

Brusel 15. června 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Interinstitucionální spis:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO ₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES – zpráva o pokroku

I. ÚVOD

1. Dne 16. prosince 2025 představila Komise návrh na změnu nařízení o výkonnostních normách pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky (návrh týkající se norem pro emise CO₂)¹. Uvedený návrh rovněž obsahuje pravidla pro označování vozidel.
2. Návrh byl představen jako součást balíčku předpisů týkajících se automobilového průmyslu, který zahrnuje rovněž návrh týkající se čistých firemních vozidel a návrhy na zjednodušení právních předpisů v oblasti automobilového průmyslu (souhrnný balíček pro automobilový průmysl).

¹ Dokumenty 17010/25 + ADD1.

3. Cílem návrhu je zajistit pružnější a technologicky neutrálnější přístup, který zohlední technologický vývoj a vývoj na trhu a zároveň zachová směřování v oblasti klimatické neutrality, přispěje k energetické bezpečnosti a nezávislosti prostřednictvím odklonu od využívání fosilních paliv v silniční dopravě a zachová předvídatelnost pro výrobce a investory při spravedlivém přechodu na mobilitu s nulovými emisemi.

Výrazně snižuje cíle pro rok 2035 pro osobní automobily a dodávky ze 100 % na 90 % a cíl pro rok 2030 pro dodávky z 50 % na 40 % a zavádí nové možnosti flexibility pro výrobce, aby splnili své cíle pro specifické snížení emisí: posouzení souladu by bylo v období 2030–2032 víceleté, do roku 2034 mají vzniknout superkredity pro malé elektromobily „vyrobené v EU“ a od roku 2035 kredity za používání udržitelných obnovitelných paliv a kredity za nízkouhlíkovou ocel „vyrobenou v EU“. Poslední dvě možnosti flexibility mají být použity ke kompenzaci zbývajících emisí, aby byla zajištěna klimatická neutralita návrhu. Posilují technologickou neutralitu a zohledňují snížení emisí nad rámec emisí z výfukových plynů.

4. V Radě pro životní prostředí proběhla dne 17. března 2026 politická rozprava o tomto návrhu, která se zaměřila na jeho hlavní prvky, konkrétně na cíle snižování emisí a nové možnosti flexibility.
5. V Evropském parlamentu byl zpravodajem jménem výboru ENVI jmenován Massimiliano SALINI (ELS, IT). Hlasování na plenárním zasedání se očekává v listopadu 2026.
6. Hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko k tomuto návrhu dne 29. dubna 2026. Výbor regionů dosud k tomuto návrhu stanovisko nevydal.
7. Níže předsednictví uvádí pokrok, jehož bylo v souvislosti s návrhem dosud dosaženo, a podává obecný přehled o aktuálním stavu hlavních nevyřešených otázek.

II. AKTUÁLNÍ STAV

Obecně

8. Návrh týkající se norem pro emise CO₂ projednala Pracovní skupina pro životní prostředí na několika zasedáních, naposledy dne 21. května 2026.

9. Politická rozprava na březnovém zasedání Rady pro životní prostředí a důkladné projednání na úrovni pracovní skupiny umožnily určit hlavní otázky v návrhu a obecné postoje delegací k těmto otázkám. Řada delegací si nicméně ponechává výhradu přezkumu k celému znění nebo jeho částem.
10. Nadto jsou dvě klíčová ustanovení návrhu – superkredity pro malé elektromobily „vyrobené v EU“ a kredity za nízkouhlíkovou ocel „vyrobenou v EU“ – úzce provázána s komplexním návrhem souhrnného balíčku pro automobilový průmysl a s návrhem „aktu o akceleratoru průmyslu“. Návrh aktu o akceleratoru průmyslu byl předložen až 4. března 2026 a přezkum je stále v poměrně rané fázi. Jednání o vzájemně propojených ustanoveních proběhla na zasedání Výboru stálých zástupců dne 5. června 2026.
11. Předsednictví sice pokračovalo v práci na všech prvcích návrhu, konkrétně se však v této fázi zaměřilo na nalezení kompromisu, zejména pokud jde o označování a techničtější otázky. Výsledkem je široká shoda na nejnovějším kompromisním znění předsednictví, avšak některé otázky zůstávají nedořešeny, zejména pokud jde o ojetá vozidla a zahrnutí energetické účinnosti vozidel na štítek. Několik dalších nedořešených otázek souvisí s hlavními otázkami návrhu.
12. Podle celkového posouzení předsednictví bude další pokrok ohledně návrhu vyžadovat řešení všech hlavních nedořešených otázek v rámci celkově vyváženého kompromisu.

