förderung und dem Schutz der Grundrechte große Bedeutung bei, und die Gleichstellung von Frauen und Männern spielt diesbezüglich eine wichtige Rolle. Wir sind und bleiben den in den Verträgen verankerten Grundsätzen und Werten der Europäischen Union verpflichtet.

In diesem Zusammenhang verweist Bulgarien auf die Entscheidung des Verfassungsgerichts der Republik Bulgarien aus dem Jahr 2018, wonach das Übereinkommen des Europarats zur Verhütung und Bekämpfung von Gewalt gegen Frauen und häuslicher Gewalt („Übereinkommen von Istanbul“) rechtliche Konzepte im Zusammenhang mit dem Begriff „Geschlecht“ (gender) fördert, die mit den Hauptgrundsätzen der Verfassung der Republik Bulgarien unvereinbar sind.

Im Jahr 2021 hat das Verfassungsgericht weiter präzisiert, dass der in der Verfassung verwendete Begriff „Geschlecht“ (sex) im Rahmen der nationalen Rechtsordnung lediglich im biologischen Sinn (Männer und Frauen) verstanden werden sollte. Gemäß diesen Entscheidungen erklärt die Republik Bulgarien, dass sie Konzepte, mit denen zwischen dem „Geschlecht“ (sex) als biologischer Kategorie (Männer und Frauen) und dem „Geschlecht“ (gender) als sozialer Kategorie unterschieden werden soll, nicht akzeptieren kann und dass sie die Verwendung des Begriffs „Geschlecht“ (gender) in der Verordnung ausschließlich in seiner biologischen Bedeutung auslegen wird.

Schließlich wird die Republik Bulgarien im Text der Verordnung als Übersetzung des Begriffs „Geschlecht“ (gender) ins Bulgarische nur den Begriff „пол“ (sex) akzeptieren.“

## **ERKLÄRUNG TSCHECHIENS**

„Die Tschechische Republik unterstützt die allgemeinen Grundsätze des Rahmens für europäische Bevölkerungsstatistiken und begrüßt eine Reihe von Aspekten des Kompromisstextes. Die Geschwindigkeit des Abschlusses des Verhandlungsprozesses hat sich jedoch negativ ausgewirkt.

Die Tschechische Republik ist nach wie vor davon überzeugt, dass der vorgeschlagene Wortlaut der Artikel 3, 5 und 11 für deren künftige Umsetzung in der statistischen Praxis problematisch ist.

Das Hauptanliegen der Tschechischen Republik ist die Anwendung der Definition von Bevölkerung und die Modellierung des nicht gemeldeten Teils der Bevölkerung ohne zuverlässige Datenquellen. Es ist von größter Bedeutung, Verwaltungsdatenquellen mit Schwerpunkt auf Melderegistern zu nutzen, um zeitnahe Statistiken im Einklang mit den Qualitätsstandards für die europäischen amtlichen Statistiken zu erstellen. Die engen Fristen zur Bereitstellung von Daten, die im Anhang dieser Verordnung festgelegt sind, können nur erreicht werden, wenn die Daten auf soliden und umfassenden Verwaltungsdatenquellen beruhen.

Die Tschechische Republik ist der Auffassung, dass die Garantie, mit der der Anwendungsbereich dieser Verordnung eingeschränkt und ihr Verhältnis zur Verordnung (EU) 2019/1700 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für europäische Statistiken über Personen und Haushalte auf der Grundlage von Einzeldaten aus Stichprobenerhebungen festgelegt wird, im endgültigen Kompromisstext nur in Bezug auf den bestehenden Inhalt der im Rahmen der vorliegenden Verordnung erhobenen Daten und nicht generell in Bezug auf Daten, die auf der Grundlage von Stichproben von Personen und Haushalten erhoben werden, formuliert wird. Dies kann dazu führen, dass der Aufwand für die Mitgliedstaaten und die Auskunftgebenden sich in Zukunft erhöht.

In Bezug auf die Ad-hoc-Datenerhebungen nach Artikel 5 ist die Tschechische Republik der Ansicht, dass diese keine außergewöhnliche Belastung für die Mitgliedstaaten darstellen und sich nur auf die Nutzung bestehender Verwaltungsdatenquellen konzentrieren werden.

