

Bruxelles, 15. lipnja 2026.
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Međuinstitucijski predmet:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

NAPOMENA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu standardnih vrijednosti emisija CO ₂ za nova laka vozila i označivanja vozila te o stavljanju izvan snage Direktive 1999/94/EZ – izvješće o napretku

I. UVOD

1. Komisija je 16. prosinca 2025. predstavila prijedlog izmjene Uredbe o standardnim vrijednostima CO₂ za nove osobne automobile i kombije (dalje u tekstu „prijedlog o standardnim vrijednostima CO₂”)¹. Taj prijedlog sadržava i pravila o označivanju vozila.
2. Prijedlog je predstavljen kao dio paketa mjera za automobilsku industriju, koji ujedno uključuje prijedlog o čistim korporativnim vozilima i prijedloge za pojednostavnjenje zakonodavstva o automobilske industriji (skupni paket za automobilsku industriju).

¹ Dokument 17010/25 + ADD 1.

3. Prijedlogom se želi osigurati fleksibilniji i tehnološki neutralan pristup te istodobno u obzir uzeti tehnološka i tržišna kretanja, zadržati ciljeve klimatske neutralnosti, doprinijeti energetske sigurnosti i neovisnosti napuštanjem upotrebe fosilnih goriva u cestovnom prometu i očuvati predvidljivost za proizvođače i ulagače u pravednom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija.

Njime se u prvom redu sa 100 % na 90 % smanjuje cilj za 2035. za automobile i kombije te se s 50 % na 40 % smanjuje cilj za 2030. za kombije, a usto se uvode nove fleksibilne mogućnosti za proizvođače kako bi ostvarili svoje ciljeve smanjenja emisija: predlaže se višegodišnja procjena usklađenosti za razdoblje od 2030. do 2032., olakšice do 2034. za male električne automobile „proizvedene u EU-u”, a od 2035. jedinice za upotrebu održivih obnovljivih goriva i jedinice za niskougljični čelik „proizveden u EU-u”. Zadnje dvije fleksibilne mogućnosti trebaju se iskoristiti za kompenzaciju preostalih emisija kako bi se osigurala klimatska neutralnost prijedloga. Njima se poboljšava tehnološka neutralnost te u obzir uzima smanjenje i drugih emisija pored onih iz ispušne cijevi.

4. Vijeće (okoliš) 17. ožujka 2026. održalo je raspravu o politikama u vezi s navedenim prijedlogom, u kojoj je naglasak stavljen na ključne elemente prijedloga, tj. ciljeve smanjenja emisija i nove fleksibilne mogućnosti.
5. U Europskom parlamentu Massimiliano SALINI (EPP, IT) imenovan je izvjestiteljem u ime odbora ENVI. Očekuje se da će se glasovanje na plenarnoj sjednici održati u studenome 2026.
6. Europski gospodarski i socijalni odbor dao je svoje mišljenje o prijedlogu 29. travnja 2026. Odbor regija još nije dao mišljenje o prijedlogu.
7. Predsjedništvo u nastavku ovog dokumenta opisuje dosad ostvareni napredak u vezi s prijedlogom i daje opći uvid u trenutno stanje u vezi s glavnim neriješenim pitanjima.

II. TRENUTAČNO STANJE

Općenito

8. Radna skupina za okoliš razmotrila je prijedlog o standardnim vrijednostima CO₂ na nizu sastanaka, od kojih je posljednji održan 21. svibnja 2026.

