

Brusel 16. června 2025
(OR. en)

9528/25
PV CONS 28
AG 76
PARLNAT

NÁVRH ZÁPISU Z JEDNÁNÍ

RADA EVROPSKÉ UNIE
(obecné záležitosti)

27. května 2025

1. Přijetí pořadu jednání

Rada přijala pořad jednání uvedený v dokumentu 9262/25.

2. **Schválení bodů „A“**

9263/25

a) Seznam nelegislativních aktů

Rada přijala všechny body „A“ obsažené ve výše uvedeném dokumentu, včetně všech jazykových oprav (COR) a revizí (REV), které byly předloženy k přijetí.

b) Seznam legislativních aktů (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

9264/25

Životní prostředí

1. Nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631 o emisních normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky
přijetí legislativního aktu
rozhodnutí o výjimce ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v EU
schválil Coreper (část I) dne 21. května 2025



8905/1/25 REV 1
+ ADD 1 REV 2
PE-CONS 13/25
CLIMA

Rada schválila postoj Evropského parlamentu v prvním čtení a navrhovaný akt byl v souladu s čl. 294 odst. 4 Smlouvy o fungování Evropské unie přijat (právní základ: čl. 192 odst. 1 SFEU), přičemž Belgie a Švédsko se zdržely hlasování. Rada rovněž vyjádřila souhlas s tím, že nebude uplatněna osmitýdenní lhůta uvedená v článku 4 Protokolu č. 1.

Prohlášení k tomuto bodu jsou uvedena v příloze.

Projednávání legislativních aktů
(veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

3. Nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2023/956, pokud jde o zjednodušení a posílení mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích
obecný přístup



9113/25

Rada dosáhla obecného přístupu k výše uvedenému nařízení.

Nelegislativní činnosti

- | | | | |
|----|---|-----|--------------------|
| 4. | Příprava zasedání Evropské rady ve dnech
26. a 27. června 2025: komentovaný návrh pořadu jednání
<i>výměna názorů</i> | | 8194/25 |
| 5. | Hodnoty Unie v Maďarsku – čl. 7 odst. 1 SEU – odůvodněný
návrh
<i>jednání</i> | | 8266/25 |
| 6. | Každoroční dialog o právním státě: diskuse zaměřená na
jednotlivé země
<i>výměna názorů</i> | | 5092/25 |
| 7. | Nařízení Rady, kterým se mění nařízení č. 1 o užívání jazyků
v Evropském hospodářském společenství
(právní základ: článek 342 SFEU)
<i>přijetí</i> | (*) | 9056/25 + ADD 1-2 |
| 8. | Závěry o posílení demokratické odolnosti EU
<i>schválení</i> | | 9352/25
8629/25 |
| 9. | Jiné záležitosti
a) Ukončení financování Rádia Svobodná Evropa
<i>informace Česka</i> | | 9303/25 |



první čtení



bod na základě návrhu Komise

(*)

bod, u kterého může být vyžadováno hlasování.

PROHLÁŠENÍ K LEGISLATIVNÍM BODŮM „A“ UVEDENÝM V DOKUMENTU 9264/25

K bodu „A“ č. 1: **Nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631 o emisních normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky**
přijetí legislativního aktu
rozhodnutí o výjimce ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1
o úloze vnitrostátních parlamentů v EU

PROHLÁŠENÍ ITÁLIE

„Itálie vítá návrh na změnu nařízení (EU) 2019/631 o normách pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávky s cílem zahrnout novou flexibilitu a usnadnit dosažení cíle snížení emisí do roku 2025, a tím v krátkodobém horizontu zmírnit riziko sankcí (poplatků za překročení emisí), které by znevýhodňovaly inovace a zhoršily stávající obtíže automobilového odvětví EU.

Aby bylo možné tyto obtíže v dlouhodobém horizontu odpovídajícím způsobem řešit, považuje Itálie za nezbytné, aby byla plánovaná revize nařízení (EU) 2019/631 provedena již tento rok. Vítáme proto záměr Komise přesunout tuto revizi na druhou polovinu roku 2025 a urychlit nezbytné přípravné práce.

Itálie se domnívá, že revize by měla být založena na faktech, měla by odrážet situaci na trhu a vést k vytvoření skutečně příznivého a stabilního regulačního rámce, který zajistí hospodářsky udržitelnou a sociálně spravedlivou transformaci automobilového odvětví. Za tímto účelem považujeme za zásadní, aby se revize řídila zásadou technologické neutrality a vzala v potaz přínos všech dostupných řešení pro čistá vozidla, včetně používání biopaliv. Očekáváme také komplexní metodiku pro posuzování emisí CO₂ během celého životního cyklu vozidel, od výroby až po vyřazení z provozu.

V neposlední řadě se Itálie domnívá, že opatření ke snížení rizika sankcí by měla být přijata i pro odvětví těžkých vozidel a že by měla být urychlena i revize nařízení (EU) 2019/1242.“

PROHLÁŠENÍ MALTY

„Malta může podpořit navrhované zahrnutí míry flexibility do legislativního rámce, ale má připomínky. Je nezbytně nutné připomenout, že zastřešující cíl tohoto nařízení je v souladu se společnými cíli EU v oblasti klimatu do roku 2030, zejména s vnitrostátními cíli nařízení o „sdílení úsilí“.

Doprava je i nadále jedním z hlavních odvětví EU produkujících emise a v případě Malty jsou emise z dopravy hlavním zdrojem emisí, na které se vztahují cíle nařízení o „sdílení úsilí“.

Vzhledem k tomu, že Malta veškerá vozidla dováží, je v dodávkách vozidel zcela závislá na vnějším trhu a obzvláště zranitelná vůči výkyvům cenové dynamiky mezi konvenčními a nízkoemisními technologiemi. V této souvislosti je úloha nařízení pro vnitrostátní úsilí Malty o urychlení elektrifikace jejího vozového parku a splnění závazků v oblasti dekarbonizace při stimulaci nabídky vozidel s nízkými emisemi považována za zásadní.

S ohledem na současné výzvy, kterým evropský automobilový průmysl čelí, Malta uznává, že je důležité zajistit, aby přístup k dosažení cílů v oblasti klimatu byl nadále ambiciózní i nákladově efektivní.“