Die Tschechische Republik kann den endgültigen Kompromisstext unterstützen, allerdings mit den oben genannten Vorbehalten.“

## ERKLÄRUNG UNGARNS

„Ungarn erkennt die Gleichstellung von Männern und Frauen im Einklang mit dem ungarischen Grundgesetz, dem Primärrecht und den Grundsätzen und Werten der Europäischen Union sowie den völkerrechtlichen Verpflichtungen und Grundsätzen an und fördert sie. Die Gleichstellung von Frauen und Männern ist als ein Grundwert in den Verträgen der Europäischen Union verankert. Im Einklang mit diesen Verträgen und seinen nationalen Rechtsvorschriften versteht Ungarn in dem *Entwurf einer Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates über europäische Bevölkerungs- und Wohnungsstatistiken, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 862/2007 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 763/2008 und (EU) Nr. 1260/2013* den Begriff ‚Geschlecht‘ (gender) als Bezugnahme auf das biologische Geschlecht (sex) und legt den Begriff ‚Gleichstellung der Geschlechter‘ (gender equality) dahingehend aus, dass Frauen und Männern die gleichen Chancen und Möglichkeiten geboten werden.“

**Richtlinie über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561, der Verordnung (EU) 2018/1724 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates**

## ERKLÄRUNG KROATIENS

„Die Republik Kroatien bekräftigt, wie wichtig drei wesentliche Elemente sind, die mit der Richtlinie berücksichtigt werden sollen: Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, einfache Anwendung und der allgemeine Rahmen.

Gleichzeitig sollten die nationalen Gegebenheiten berücksichtigt und die derzeitigen bewährten Verfahren auf nationaler Ebene beibehalten werden, wobei ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten ist.

Die Republik Kroatien konnte die folgenden Elemente des vorgeschlagenen Textes nicht unterstützen:

1. Artikel 17, mit dem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, Antragstellern im Alter von 17 Jahren Führerscheine der Klassen B und C (mit dem EU-Code 98.02) im Rahmen einer Regelung für begleitetes Fahren auszustellen.

Durch eine Fahrerlaubnis ab 17 Jahren, selbst mit Begleitung, würde das in Kroatien geltende Mindestalter gesenkt werden und es würden erhebliche Herausforderungen in Bezug auf Strafverfolgung, Kontrolle und Straßenverkehrssicherheit entstehen. Die Einführung einer solchen Regelung sollte daher fakultativ bleiben, da sie eng mit den nationalen Verkehrsbedingungen, den bestehenden Sicherheitsstrategien und den Durchsetzungskapazitäten verknüpft ist.

Zusätzlich zu den Sicherheitsbedenken würde die Umsetzung dieses Systems erhebliche administrative und finanzielle Belastungen für die zuständigen Behörden darstellen. Eine Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über begleitetes Fahren (Zulassung von Begleitpersonen, Fahrbeschränkungen, Identifizierungsverfahren) wäre komplex, ressourcenintensiv und in der Praxis schwierig umzusetzen.

Daher besteht Anlass zur Sorge, dass die verpflichtende Umsetzung des begleiteten Fahrens die Straßenverkehrssicherheit beeinträchtigen, unverhältnismäßige Verwaltungskosten verursachen und unvorhersehbare Folgen nach sich ziehen könnte.

2. Die Bestimmung, mit der eine verbindliche Frist von drei Wochen für die Ausstellung des physischen Führerscheins eingeführt wird (Erwägungsgrund 11).

Nach den geltenden nationalen Rechtsvorschriften wird in Kroatien im Rahmen des regulären Verfahrens innerhalb von 30 Tagen ein Führerschein ausgestellt. Kürzere Fristen gelten nur bei beschleunigten Verfahren und Eilverfahren, die teurer sind und daher selten angewandt werden.

Durch die Einführung einer verbindlichen dreiwöchigen Frist auf EU-Ebene würde das bestehende reguläre Verfahren in Kroatien verkürzt und es wäre eine systemische Anpassung der Verwaltungsverfahren erforderlich. Dadurch würden den zuständigen Behörden zusätzliche organisatorische und finanzielle Belastungen entstehen, die Gesamtkosten des Verfahrens würden sich erhöhen und letztlich auf die Bürgerinnen und Bürger übertragen werden.

Aus diesen Gründen ist Kroatien der Ansicht, dass die Frist für die Ausstellung physischer Führerscheine weiterhin in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten bleiben sollte, wodurch gleichzeitig Flexibilität bei der Anpassung an die nationalen Verwaltungskapazitäten und Kostenstrukturen gewährleistet werden kann.

Da der endgültige Text den vorgebrachten Bedenken nicht angemessen Rechnung trägt, kann die Republik Kroatien ihn nicht unterstützen.