9. Zahvaljujući raspravi o politikama na sastanku Vijeća za okoliš održanom ožujku i temeljitom razmatranju na razini Radne skupine utvrđena su glavna pitanja u vezi prijedlogom i opća stajališta delegacija o tom predmetu. Međutim, niz delegacija i dalje zadržava analitičku rezervu na cijeli tekst ili na njegove dijelove.
10. Nadalje, dvije temeljne odredbe prijedloga, olakšice za male električne automobile „proizvedene u EU-u” i jedinice za niskouglični čelik „proizveden u EU-u”, usko su povezane sa skupnim paketom za automobilsku industriju i predloženim aktom o ubrzanju industrijskog razvoja. Akt o ubrzanju industrijskog razvoja predložen je tek 4. ožujka 2026., a njegovo je razmatranje još u relativno ranoj fazi. Na sastanku Odbora stalnih predstavnika 5. lipnja 2026. održana je rasprava o međupovezanim odredbama.
11. Iako je predsjedništvo nastavilo s radom na svim elementima prijedloga, u ovoj se fazi konkretno usredotočilo na postizanje kompromisa, posebno kad je riječ o označivanju i pitanjima koja su više tehničke naravi. Zahvaljujući tome postignuto je opće suglasje o najnovijem kompromisnom tekstu predsjedništva, no neka su pitanja ostala neriješena, uglavnom u pogledu rabljenih vozila i navođenja energetske učinkovitosti vozila na oznakama. Nekoliko drugih neriješenih pitanja povezano je s glavnim pitanjima prijedloga.
12. Predsjedništvo općenito procjenjuje da će za daljnji napredak u vezi s prijedlogom biti potrebno iznaći rješenje za sva glavna neriješena pitanja, i to u okviru uravnoteženog cjelokupnog kompromisa.

Glavna neriješena pitanja

13. Otkako je započelo razmatranje prijedloga, jasno je da se glavna politička pitanja odnosne na ciljeve smanjenja emisija do 2035. i 2030. te na nove fleksibilne mogućnosti. U kontekstu izazova s kojima se europski automobilski sektor suočava u pogledu troškova proizvodnje, prekomjernih kapaciteta i porasta globalne konkurencije, u raspravama je naglasak bio na postizanju odgovarajuće ravnoteže između zadržavanja ciljeva klimatske neutralnosti i poticanja elektrifikacije, a da se pritom proizvođačima pruži više mogućnosti i fleksibilnosti za ostvarivanje njihovih ciljeva smanjenja emisija, čime bi se povećala tehnološka neutralnost i istodobno osigurala snažna i konkurentna automobilska industrija u EU-u. U raspravama jedna strana smatra se da su fleksibilnost za proizvođače i tehnološka neutralnost od ključne važnosti kako bi se osigurala konkurentnost industrije, dok druga strana vidi daljnji nastavak elektrifikacije bez promjene tempa kao put naprijed prema konkurentnosti koja je otporna na promjene u budućnosti.

U tom kontekstu niz delegacija želi proširiti definiciju vozila s nultim emisijama kako bi njome bila obuhvaćena vozila s pogonom isključivo na „ugljično neutralna” goriva. Te delegacije predlažu da se koncept „ugljično neutralno” definira tako da obuhvaća sve vrste obnovljivih goriva navedene u Direktivi o energiji iz obnovljivih izvora (RED). Jedna delegacija želi proširiti tu definiciju na „obnovljiva goriva, uključujući napredna biogoriva”. Druge delegacije protive se tome jer smatraju da bi se definicija trebala nastaviti temeljiti na emisijama iz ispušne cijevi. Jedna delegacija predlaže prelazak na pristup koji se zasniva na procjeni cijelog životnog ciklusa.

Iznesena su i razmatranja o razlikama među državama članicama, među ostalim u pogledu uvođenja električnih vozila i ugradnje infrastrukture.

a) Ciljevi smanjenja emisija

Niz delegacija još nije izrazio konačno ili konkretno stajalište o predloženim ciljevima smanjenja emisija. Izražena stajališta uvelike se razlikuju.

14. Cilj za 2030. za kombije

Iako su neke delegacije izrazile izričitu potporu tome da se cilj za 2030. za kombije smanji s 50 % na 40 %, mnoge delegacije zadržavaju sadržajnu rezervu ili još preispituju prijedlog. Unatoč tome što pozdravlja smjer u kojem ide tekući rad, niz delegacija poziva na daljnje smanjenje tog cilja zbog strukturnih prepreka uvođenju električnih kombija. Druge delegacije imaju rezerve u pogledu smanjenja tog cilja, dovodeći u pitanje potrebu za time. Jedna delegacija izričito je pozvala na to da se cilj za 2030. smanji i za osobne automobile.

