



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 16. juuni 2025
(OR. en)

9528/25
PV CONS 28
AG 76
PARLNAT

PROTOKOLLI KAVAND
EUROOPA LIIDU NÕUKOGU
(üldasjad)
27. mai 2025

1. Päevakorra vastuvõtmine

Nõukogu võttis vastu dokumendis 9262/25 esitatud päevakorra.

2. **A-punktide heakskiitmine**

9263/25

a) Muu kui seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri

Nõukogu võttis vastu kõik eespool nimetatud dokumendis loetletud A-punktid, sealhulgas kõik vastuvõtmiseks esitatud keelelisi parandusi sisaldavad COR- ja REV-dokumendid.

b) Seadusandlike aktide nimekiri (avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

9264/25

Keskkond

1. Määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, millega kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO₂ heitenormid
Seadusandliku akti vastuvõtmine
Otsus teha erand protokolli nr 1 (Riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4 ette nähtud kaheksanädalasest tähtajast
heaks kiidetud COREPER I poolt 21. mail 2025



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

Nõukogu kiitis heaks Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukoha ning kavandatud õigusakt võeti vastu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikele 4, kusjuures Belgia ja Rootsi hoidusid hääletamisest (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1). Samuti leppis nõukogu kokku, et tehakse erand protokolli nr 1 artiklis 4 ette nähtud kaheksanädalasest tähtajast.

Selle punktiga seotud avaldused on esitatud lisas.

Seadusandlikud arutelud

(Avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

3. Määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2023/956 seoses süsiniku piirimeetme lihtsustamise ja tugevdamisega
Üldine lähenemisviis



9113/25

Nõukogu leppis kokku üldises lähenemisviisis eespool nimetatud määruse suhtes.

Muu kui seadusandlik tegevus

- | | | |
|----|---|-----------------------|
| 4. | Euroopa Ülemkogu 26.–27. juuni 2025. aasta kohtumise ettevalmistamine: selgitustega päevakorra kavand
<i>Arvamuste vahetus</i> | 8194/25 |
| 5. | Liidu väärtused – Ungari – Põhjendatud ettepanek vastavalt ELi lepingu artikli 7 lõikele 1
<i>Ärakuulamine</i> | 8266/25 |
| 6. | Iga-aastane õigusriigidialoog: riigipõhine arutelu
<i>Arvamuste vahetus</i> | 5092/25 |
| 7. | Nõukogu määrus, millega muudetakse määrust nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled
(Õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikkel 342)
<i>Vastuvõtmine</i> | (*) 9056/25 + ADD 1-2 |
| 8. | Järeldused ELi demokraatia vastupanuvõime tugevdamise kohta
<i>Heakskiitmine</i> | 9352/25
8629/25 |
| 9. | Muud küsimused
a) Raadio Vaba Euroopa rahastamise lõpetamine
<i>Teave Tšehhilt</i> | 9303/25 |



Esimene lugemine



Komisjoni ettepanekul põhinev päevakorrapunkt

(*)

Punkt, mille kohta võidakse nõuda hääletamist

Avaldused dokumendis 9264/25 esitatud seadusandliku tegevusega seotud A-punktide juurde

A-punkti 1 juurde: Määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, millega kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO₂ heitenormid

Seadusandliku akti vastuvõtmine

Otsus teha erand protokoll nr 1 (Riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4 ette nähtud kaheksanädalasest tähtajast

ITAALIA AVALDUS

„Itaalia tervitab ettepanekut muuta määrust (EL) 2019/631 autode ja tarbesõidukite CO₂-heite normide kohta, et võtta kasutusele uus paindlikkus ja hõlbustada heite vähendamise 2025. aasta eesmärgi saavutamist, leevendades seeläbi lühikeses perspektiivis karistuste riski (ülemäärase heite maksud), mis karistaks innovatsiooni eest ja süvendaks praegusi raskusi ELi autotööstuses.

Selleks, et neid probleeme pikas perspektiivis asjakohaselt käsitleda, peab Itaalia oluliseks tuua määruse (EL) 2019/631 kavandatav läbivaatamine ettepoole käesolevasse aastasse. Seetõttu peame tervitatavaks komisjoni kavatsust tuua läbivaatamine ettepoole 2025. aasta teise poolde ja kiirendada vajalikku ettevalmistustööd.

Itaalia leiab, et läbivaatamine peaks olema faktipõhine, kajastama turu tegelikku olukorda ja andma tulemuseks tõeliselt võimaldava ja stabiilse reguleeriva raamistiku, mis tagab autotööstusele majanduslikult jätkusuutliku ja sotsiaalselt õiglase ülemineku. Selleks peame oluliseks, et läbivaatamisel järgitaks tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet ja kaalutaks kõiki kättesaadavaid lahendusi sõidukite keskkonnahoidlikkuse tagamiseks, sealhulgas biokütuste kasutamist. Samuti ootame kõikehõlmavat metoodikat, et hinnata CO₂ heitkoguseid sõidukite kogu olelusringi jooksul alates tootmisest kuni kasutusest kõrvaldamiseni.

Lõpetuseks leiab Itaalia, et meetmeid karistuste riski vähendamiseks tuleks võtta ka raskeveokite sektoris ning et määruse (EL) 2019/1242 läbivaatamine tuleks tuua ettepoole.“

MALTA AVALDUS

„Malta saab toetada õigusraamistikus kavandatava paindlikkuse määra, kuid soovib jagada oma mureküsimusi. Oluline on meelde tuletada, et kõnealuse määruse üldeesmärk on kooskõlas ELi 2030. aasta ühiste kliimaeesmärkidega, eelkõige jõupingutuste jagamise määruse riiklike eesmärkidega.

Transport on endiselt üks ELi peamisi heitkoguseid tekitavaid sektoreid ning Malta puhul annavad transpordi heitkogused peamise panuse selleks, et saavutada jõupingutuste jagamise määruse eesmärgid. Kõiki oma sõidukeid importiva riigina sõltub Malta täielikult sõidukitarnete välisturust ning on eriti haavatav hinnadünaamika kõikumise suhtes tavapäraste ja vähese heitega tehnoloogiate vahel. Sellega seoses peetakse määruse rolli vähese heitega sõidukite turul pakkumise stimuleerimisel väga oluliseks Malta riiklike jõupingutuste jaoks, et kiirendada oma sõidukipargi elektrifitseerimist ja täita oma CO₂ heite vähendamise kohustused.

Võttes arvesse praegu Euroopa autotööstuse ees seisvaid väljakutseid, tunnistab Malta, et oluline on tagada, et kliimaeesmärkide saavutamise teekond jääks nii ambitsioonikaks kui ka kulutõhusaks.“