Hlavní nedořešené otázky

13. Od začátku posuzování návrhu bylo jasné, že hlavní politické otázky se odvíjejí kolem cílů snížení emisí pro rok 2035 a pro rok 2030 a kolem nových možností flexibility. V kontextu evropského automobilového průmyslu, který čelí výzvám souvisejícím s výrobními náklady, nadměrnou kapacitou a rostoucí celosvětovou konkurencí, se diskuse zaměřila na nalezení správné rovnováhy mezi pokračujícím úsilím o dosažení klimatické neutrality a podporou elektrifikace a zároveň poskytnutím více možností a flexibility výrobcům při plnění jejich cílů v oblasti snižování emisí, čímž se posílí technologická neutralita a zároveň zajistí silný a konkurenceschopný automobilový průmysl v EU. Jedna strana argumentuje, že klíčem k zajištění konkurenceschopnosti odvětví je flexibilita pro výrobce a technologická neutralita, zatímco druhá strana považuje za cestu vpřed k zajištění konkurenceschopnosti do budoucna pokračování v nastoleném směru a tempu elektrifikace.

V této souvislosti si řada delegací přeje rozšířit definici vozidel s nulovými emisemi tak, aby zahrnovala vozidla poháněná výhradně „uhlíkově neutrálními“ palivy. Tyto delegace navrhuji definovat pojem „uhlíkově neutrální“ tak, aby zahrnoval všechny druhy obnovitelných paliv uvedené ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie. Jedna delegace si přeje rozšířit definici na „obnovitelná paliva, včetně pokročilých biopaliv“. Jiné delegace jsou proti, neboť se domnívají, že definice by měla být i nadále založena na emisích z výfukových plynů. Jedna delegace navrhuje přejít k přístupu posuzování celého životního cyklu.

Byly rovněž předneseny úvahy o rozdílech mezi členskými státy, mimo jiné pokud jde o využívání elektrických vozidel a zavádění infrastruktury.

a) Cíle snižování emisí

Řada delegací dosud nevyjádřila konečný ani konkrétní postoj k navrhovaným cílům snižování emisí. Vyjádřené postoje se značně liší.

14. Cíl pro rok 2030 pro dodávky

Zatímco některé delegace vyjádřily výslovnou podporu snížení cíle pro rok 2030 pro dodávky z 50 % na 40 %, mnoho delegací si ponechává věcné výhrady nebo návrh stále posuzuje.

Řada delegací sice tento směr vývoje uvítala, avšak vyzvala k dalšímu snížení cíle vzhledem ke strukturálním překážkám pro využívání elektrických dodávek. Jiné delegace mají výhrady ke snížení cíle a zpochybňují, zda je to nutné. Jedna delegace výslovně vyzvala ke snížení cíle pro rok 2030 i pro osobní automobily.

Zdá se, že zprůměrování za tři roky pro dosažení souladu s cílem pro rok 2030 má širokou podporu (osobní automobily i dodávky). Několik delegací má ke zprůměrování výhrady, zatímco řada delegací tvrdí, že je zapotřebí větší flexibility, a přeje si prodloužení tohoto období na pět let, přičemž některé z delegací požadují flexibilitu i pro cíl pro rok 2025. Jiné delegace jsou proti obecnému prodloužení na pět let.

15. Cíl pro osobní automobily a dodávky pro rok 2035 a povinnost kompenzovat zbývající emise

Některé delegace vyjádřily podporu 90% cíli v kombinaci s povinností kompenzovat zbývající emise, přičemž další delegace rovněž vyzvaly k zajištění toho, aby snížení emisí bylo v souladu s evropským právním rámcem pro klima.

Jiné delegace uvedly, že mohou 90% cíl podpořit s určitými výhradami, zejména že 90 % by mělo být bezpodmínečných nebo alespoň částečně kompenzovaných nebo že by měla být zvýšena a rozšířena flexibilita pro výrobce při plnění jejich konkrétních cílů, aby odrážela realitu na trhu. Některé delegace se zasazují o další snížení cílů pro rok 2035 pro osobní automobily i dodávky nebo pouze pro dodávky, přičemž zpochybňují proveditelnost navrhovaných cílů.

Naopak řada delegací se ke snížení cílů pro rok 2035 staví kriticky. Některé delegace si přejí držet se stávajících 100% cílů s odkazem na aspekty, jako jsou jejich cíle podle nařízení o „sdílení úsilí“, potřeba vyslat jasný signál pro elektrifikaci a být v souladu s cíli evropského právního rámce pro klima. Některé delegace uvedly, že jejich výhrady jsou spojeny se skepsí ohledně toho, zda kompenzační mechanismus s kredity povede ke stejnému snížení emisí jako stávající cíle.

b) Možnosti flexibility

16. Cíl pro rok 2030 pro osobní automobily – superkredity pro „malé elektromobily vyrobené v EU“

Zdá se, že koncept superkreditů pro malé automobily má širokou podporu, ale řada delegací požaduje změny konkrétního návrhu nebo vznesla výhrady přezkumu k jeho konkrétním prvkům. Řada delegací se zejména domnívá, že technologicky neutrální přístup by měl rovněž umožňovat superkredity pro malé automobily poháněné výhradně uhlíkově neutrálními/obnovitelnými palivy. Některé delegace zdůrazňují, že klíčovým prvkem při jejich hodnocení tohoto ustanovení je cenová dostupnost těchto malých automobilů.