Die Republik Kroatien setzt sich weiterhin für die Umsetzung des EU-weiten harmonisierten Rechtsrahmens ein, mit dem die Durchsetzung der höchsten Standards im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sichergestellt wird.“

## **ERKLÄRUNG MALTAS**

„Malta hat die Vorschläge der Kommission im Rahmen des Pakets zur Straßenverkehrssicherheit begrüßt und ihre Bedeutung für das Voranbringen der Straßenverkehrssicherheit in der gesamten EU und die Förderung sichererer und intelligenterer Verkehrssysteme anerkannt. Die in diesem Paket dargelegten Ziele stehen im Einklang mit der nationalen Vision und dem Engagement Maltas.“

Malta erkennt an, dass der mit dem Europäischen Parlament erzielte endgültige Kompromiss mehrere konstruktive Änderungen enthält, die darauf abzielen, den Text insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Straßenverkehrssicherheit erheblich zu verbessern und zu stärken.

Positiv bewertet wird die Flexibilität, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, weiterhin medizinische Untersuchungen bei der erstmaligen Beantragung des Führerscheins und bei der Erneuerung des Führerscheins für ältere Fahrer vorzuschreiben. Darüber hinaus unterstützt Malta die Beibehaltung des Mindestalters von 18 Jahren für die Erteilung der vollen Fahrerlaubnis der Klasse B gemäß Artikel 7. Allerdings kann Malta nach wie vor die Regelung für begleitetes Fahren nicht in der selben Weise unterstützen. Malta begrüßt zwar, dass diese Regelung in Bezug auf Führerscheine der Klasse C freiwillig anwendbar ist, hat jedoch weiterhin ernsthafte Vorbehalte hinsichtlich ihrer obligatorischen Anwendung auf Führerscheine der Klasse B, insbesondere, da diese Regelung nicht mit den spezifischen Gegebenheiten und Herausforderungen der maltesischen Straßeninfrastruktur in Einklang steht. Angesichts unseres begrenzten und stark urbanisierten Straßennetzes entspricht ein Führerschein der Klasse B für die von der Regelung betroffene Zielgruppe für begleitetes Fahren nicht unserem Ziel der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Eine solche Regelung wird die Straßennetze Maltas zusätzlich belasten und gleichzeitig die Bemühungen der Regierung, eine Verlagerung auf alternative Verkehrsträger innerhalb der genannten Zielgruppe zu fördern, einschränken.

Daher ist Malta zwar nach wie vor fest entschlossen, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und unsere Ziele der ‚Vision Null Straßenverkehrstote‘ zu erreichen, allerdings können wir die vorläufige Einigung, die am 24. März 2025 zwischen dem Rat und dem Parlament erzielt wurde, nicht unterstützen.“

## **Verordnung über Fluggastrechte**

### **Zu A-Punkt 8:**

*Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates*

### **ERKLÄRUNG ESTLANDS**

„Estland würdigt die erheblichen Bemühungen des polnischen Vorsitzes bei der Leitung der Beratungen über den Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Fluggastrechte sowie seine Bemühungen, einen Kompromiss zwischen den Mitgliedstaaten herbeizuführen. Estland setzt sich weiterhin für die Festlegung einer klaren und unkomplizierten Regelung ein, die eine angemessene Betreuung und Unterstützung der Fluggäste gewährleistet. Gleichzeitig ist es wichtig, einen ausgewogenen Ansatz beizubehalten, der den Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen Rechnung trägt und so die Nachhaltigkeit des Luftverkehrssektors fördert.

Mit der Verordnung soll in erster Linie sichergestellt werden, dass Fluggäste angemessene Betreuung und Unterstützung erhalten und in der Lage sind, ihr Ziel so bald wie nach vernünftigem Ermessen möglich zu erreichen. Ein klares und unkompliziertes System für Ausgleichsleistungen ist unerlässlich, um Unannehmlichkeiten bei Störungen zu minimieren und Anreize für Luftfahrtunternehmen zu schaffen, verspätete Flüge durchzuführen, anstatt sie zu annullieren.

In den Verhandlungen wurden verschiedene Schwellenwerte für Verspätungen vorgeschlagen. Estland unterstützt auf Grundlage von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 die Einführung eines einheitlichen Schwellenwerts für Verspätungen von fünf Stunden für alle Flüge, unabhängig von der Reiselänge. Unsere ausführliche Begründung lautet wie folgt:

1. Die Anwendung eines einzigen Schwellenwerts vereinfacht die Verordnung und die Berechnung der Ausgleichsleistungen und präzisiert die Vorschriften für Ausgleichsleistungen für Fluggäste.
2. Aus Sicht des Fluggastes sind die Auswirkungen von Flugverspätungen grundsätzlich gleich, unabhängig von der Reiseweite. Daher ist es nicht erforderlich, den Schwellenwert für Ausgleichsleistungen an die Entfernung anzupassen, da es sich um die gleiche Erfahrung von Unannehmlichkeiten aufgrund von Verspätungen handelt.
3. In den meisten Fällen sind fünf Stunden Zeit genug für die Luftfahrtunternehmen, um das Flugzeug zu reparieren, ein anderes Flugzeug zu finden oder alternative Flüge anzubieten.

