

Brüsszel, 2025. június 16.
(OR. en)

9528/25
PV CONS 28
AG 76
PARLNAT

TERVEZET – JEGYZŐKÖNYV
AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA
(Általános Ügyek)
2025. május 27.

1. A napirend elfogadása

A Tanács elfogadta a 9262/25 dokumentumban foglalt napirendet.

2. Az „A” napirendi pontok jóváhagyása

9263/25

a) Nem jogalkotási tevékenységek jegyzéke

A Tanács elfogadta a fent említett dokumentumban szereplő valamennyi „A” napirendi pontot, köztük az elfogadás céljából benyújtott valamennyi nyelvi COR és REV dokumentumot.

b) **Jogalkotási tevékenységek jegyzéke** (Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

9264/25

Környezetvédelem

1. Rendelet a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló (EU) 2019/631 rendelet módosításáról



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

A jogalkotási aktus elfogadása

Döntés a nemzeti parlamenteknek az Európai Unióban betöltött szerepéről szóló 1. jegyzőkönyv 4. cikkében előírt nyolchetes időszaktól való eltérésről

A Coreper (I. rész) által 2025.5.21-én jóváhagyva.

A Tanács jóváhagyta az Európai Parlament első olvasatban kialakított álláspontját, és a javasolt jogi aktus az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (4) bekezdése alapján – Belgium és Svédország tartózkodása mellett – elfogadásra került (jogalap: az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése). A Tanács az 1. jegyzőkönyv 4. cikkében előírt nyolchetes időszaktól való eltérés alkalmazásáról is megállapodott.

Az e napirendi ponthoz kapcsolódó nyilatkozatokat a melléklet tartalmazza.

Jogalkotási tanácskozások

(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

3. Rendelet az (EU) 2023/956 rendeletnek az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus egyszerűsítése és megerősítése tekintetében történő módosításáról



9113/25

Általános megközelítés

A Tanács általános megközelítést alakított ki a fent említett rendeletről.

Nem jogalkotási tevékenységek

- | | | |
|----|--|-----------------------|
| 4. | Az Európai Tanács 2025. június 26–27-i ülésének előkészítése:
annotált napirendtervezet
<i>Véleménycsere</i> | 8194/25 |
| 5. | Az Unió értékei – Magyarország / Az EUSZ 7. cikkének (1)
bekezdése szerinti, indokolással ellátott javaslat
<i>Meghallgatás</i> | 8266/25 |
| 6. | Éves jogállamisági párbeszéd: országspecifikus megbeszélés
<i>Véleménycsere</i> | 5092/25 |
| 7. | A Tanács rendelete az Európai Gazdasági Közösség által
használt nyelvek meghatározásáról szóló 1. rendelet
módosításáról
(Jogalap: az EUMSZ 342. cikke)
<i>Elfogadás</i> | (*) 9056/25 + ADD 1–2 |
| 8. | Következtetések az EU demokratikus rezilienciájának
megerősítéséről
<i>Jóváhagyás</i> | 9352/25
8629/25 |
| 9. | Egyéb
a) A Szabad Európa Rádió finanszírozásának beszüntetése
<i>Csehország tájékoztatója</i> | 9303/25 |



első olvasat



A Bizottság javaslatán alapuló napirendi pont.

(*)

Erről a napirendi pontról szavazás kérhető.

Nyilatkozatok a 9264/25 dokumentumban foglalt jogalkotási „A” napirendi pontokhoz

Az 1. „A” napirendi ponthoz: **Rendelet a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló (EU) 2019/631 rendelet módosításáról**
A jogalkotási aktus elfogadása
Döntés a nemzeti parlamenteknek az Európai Unióban betöltött szerepéről
szóló 1. jegyzőkönyv 4. cikkében előírt nyolchetes időszaktól való eltérésről

OLASZORSZÁG NYILATKOZATA

„Olaszország üdvözlí a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló (EU) 2019/631 rendelet módosítására irányuló javaslatot, amelynek célja további rugalmasságot bevezetni, és megkönnyíteni a 2025-ös kibocsátáscsökkentési célérték teljesítését, és ezzel rövid távon mérsékelni az olyan szankciók (többletkibocsátási díjak) kiszabásának kockázatát, amelyek gátolnák az innovációt, és súlyosbítanák az EU gépjárműiparának jelenlegi nehézségeit.

Olaszország úgy véli, hogy az ilyen nehézségek megfelelő, hosszú távú kezelése érdekében mindenképpen előre kell ütemezni, és az idei évben el kell végezni az (EU) 2019/631 rendelet tervezett felülvizsgálatát. Ezért üdvözlíjük a Bizottság azon szándékát, hogy a felülvizsgálatot előrehozza 2025 második felére, valamint hogy felgyorsítsa az ehhez szükséges előkészítı munkát.

Olaszország úgy véli, hogy a felülvizsgálatnak a tényeken kell alapulnia, tükröznie kell a piaci valóságot, és olyan valóban támogató és stabil szabályozási keret kialakításához kell vezetnie, amely a gépjárműipar számára gazdaságilag fenntartható és szociálisan méltányos átállást biztosít. E célból lényegesnek tartjuk, hogy a felülvizsgálat során a Bizottság a technológiai semlegesség elvét kövesse, és figyelembe vegye a tiszta üzemű járművek céljára rendelkezésre álló valamennyi megoldás – köztük a bioüzemanyagok – hozzájárulását. Elvárjuk továbbá egy olyan átfogó módszertan használatát, amellyel a szén-dioxid-kibocsátás a gépjárművek teljes életciklusára vetítve – azaz a gyártástól a bontásig – értékelhető.

Végezetül Olaszország úgy véli, hogy a szankciók kockázatának csökkentését célzó intézkedéseket a nehézgépjárművekre vonatkozóan is meg kell hozni, az (EU) 2019/1242 rendelet felülvizsgálatát pedig előre kell ütemezni.”

MÁLTA NYILATKOZATA

„Málta támogatni tudja a jogalkotási keret javasolt rugalmassági fokát, de aggályainak is hangot kell adnia. Alapvetően fontos emlékeztetni arra, hogy a szóban forgó rendelet átfogó célkitűzése összhangban áll az EU 2030-ra vonatkozó kollektív éghajlat-politikai célkitűzéseivel, különösen a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti nemzeti célértékekkel.

A közlekedés továbbra is az EU egyik fő kibocsátó ágazata, és Málta esetében a közlekedésből származó kibocsátások járulnak hozzá a legnagyobb mértékben a közös kötelezettségvállalási rendelet céljai által lefedett kibocsátásokhoz. Olyan országgént, ahol kizárólag importált járművek közlekednek, Málta a járműellátás terén teljes mértékben a külső piactól függ, és különösen kiszolgáltatott a hagyományos és az alacsony kibocsátású technológiák közötti árdinamika ingadozásaival szemben. Ebben az összefüggésben úgy véljük, hogy a rendelet az alacsony kibocsátású járművek piaci kínálatának ösztönzésében játszott szerepe révén kritikusan fontos Málta azon nemzeti erőfeszítései szempontjából, amelyek arra irányulnak, hogy felgyorsítsa járműállományának villamosítását, és teljesítse dekarbonizációs kötelezettségvállalásait.

Az európai gépjárműipar előtt álló jelenlegi kihívások fényében Málta elismeri: fontos biztosítani, hogy az éghajlat-politikai célok eléréséhez továbbra is ambiciózus, ugyanakkor költséghatékony út vezessen.”