Čini se da postoji široka potpora izračunu trogodišnjeg prosjeka za usklađenost s ciljem za 2030. (i za automobile i za kombije). Nekoliko delegacija izrazilo je rezervu u pogledu izračunavanja prosjeka, dok ih određen broj tvrdi da je potrebna dodatna fleksibilnost i zalaže se za to da se relevantno razdoblje produljiti na pet godina, a neke delegacije to žele i za cilj za 2025. Druge se delegacije protive općem produljenju na pet godina.

15. Cilj za 2035. za automobile i kombije te obveza kompenzacije preostalih emisija

Određene delegacije izrazile su potporu cilju od 90 % u kombinaciji s obvezom kompenzacije preostalih emisija, a neke su usto zatražile da se osigura da smanjenja emisija budu u skladu s Europskim zakonom o klimi.

Druge su navele da mogu poduprijeti cilj od 90 % uz određene rezerve, osobito ako se na to smanjenje na 90 % ne primjenjuju nikakvi uvjeti ili se, kao minimum, primjenjuje samo djelomična kompenzacija i/ili se povećaju i prošire fleksibilne mogućnosti za proizvođače za ostvarivanje njihovih specifičnih ciljeva kako bi se odrazilo stvarno stanje na tržištu. Neke delegacije zagovaraju daljnje smanjenje ciljeva za 2035. i za automobile i za kombije ili samo za kombije, dovodeći pritom u pitanje ostvarivost predloženih ciljeva.

S druge strane, niz delegacija ima kritičan stav prema smanjenju ciljeva za 2035. Određene delegacije žele zadržati trenutačne ciljeve od 100 %, i pritom ističu elemente kao što su njihovi ciljevi iz Uredbe o raspodjeli tereta, potreba za davanjem jasnog signala u korist elektrifikacije i usklađenost s ciljevima Europskog zakona o klimi. Neke su dale do znanja da su njihove rezerve povezane sa sumnjom u to hoće li mehanizam kompenzacije jedinicama dovesti do istih smanjenja emisija kao i aktualni ciljevi.

b) Fleksibilne mogućnosti

16. Cilj za 2030. za automobile – olakšice za „mala električna vozila proizvedena u EU-u”

Čini se da postoji široka potpora konceptu olakšica za male automobile, ali nekoliko delegacija zatražilo je da se izmijeni taj konkretni prijedlog ili ima analitičku rezervu na određene elemente tog prijedloga. Konkretno, niz delegacija smatra da bi u okviru tehnološki neutralnog pristupa trebalo predvidjeti i olakšice za male automobile s pogonom isključivo na ugljično neutralna / obnovljiva goriva. Određene delegacije ističu da je cjenovna pristupačnost takvih malih automobila ključni element u njihovoj procjeni te odredbe.

Međutim, neke delegacije imaju rezerve u vezi s tim konceptom, dok se nekoliko delegacija zalaže za njegovo proširenje i na veće električne automobile, a jedna delegacija u potpunosti odbija taj prijedlog.

Definicija koncepta „malo električno vozilo” predložena je u skupnom paketu za automobilsku industriju, o kojem u Vijeću još nije postignut dogovor.

Više informacija o konceptu „proizvedeno u EU-u” nalazi se u nastavku.