Angesichts dieser Erwägungen ist die vom Vorsitz vorgeschlagene Sechs-Stunden-Schwelle im Kompromissvorschlag für uns nicht annehmbar. Estland ist der Auffassung, dass Verspätungen von fünf oder mehr Stunden zu beträchtlichen Unannehmlichkeiten für die Fluggäste führen und sie dafür entschädigt werden sollten.

Angesichts der Bedeutung dieser Angelegenheit ist Estland nicht in der Lage, die politische Einigung über die Fluggastrechte-Verordnung zu billigen, und wird sich daher der Stimme enthalten.“

## ERKLÄRUNG UNGARNS

„Wie die Mitgliedstaaten in der vom ungarischen Vorsitz 2024 organisierten Orientierungsaussprache hervorgehoben haben, besteht der Hauptzweck der Änderung der Fluggastrechte-Verordnung unter anderem in der Vereinfachung der Maßnahmen und der Herstellung eines Gleichgewichts zwischen den Interessen der Fluggäste und denen der Branche.

Ungarn hat von Anfang an das Problem angesprochen, dass die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen und das Gleichgewicht zwischen Fahrgast- und Brancheninteressen auf unzureichenden Daten und Analysen beruhen. Wir äußerten auch Bedenken hinsichtlich der Einführung einer Verpflichtung zu Ausgleichsleistungen für Verspätungen in die Verordnung ohne das Vorliegen erforderlicher Hintergrundstudien zur Analyse deren Wirksamkeit und möglicher unterschiedlicher politischer Optionen.

Ungarn spricht sich nicht per se gegen die Einführung von Ausgleichsleistungen bei Verspätungen aus. Wir sind jedoch der Ansicht, dass weitere Überlegungen erforderlich sind, um das richtige Gleichgewicht zwischen den Interessen der Branche und dem Schutz der Fluggäste herzustellen. Aus diesem Grund haben wir auf der Tagung des Rates (Verkehr) im Juni 2025 den Beginn der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament nur unter der Bedingung unterstützt, dass die Europäische Kommission für die bevorstehenden interinstitutionellen Verhandlungen eine Analyse, deren Daten detaillierter sind als jene, die wir zuvor erhalten haben, erstellt. Unserer Forderung zufolge sollte diese Analyse aktuelle Informationen sowohl der Fluggäste als auch der Branche umfassen, in denen die erwarteten Auswirkungen der Verordnung beschrieben und bewertet werden.

Der von der Kommission vorgelegte ‚technische Input‘ liefert keine stichhaltigen Nachweise dafür, dass die Verpflichtung zu Ausgleichsleistungen für Verspätungen die Zahl der Flugverspätungen wirksam verringern wird und dass diese Maßnahme am besten geeignet ist, dieses Ergebnis zu erreichen. Die Kommission verweist nach wie vor hauptsächlich auf alte und veraltete Studien, verwendet Annahmen („Verspätungen, die den Luftfahrtunternehmen zuzurechnen sein könnten“) anstelle echter Daten und Analysen und liefert nur Verspätungsdaten für den Monat Juli 2025, was eindeutig nicht ausreichend ist, um als Grundlage für eine wesentliche Maßnahme zu dienen.

Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahmen europäische Luftfahrtunternehmen im Wettbewerb benachteiligen könnten, und erkennt an, dass derzeit keine Daten über weitere Faktoren vorliegen, die sich auf die relative Wettbewerbsfähigkeit auswirken könnten. Die Kommission stellt ferner fest, dass die nationalen Durchsetzungsstellen zunehmend belastet werden. Sie ‚geht davon aus‘, dass die Auflistung außergewöhnlicher Umstände diese Belastung verringern kann, aber die Situation ist in Wirklichkeit viel komplexer als dies, da Verspätungen nicht auf einen einzigen Faktor zurückzuführen sind, weshalb das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände immer noch von Fall zu Fall zu beurteilen ist.

Nicht zuletzt führt der Text unserer Ansicht nach zu keiner Vereinfachung, sondern verkompliziert die Maßnahmen weiter, was es den Reisenden sehr erschwert, ihre Rechte zu verstehen.