Některé delegace však k tomuto konceptu mají výhrady, přičemž několik z nich by jej chtělo rozšířit i na větší elektromobily a jedna delegace návrh zcela odmítá.

Definice „malého elektrického vozidla“ je navržena v souhrnném balíčku pro automobilový průmysl, o němž Rada dosud nedosáhla dohody.

K označení „vyroběno v EU“, viz níže.

17. Cíle pro osobní automobily a dodávky pro rok 2035 – kredity za paliva a kredity za nízkouhlíkovou ocel vyrobenou v EU

Pokud jde o kredity za paliva, mnoho delegací má k tomuto ustanovení výhrady, a to buď proto, že podle nich neposkytuje dostatečnou flexibilitu ani nepodporuje technologickou neutralitu, anebo proto, že mají pochybnosti o environmentální integritě návrhu, a také proto, že vysílá trhu nesprávné signály. Řada delegací si přeje toto ustanovení rozšířit, mimo jiné jeho uplatňováním před rokem 2035 nebo zvýšením procentního podílu kreditů nebo rozšířením druhu biopaliv. Řada delegací podporuje názor, že vozidla poháněná výhradně uhlíkově neutrálními/obnovitelnými palivy by měla být považována za vozidla s nulovými emisemi. V této souvislosti se navrhuje, aby se na všechna paliva uvedená ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie vztahovala stejná pravidla. Jiná skupina delegací má naopak silné výhrady a tvrdí, že flexibilita nepovede k dalšímu snižování emisí, odvede dodávky z odvětví (letecké a námořní dopravy), která tato paliva potřebují, jelikož nemají k dispozici alternativy vedoucí k dekarbonizaci, a oslabí signál směrem k elektrifikaci. Nesouhlasí s tím, aby vozidla poháněná výhradně uhlíkově neutrálními/obnovitelnými palivy byla považována za vozidla s nulovými emisemi.

Pokud jde o kredity za nízkouhlíkovou ocel, existuje poměrně široká podpora nebo alespoň otevřenost pro tento koncept a cíl stimulovat rozhodující trh s nízkouhlíkovou ocelí vyrobenou v EU. Některé delegace chtějí uplatnit kredity dříve než v roce 2035 a jiné vyzývají k rozšíření oblasti působnosti kreditů, zejména na hliník. Delegace však mají obecně pochybnosti ohledně metodiky a parametrů pro definování nízkouhlíkové oceli, které budou stanoveny v aktu v přenesené pravomoci podle nařízení o ekodesignu.

K označení „vyrobeno v EU“, viz níže.

18. Několik delegací má výhrady k omezení sdružování na propojené výrobce a tvrdí, že to povede k narušení hospodářské soutěže.

19. Označení „vyrobeno v EU“ a vazby na návrh aktu o akcelérátoru průmyslu

Vzhledem k tomu, že přezkum návrhu aktu o akcelérátoru průmyslu je stále v počáteční fázi, měla většina delegací dosud výhrady přezkumu a dotazy týkající se označení „vyrobeno v EU“ a, jak bylo uvedeno výše, nízkouhlíkové oceli.

Některé delegace vyjádřily plnou nebo alespoň částečnou podporu konceptu „vyrobena v EU“. Pro několik delegací se jedná o klíčový prvek návrhu týkajícího se norem pro emise CO₂ s cílem motivovat k pokračujícím investicím do výroby v EU a snížit závislost na dovozu. Jiné delegace vyjádřily pochybnosti ohledně konceptu „vyrobena v EU“ a zpochybnily jeho slčitelnost s mezinárodními závazky a jeho účinnost při zachování hodnotových řetězců pro výrobce.

20. Přezkum

Řada delegací považuje přezkum nařízení plánovaný na rok 2035 za příliš pozdní, přičemž některé delegace vyzvaly k zahrnutí dalších podrobností o obsahu přezkumu. Jiné delegace nevidí důvod, proč by se měl přezkum posouvat na dřívější období.

21. Faktor použití pro plug-in hybridní vozidla

Ačkoli to není součástí návrhu týkajícího se norem pro emise CO₂, skupina delegací vyzvala ke zmrazení tzv. „faktoru použití“ pro plug-in hybridní vozidla, zatímco jiná skupina delegací je proti. „Faktor použití“ se používá k výpočtu emisí CO₂ a spotřeby paliva u těchto vozidel. Určuje se na základě odhadovaného poměru mezi jízdou v elektrickém režimu a jízdou v režimu spalovacího motoru. Aktualizace faktoru použití byla přijata prostřednictvím sekundárních právních předpisů s cílem zajistit, aby emise CO₂ lépe odrážely skutečné emise těchto vozidel, a bude platit od 29. listopadu 2026.

III. ZÁVĚR

Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby vzal tuto zprávu o pokroku na vědomí a předal ji Radě pro životní prostředí s ohledem na zasedání dne 25. června 2026.