17. Ciljevi za 2035. za automobile i kombije – jedinice za gorivo i jedinice za niskougljični čelik proizveden u EU-u

Kad je riječ o jedinicama za gorivo, mnoge delegacije imaju rezerve u pogledu te odredbe, s jedne strane zato što smatraju da se njome u nedovoljnoj mjeri omogućuje fleksibilnost ili podupire tehnološka neutralnost, a s druge zato što imaju dvojbe u pogledu okolišnog integriteta tog prijedloga i zato što se njime tržištu šalje pogrešan signal. Niz delegacija želi proširiti tu odredbu, među ostalim tako da se početak njezine primjene pomakne prije 2035. i/ili da se poveća postotak jedinica i/ili da se prošire vrste biogoriva. Određen broj delegacija podupire stajalište da se vozila s pogonom isključivo na ugljično neutralna / obnovljiva goriva smatraju vozilima s nultim emisijama. U tom se kontekstu predlaže da sva goriva navedena u Direktivi o energiji iz obnovljivih izvora budu u jednakoj mjeri obuhvaćena. S druge strane, jedna daljnja skupina delegacija izrazila je snažne rezerve, tvrdeći da fleksibilnost neće dovesti do dodatnih smanjenja emisija, nego da će preusmjeriti opskrbu sa sektora (zrakoplovni i pomorski promet) kojima su ta goriva potrebna jer ne postoje alternative dekarbonizaciji i oslabiti signal u korist elektrifikacije. Te se delegacije protive tome da se vozila s pogonom isključivo na ugljično neutralna / obnovljiva goriva smatraju vozilima s nultim emisijama.

Kad je riječ o jedinicama za niskougljični čelik, postoji prilično široka potpora tom konceptu i cilju stvaranja vodećeg tržišta za niskougljični čelik proizveden u EU-u ili su barem delegacije pokazale otvorenost u tom pogledu. Određene delegacije žele da se te jedinice počnu primjenjivati prije 2035., dok su neke pozvale na proširenje područja primjene jedinica, osobito na aluminij. Međutim, delegacije općenito imaju pitanja o metodologiji i parametrima za definiranje niskougljičnog čelika, koji će se utvrditi delegiranim aktom na temelju uredbe o ekološkom dizajnu.

Više informacija o konceptu „proizvedeno u EU-u” nalazi se u nastavku.

18. Nekoliko delegacija ima rezerve u pogledu ograničavanja udruživanja na povezane proizvođače, tvrdeći da će to dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja.

19. „Proizvedeno u EU-u” i povezanost s predloženim aktom o ubrzanju industrijskog razvoja

Budući da je ispitivanje predloženog akta o ubrzanju industrijskog razvoja još uvijek u ranoj fazi, većina delegacija dosad je uložila analitičku rezervu i postavila upite u vezi s konceptom „proizvedeno u EU-u” i, kako je prethodno navedeno, s niskougljičnim čelikom.

Neke delegacije izrazile su punu ili barem djelomičnu potporu konceptu „proizvedeno u EU-u”. Nekoliko delegacija smatra da je to ključni element prijedloga o standardnim vrijednostima CO₂, kojim bi se trebala potaknuti kontinuirana ulaganja u proizvodnju u EU-u i smanjiti ovisnost o uvozu. Druge su delegacije izrazile dvojbe u pogledu koncepta „proizvedeno u EU-u” kad je riječ o njegovoj usklađenosti s međunarodnim obvezama i djelotvornosti u očuvanju lanaca vrijednosti za proizvođače.

20. Preispitivanje

Niz delegacija smatra preispitivanje uredbe predviđeno za 2035. prekasnim, a neke su pozvale na uključivanje dodatnih pojedinosti o sadržaju preispitivanja. Druge delegacije smatraju da ranije preispitivanje nije potrebno.

21. Faktor korisnosti za punjiva hibridna vozila

Iako tzv. faktor korisnosti za punjiva hibridna vozila nije dio prijedloga o standardnim vrijednostima CO₂, jedna skupina delegacija pozvala je na obustavljanje rada u vezi s njime, dok se druga skupina tome protivi. Taj se faktor korisnosti upotrebljava za izračunavanje emisija CO₂ i potrošnju goriva tih vozila. Utvrđuje se na temelju procijenjenog omjera između vožnje u električnom načinu rada i vožnje u načinu rada motora s unutarnjim izgaranjem. Ažuriranje faktora korisnosti doneseno je aktom sekundarnog zakonodavstva kako bi se osiguralo da emisije CO₂ bolje odražavaju stvarne emisije tih vozila i primjenjivat će se od 29. studenoga 2026.

III. ZAKLJUČAK

Odbor stalnih predstavnika poziva se da primi na znanje ovo izvješće o napretku i da ga proslijedi Vijeću (okoliš) u okviru priprema za sastanak 25. lipnja 2026.