Vor diesem Hintergrund möchten wir noch einmal betonen, dass wir nicht in der Lage sein werden, die mit dem Europäischen Parlament zu treffende Einigung zu unterstützen, es sei denn, es werden eindeutige Belege für die Wirksamkeit der Maßnahmen und die Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Fahrgast- und Brancheninteressen erbracht.

Eine ausführlichere Erläuterung unseres Standpunkts ist dem Anhang zu entnehmen.

## Anhang

### **Der Kommissionsvorschlag aus dem Jahr 2001**

Eine Verpflichtung für Luftfahrtunternehmen, Fluggäste für Verspätungen zu entschädigen, war nicht die ursprüngliche Absicht der Kommission. In ihrem ursprünglichen Vorschlag stellte die Kommission Folgendes fest: „Obwohl Fluggäste bei Verspätungen vergleichbaren Unannehmlichkeiten und Einschränkungen ausgesetzt sind wie in Fällen von Nichtbeförderung oder Flugannullierung, besteht ein Unterschied darin, dass Luftfahrt- und Reiseunternehmen für Nichtbeförderung und Annullierungen verantwortlich sind (es sei denn, sie hätten die Gründe hierfür nicht selbst zu vertreten), jedoch nicht immer für Verspätungen. Andere häufige Ursachen sind im Flugverkehrsmanagement und in begrenzten Flughafenkapazitäten begründet. Die Kommission hatte bereits in ihrer Mitteilung über den Schutz der Fluggäste zum Ausdruck gebracht, dass Luftfahrt- und Reiseunternehmen in der gegenwärtigen Situation nicht verpflichtet werden sollten, Fluggäste bei Verspätungen zu entschädigen.“<sup>1</sup>

### **EuGH-Entscheidungen**

Obwohl Luftfahrtunternehmen nach der – höchst umstrittenen – Auslegung des Gerichtshofs verpflichtet sind, Fluggäste für große Verspätungen zu entschädigen, besteht nach unserem Verständnis keine Verpflichtung zur Kodifizierung von EuGH-Entscheidungen.

Selbst der Vorschlag der Kommission für Ausgleichsleistungen bei Verspätungen weicht von der genauen Entscheidung des EuGH ab.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 784 endg., Nummer 23.

## Mangel an Daten und Analyse

Wir möchten erneut darauf hinweisen, dass es derzeit keine ausreichenden Belege dafür gibt, dass eine Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen, Ausgleichszahlungen für Verspätungen zu leisten, das angestrebte Ziel, die Zahl der verspäteten Flüge zu verringern, erreichen wird.

Wenn der Zweck der Einführung von Ausgleichsleistungen für Verspätungen nur darin besteht, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste zu gewährleisten (und nicht die Zahl der verspäteten Flüge zu verringern), sollte eingehend geprüft werden, ob es angemessen ist, die gesamte Belastung den Luftfahrtunternehmen aufzubürden, ob Luftfahrtunternehmen die als Ausgleichsleistung für Verspätungen gezahlten Beträge von Dritten verlangen können, die die Verspätung verursachen oder dazu beitragen, und ob es praktikable alternative Lösungen gibt. Eine solche Analyse wurde bisher nicht durchgeführt.

Bevor die Verpflichtung zur Ausgleichsleistung für Verspätungen eingeführt wird, sollte untersucht werden, inwieweit sich die im Kommissionsvorschlag von 2001 genannten Faktoren geändert haben. Die Aufnahme einer neuen Verpflichtung in die Verordnung erfordert eine Analyse ihrer Wirksamkeit im Hinblick auf die Erreichung der angestrebten Ziele und ihrer Auswirkungen auf die Interessenträger.

Insbesondere möchten wir auf die Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung<sup>2</sup> verweisen, nach denen im Rahmen von Folgenabschätzungen Erkenntnisse (einschließlich Bewertungsergebnisse) gesammelt werden, um zu bewerten, ob künftige legislative oder nichtlegislative Maßnahmen der EU gerechtfertigt sind und, wenn ja, wie sie am besten konzipiert werden können, um die einschlägigen politischen Ziele zu erreichen. In ihrem Rahmen muss das zu lösende Problem ermittelt und beschrieben werden; es müssen Ziele für die Maßnahme der EU festgelegt werden; es müssen politische Optionen formuliert, ihre potenziellen Auswirkungen bewertet und gegebenenfalls eine bevorzugte Option ermittelt sowie dargelegt werden, wie die erwarteten Ergebnisse überwacht und bewertet werden. Bei der Folgenabschätzung geht es darum, Fakten zur Unterstützung der Politikgestaltung zu sammeln und zu analysieren. Dazu gehört die Überprüfung des Vorliegens eines Problems, die Ermittlung der zugrunde liegenden Ursachen, die Beurteilung, ob ein Tätigwerden der EU erforderlich ist, und die Analyse der Vor- und Nachteile der verfügbaren Lösungen.

