

Bruksela, 16 czerwca 2025 r.
(OR. en)

9528/25
PV CONS 28
AG 76
PARLNAT

PROJEKT PROTOKOŁU
RADA UNII EUROPEJSKIEJ
(Sprawy ogólne)
27 maja 2025 r.

1. Przyjęcie porządku obrad

Rada przyjęła porządek obrad zamieszczony w dok. 9262/25.

2. **Zatwierdzenie punktów A** 9263/25
a) **Punkty nieustawodawcze**

Rada przyjęła wszystkie punkty A wymienione w dokumencie wskazanym powyżej, w tym wszystkie dokumenty językowe COR i REV przedłożone do przyjęcia.

- b) **Punkty ustawodawcze** (obrazy otwarte dla publiczności 9264/25
zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)

Środowisko

1. Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 9264/25
w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych + ADD 1 REV 2
Przyjęcie aktu ustawodawczego PE-CONS 13/25
Decyzja o odstąpieniu od 8-tygodniowego okresu CLIMA
przewidzianego w art. 4 protokołu 1 w sprawie roli
parlamentów narodowych w UE
punkt zatwierdzony przez Coreper (część I) w dniu
21 maja 2025 r.

Rada zatwierdziła stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu i tym samym proponowany akt został przyjęty zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (podstawa prawna: artykuł 192 ust. 1 TFUE), przy czym Belgia i Szwecja wstrzymały się od głosu. Rada uzgodniła także odstąpienie od 8-tygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 protokołu nr 1.

Oświadczenia do tego punktu zamieszczono w załączniku.

Obrady ustawodawcze

(Obrady otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)

3. Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) 2023/956 9113/25
w odniesieniu do uproszczenia i wzmocnienia mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂
Podejście ogólne

Rada uzgodniła podejście ogólne w sprawie powyższego projektu rozporządzenia.

Działania o charakterze nieustawodawczym

- | | | |
|----|---|-----------------------|
| 4. | Przygotowania do Rady Europejskiej 26–27 czerwca 2025 r.:
projekt porządku obrad z uwagami
<i>Wymiana poglądów</i> | 8194/25 |
| 5. | Wartości Unii na Węgrzech: uzasadniony wniosek (art. 7 ust. 1
TUE)
<i>Wysłuchanie</i> | 8266/25 |
| 6. | Doroczny dialog na temat praworządności: dyskusja na temat
poszczególnych krajów
<i>Wymiana poglądów</i> | 5092/25 |
| 7. | Rozporządzenie Rady zmieniające rozporządzenie nr 1
w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej
Wspólnoty Gospodarczej
(Podstawa prawna: art. 342 TFUE)
<i>Przyjęcie</i> | (*) 9056/25 + ADD 1–2 |
| 8. | Konkluzje w sprawie wzmocnienia demokratycznej odporności
UE
<i>Zatwierdzenie</i> | 9352/25
8629/25 |
| 9. | Sprawy różne
a) Zakończenie finansowania Radia Wolna Europa
<i>Informacje przekazane przez Czechy</i> | 9303/25 |



Pierwsze czytanie



Punkt oparty na wniosku Komisji

(*)

Punkt, który może podlegać głosowaniu

**OŚWIADCZENIA DO USTAWODAWCZYCH PUNKTÓW A ZAMIESZCZONYCH
W DOK. 9264/25**

Ad pkt 1 w wykazie punktów A: **Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych**
Przyjęcie aktu ustawodawczego
Decyzja o odstąpieniu od 8-tygodniowego okresu przewidzianego w art. 4 protokołu 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w UE

OŚWIADCZENIE WŁOCH

„Włochy z zadowoleniem przyjmują wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych, aby wprowadzić nową elastyczność i ułatwić osiągnięcie celu redukcji emisji na 2025 r., a tym samym ograniczyć w perspektywie krótkoterminowej ryzyko kar (opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji), które zaszkodziłyby innowacjom i pogłębiłyby obecne trudności unijnego sektora motoryzacyjnego.

Aby odpowiednio zaradzić tym trudnościom w perspektywie długoterminowej, Włochy uważają, że planowany przegląd rozporządzenia (UE) 2019/631 należy przeprowadzić wcześniej, tj. w bieżącym roku. W związku z tym z zadowoleniem przyjmujemy zamiar Komisji, by przegląd ten przeprowadzić wcześniej, czyli w drugiej połowie 2025 r., oraz by przyspieszyć niezbędne prace przygotowawcze.

Włochy uważają, że przegląd powinien opierać się na faktach, odzwierciedlać realia rynkowe i prowadzić do prawdziwie sprzyjających i stabilnych ram regulacyjnych, które zapewnią zrównoważoną gospodarczo i sprawiedliwą społecznie transformację sektora motoryzacyjnego. W tym celu uważamy, że zasadnicze znaczenie ma to, by przegląd był zgodny z zasadą neutralności technologicznej i by wzięto w nim pod uwagę wkład wszystkich dostępnych rozwiązań w zakresie ekologicznie czystych pojazdów, w tym wykorzystania biopaliw. Oczekujemy również kompleksowej metodyki oceny emisji CO₂ w całym cyklu życia pojazdów od produkcji do utylizacji.

Ponadto Włochy uważają, że środki mające na celu zmniejszenie ryzyka kar należy podjąć również w odniesieniu do sektora pojazdów ciężarowych oraz że przegląd rozporządzenia (UE) 2019/1242 należy przeprowadzić wcześniej”.

OŚWIADCZENIE MALTY

„Malta może poprzeć proponowany stopień elastyczności ram prawnych, ale ma do zgłoszenia pewne obawy. Należy przypomnieć, że nadrzędny cel niniejszego rozporządzenia jest zgodny ze wspólnymi celami klimatycznymi UE na 2030 r., w szczególności z krajowymi celami w zakresie rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego.

Transport pozostaje jednym z głównych sektorów emitujących w UE, a w przypadku Malty emisje z transportu w największym stopniu przyczyniają się do osiągnięcia celów rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego. Jako kraj, który importuje wszystkie swoje pojazdy, Malta jest całkowicie zależna od zewnętrznego rynku dostaw pojazdów i jest szczególnie podatna na wahania dynamiki cen między technologiami konwencjonalnymi i niskoemisyjnymi. W tym kontekście rola rozporządzenia w stymulowaniu podaży rynkowej pojazdów niskoemisyjnych jest postrzegana jako kluczowa dla krajowych wysiłków Malty na rzecz przyspieszenia elektryfikacji jej floty pojazdów i wypełnienia zobowiązań w zakresie dekarbonizacji.

W świetle obecnych wyzwań stojących przed europejskim sektorem motoryzacyjnym Malta uznaje znaczenie zapewnienia, aby droga do osiągnięcia celów klimatycznych pozostała zarówno ambitna, jak i opłacalna”.