Solche Bewertungen fehlen in Bezug auf Ausgleichsleistungen für Verspätungen.

Es ist etwas ungewöhnlich, dass die Kommission die Einführung neuer Rechtsvorschriften vorschlägt, ohne die erforderlichen zugrunde liegenden Daten erhoben und geprüft zu haben.

---

<sup>2</sup>

[https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox\\_en?prefLang=de&etrans=de](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en?prefLang=de&etrans=de).

## Ergebnisse der Studien aus den Jahren 2012 und 2020 zu Verspätungen

In ihrer Antwort auf unsere Bedenken verwies die Kommission auf die Studie<sup>3</sup> aus dem Jahr 2020 und auf die Folgenabschätzung<sup>4</sup> aus dem Jahr 2013 (welche auf der Studie<sup>5</sup> aus dem Jahr 2012 beruht) und betonte, dass die Anzahl der Verspätungen, die den Luftfahrtunternehmen zuzurechnen sind, von 80 % auf 70 % zurückgegangen sei und dass schwer analysierbar sei, welche Auswirkungen Ausgleichsleistungen auf diese Verringerung haben.

In der Studie aus dem Jahr 2020 wird bestätigt, dass die Gesamtzahl der verspäteten Flüge in den letzten Jahren erheblich zugenommen und sich zwischen 2014 und 2018 fast verdoppelt hat.<sup>6</sup> Die von der Kommission angeführte Erklärung<sup>7</sup> (auf der Grundlage der von CODA vorgelegten Daten zu Verspätungen lag der Anteil der Verspätungen, die den Luftfahrtunternehmen zuzurechnen waren, zwischen 2011 und 2018 zwischen etwa 70 % und 80 %. Den Luftfahrtunternehmen zurechenbare Verspätungen sind von etwa 80 % im Jahr 2011 auf etwa 70 % im Jahr 2018 zurückgegangen, was auf einen Anstieg der als außergewöhnliche Umstände eingestuften Verspätungen zurückgeht, wie z. B. Flugverkehrskontrollen zuzurechnende Verspätungen), zeigt lediglich, dass die Anzahl der Verspätungen, die Luftfahrtunternehmen zuzurechnen sind, niedriger ist im Vergleich mit einer erhöhten Anzahl der Verspätungen, die Flugverkehrskontrollen zuzurechnen sind, aber es ist nicht bekannt, ob erstere im Vergleich zur früheren Anzahl von Verspätungen, die Luftfahrtunternehmen zuzurechnen sind, zurückgegangen ist. Abbildung 2.6 dieser Studie zeigt deutlich den Anstieg der Luftfahrtunternehmen zurechenbaren Verspätungen.

In der Studie wird eingeräumt, dass es zwar möglich sei, dass die Verordnung 261/2004 geringfügige Auswirkungen auf den Anteil der verspäteten Flüge habe, dies jedoch im Vergleich zu anderen Faktoren nicht signifikant zu sein scheine.<sup>8</sup>

Darüber hinaus wird darin bestätigt, dass es nicht leicht sei, die Verantwortlichkeiten für Verspätungen genau zu bestimmen<sup>9</sup>; alle Verspätungen, die nicht auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen sind, werden den Luftfahrtunternehmen zugerechnet<sup>10</sup>.

In der Studie aus dem Jahr 2012 wird bestätigt, dass zwischen den Interessenträgern erhebliche Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung außergewöhnlicher Umstände bestehen.<sup>11</sup>

---

<sup>3</sup> <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

<sup>5</sup> [https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efc-810c-a55fb248f09d\\_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efc-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf).

<sup>6</sup> Nummer 2.31.

<sup>7</sup> Nummer 2.45.

<sup>8</sup> Nummer 2.37.

<sup>9</sup> Nummer 2.46, Anmerkung.

<sup>10</sup> Nummer 2.43.

<sup>11</sup> Nummer 7.41.

Was die Kosten für Ausgleichsleistungen für Verspätungen betrifft, so wurde in der Studie aus dem Jahr 2012 bereits ein erheblicher Anstieg deutlich.<sup>12</sup> In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass das Bewusstsein der Fluggäste für ihre Rechte seit 2012 erheblich zugenommen und somit zu noch höheren Kosten für Ausgleichsleistungen für die Luftfahrtunternehmen geführt haben könnte.

## **Wesentliche Fragen**

Aus unserer Sicht sind folgende Punkte weiter zu prüfen:

1. ob es irgendwelche Arten von Verspätungen gibt, die den Interessen der Luftfahrtunternehmen dienen;
2. ob es wünschenswert ist, die Luftfahrtunternehmen zur Zahlung von Ausgleichsleistungen für Verspätungen zu verpflichten, die nicht durch ihre geschäftlichen Interessen verursacht werden und für die sie nicht verantwortlich sind, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Luftfahrtunternehmen diese Beträge de facto nicht von den verantwortlichen Parteien verlangen können;<sup>13</sup>
3. ob das Gleichgewicht zwischen dem Fluggastschutz und Industrieinteressen durch die Einführung von Ausgleichsleistungen für Verspätungen erreicht würde, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Luftfahrtunternehmen nicht einmal im Falle von Folgeverspätungen auf außergewöhnliche Umstände berufen können und das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände angesichts der Vielzahl von Faktoren, die zur Verspätung eines einzelnen Fluges führen, oft schwer feststellbar ist<sup>14</sup>;
4. ob höhere Kosten für Ausgleichsleistungen für Luftfahrtunternehmen zu höheren Preisen führen werden, was sich möglicherweise auch auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirken würde;
5. ob es eine bessere Möglichkeit gibt, einen hohen Verbraucherschutz bei gleichzeitiger Wahrung der Industrieinteressen zu gewährleisten;
6. ob die Arbeitsbelastung der nationalen Durchsetzungsstellen zunehmen wird.

Wir sind der Auffassung, dass diese Überlegungen eine weitere Datenerhebung und -analyse erforderlich machen.

Darüber hinaus sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, um die Verordnung (d. h. die Fluggastrechte) für die Reisenden leicht verständlich zu machen.

---

<sup>12</sup> Nummer 7.53, Abbildung 7.5.

<sup>13</sup> Siehe Studie aus dem Jahr 2012, Nummern 7.113 und 7.123.

<sup>14</sup> Siehe Studie aus dem Jahr 2020, Nummer 2.46, Anmerkung.

## **Vorschlag**

Aus unserer Sicht könnte eine übereilte Billigung von Änderungen erneut zum Erlass einer mangelhaften Verordnung führen. Daher schlagen wir vor, die in diesem Papier angesprochenen Fragen eingehend zu analysieren, um das gewünschte Gleichgewicht zwischen Fluggastschutz und Industrieinteressen herzustellen und eine Verordnung zu erlassen, die Bestand hat.“

## **ERKLÄRUNG LITAUENS**

„Litauen bekräftigt seine allgemeine Unterstützung für die Ziele des Vorschlags zu Fluggastrechten und erkennt die anhaltenden Bemühungen des Ratsvorsitzes und der Mitgliedstaaten an, über dieses wichtige Dossier Einigung zu erzielen.

Obwohl wir die Fortschritte würdigen, die seit Beginn der Beratungen erzielt wurden, ist Litauen jedoch weiterhin über bestimmte zentrale Elemente des Vorschlags in der aktuellen Fassung besorgt, die den Schutz der Fluggäste im Vergleich zum derzeitigen Rechtsrahmen immer noch schwächen könnten. Die Bestimmungen in Artikel 7 des Vorschlags stellen weiterhin eine Herausforderung dar, da sie das Schutzniveau für Fluggastrechte im Falle von Flugstörungen oder Verspätungen bei der Ankunft infolge einer anderweitigen Beförderung aufgrund einer Annulierung herabsetzen könnte. Diese Änderungen könnten zu längeren Wartezeiten und einer geringeren Ausgleichsleistung führen, was das berechtigte Vertrauen der Fluggäste in die Dienstleistungsqualität reduzieren könnte.

Litauen betont, dass das Hauptziel der Rechtsvorschriften zum Schutz der Fluggastrechte weiterhin darin bestehen sollte, die bestehenden Vorschriften zu vereinfachen und zu modernisieren, Rechtsklarheit für alle Parteien sicherzustellen und gleichzeitig einen fairen und wirksamen Schutz für Fluggäste zu gewährleisten. Ferner weisen wir darauf hin, dass die Europäische Union über andere Mittel verfügt, um die Wettbewerbsfähigkeit ihres Luftverkehrssektors zu fördern. Dieses Ziel kann jedoch nicht auf Kosten der Fluggastrechte erzielt werden.

Abschließend ist Litauen weiterhin der Ansicht, dass der Schutz der Fluggäste der Eckpfeiler dieser Gesetzgebungsinitiative ist und weiterhin im Mittelpunkt stehen muss, damit diese von echtem und dauerhaftem Wert für die europäische Gesellschaft ist.“

## ERKLÄRUNG PORTUGALS

„Portugal dankt dem polnischen Vorsitz und früheren Vorsitzen für ihre Arbeit bei der Aushandlung von Änderungen der Verordnung über Fluggastrechte.

Portugal hat stets den Standpunkt vertreten, dass eine Überarbeitung der Verordnung nicht nur die Umsetzung erleichtern, sondern vor allem der Aufrechterhaltung oder Stärkung der Fluggastrechte dienen sollte, damit die Fluggäste den Schutz genießen können, der in anderen Weltregionen Standards gesetzt hat.

In diesem Zusammenhang entspricht die politische Einigung, für die die Mehrheit gestimmt hat, nicht den Erwartungen der Fluggäste, insbesondere in Bezug auf Schwellenwerte für Entfernungen oder Flugzeiten, was erhebliche Auswirkungen auf Mitgliedstaaten hat, die sich geografisch weiter vom Zentrum des europäischen Kontinents entfernt befinden, sowie auf die Gebiete in äußerster Randlage. Die angenommenen Schwellenwerte stellen einen Rückschritt in Bezug auf die Fluggastrechte dar, und Portugal stimmt gegen die politische Einigung.

Bei den anschließenden Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament wird Portugal jedoch seine Bereitschaft bekunden, sich weiterhin konstruktiv für eine wesentliche Verbesserung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union einzusetzen, die den Erwartungen aller Interessenträger entspricht, mit besonderem Schwerpunkt auf Fluggästen, deren Interessen diese Verordnung seit 2004 schützt.“

### Bodenüberwachungsgesetz

#### Zu A-Punkt 9:

*Annahme des Standpunkts des Rates in erster Lesung und der Begründung des Rates*

## ERKLÄRUNG DEUTSCHLANDS

„Deutschland fügt der Ablehnung die folgende Protokollerklärung hinzu:

Gesunde Böden sind die Grundvoraussetzung für zahlreiche Ökosystemleistungen, wie Kohlenstoffspeicher sowie Wasserfilter und -speicher. Sie wirken auch als Schadstoffpuffer, sind die Grundlage für eine ausreichende und gesunde Ernährung, liefern land- und forstwirtschaftliche Biomasse und sorgen für eine natürliche Kühlung in städtischen Gebieten. Die Bodengesundheit, einschließlich des Humusgehaltes und der Bodenbiodiversität, muss dringend erhalten und nach Möglichkeit verbessert werden. Dabei sind die jeweiligen örtlichen Bedingungen in den einzelnen Mitgliedstaaten wesentlich. Der zwischen dem Europäischen Parlament und dem Ratsvorsitz vereinbarte Vorschlag für das Bodenüberwachungsgesetz trägt aus deutscher Sicht dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip nicht hinreichend Rechnung und würde zusätzliche Belastungen sowie Doppelstrukturen schaffen.“

## **ERKLÄRUNG SCHWEDENS**

„Schweden begrüßt, dass der endgültige Kompromisstext weitgehend die Flexibilität und Kontrolle der Mitgliedstaaten gewährleistet. Schweden erkennt an, dass Artikel 11 mit der Streichung rechtsverbindlicher gemeinsamer Grundsätze der nachhaltigen Bewirtschaftung und der Streichung von Anhang III erheblich an den Standpunkt Schwedens angepasst wurde.“

Die Bedenken Schwedens in Bezug auf die vorgeschlagene Richtlinie bestehen jedoch nach wie vor. Schweden ist nach wie vor der Ansicht, dass der Vorschlag zusätzliche Kosten im Verhältnis zu seinem Nutzen verursachen wird, und sieht keinen eindeutigen Mehrwert, der den Verwaltungsaufwand eines rechtsverbindlichen gemeinsamen Überwachungsrahmens rechtfertigt. Die Kosteneffizienz des Überwachungsrahmens ist nach wie vor ungewiss, und es fehlt an evidenzbasierter Qualitätssicherung, dass der vorgeschlagene Rahmen durchführbar und auf verschiedene Arten von Böden angemessen anwendbar sein wird. Der grenzüberschreitende Charakter der Bodengesundheit ist begrenzt und berührt die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

Der endgültige Kompromisstext führt zu einer Richtlinie, die dem Standpunkt Schwedens im Vergleich zum Kommissionsvorschlag näher kommt, und Schweden kann daher im Geiste des Kompromisses den endgültigen Kompromisstext akzeptieren. Schweden unterstreicht jedoch die oben dargelegten Bedenken und weist darauf hin, dass es keine Garantie dafür gibt, dass der Rahmen in der Praxis funktioniert.“

---