

V Bruseli 15. júna 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Medziinštitucionálny spis:
2025/0420(COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o emisné normy CO ₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá a označovanie vozidiel, a ktorým sa zrušuje smernica 1999/94/ES – správa o pokroku

I. ÚVOD

1. Komisia 16. decembra 2025 predložila návrh na zmenu nariadenia o emisných normách CO₂ pre nové osobné vozidlá a dodávkové vozidlá (ďalej len „nariadenie o emisných normách CO₂“)¹. Návrh obsahuje aj pravidlá označovania vozidiel.
2. Návrh bol predložený ako súčasť balíka opatrení v oblasti automobilového priemyslu, ktorý zahŕňa aj návrh o ekologických podnikových vozidlách a návrhy na zjednotenie právnych predpisov v oblasti automobilového priemyslu (súhrnný balík opatrení v oblasti automobilového priemyslu).

¹ 17010/25 + ADD1.

3. Cieľom návrhu je zabezpečiť flexibilnejší a technologicky neutrálnejší prístup, v ktorom by sa zohľadňoval technologický a trhový vývoj, pričom by sa zachovalo smerovanie ku klimatickej neutralite, prispievalo k energetickej bezpečnosti a nezávislosti, a to prechodom od fosílnych palív v cestnej doprave, a zachovávala predvídateľnosť pre výrobcov a investorov pri spravodlivom prechode na mobilitu s nulovými emisiami.

Návrh zahŕňa predovšetkým zníženie cieľových hodnôt do roku 2035 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá zo 100 % na 90 % a cieľovej hodnoty do roku 2030 pre dodávkové vozidlá z 50 % na 40 %, pričom sa zavádzajú nové možnosti flexibility pre výrobcov na splnenie ich špecifických cieľových hodnôt zníženia emisií: navrhuje sa, aby bolo v období rokov 2030 až 2032 posudzovanie súladu viacročné, aby sa do roku 2034 zaviedli superkredity pre malé elektrické vozidlá „vyrobené v EÚ“ a od roku 2035 kredity za používanie udržateľných palív z obnoviteľných zdrojov, ako aj kredity za nízkouhlíkovú oceľ „vyrobenú v EÚ“. Tieto dve posledné možnosti flexibility sa majú využívať na kompenzáciu zvyšných emisií, aby sa zaistila klimatická neutralita návrhu. Posilňuje sa nimi technologická neutralita a zohľadňuje sa znižovanie emisií nad rámec výfukových emisií.

4. Rada (životné prostredie) diskutovala o smerovaní v súvislosti s návrhom 17. marca 2026, pričom sa zamerala na základné prvky návrhu, konkrétne na cieľové hodnoty zníženia emisií a nové možnosti flexibility.
5. V Európskom parlamente bol za spravodajcu v mene výboru ENVI vymenovaný Massimiliano SALINI (PPE, IT). Hlasovanie v pléne by sa malo uskutočniť v novembri 2026.
6. Hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko k návrhu 29. apríla 2026. Výbor regiónov zatiaľ k návrhu stanovisko nezaujal.
7. Predsedníctvo v tejto správe informuje o pokroku, ktorý sa v súvislosti s návrhom doteraz dosiahol, a poskytuje všeobecný prehľad o aktuálnom stave, pokiaľ ide o hlavné nevyriešené otázky.

II. AKTUÁLNY STAV

Všeobecné informácie

8. Pracovná skupina pre životné prostredie skúmala návrh o emisných normách CO₂ na viacerých zasadnutiach, naposledy 21. mája 2026.

9. Diskusia o smerovaní na zasadnutí Rady pre životné prostredie v marci a dôkladné preskúmanie na úrovni pracovnej skupiny umožnili identifikovať hlavné otázky týkajúce sa návrhu a všeobecné pozície delegácií k nim. Niekoľko delegácií však trvá na výhrade preskúmania k celému zneniu alebo jeho častiam.
10. Okrem toho sú dve základné ustanovenia návrhu – superkredity pre malé elektrické vozidlá „vyrobené v EÚ“ a kredity za „nízkouhlíkovú“ oceľ „vyrobenú v EÚ“ úzko prepojené s návrhom súhrnného balíka opatrení v oblasti automobilového priemyslu a návrhom aktu na urýchlenie rozvoja priemyslu. Návrh aktu na urýchlenie rozvoja priemyslu bol predložený len 4. marca 2026 a preskúmanie je zatiaľ v pomerne skorej fáze. Rokovanie o vzájomne prepojených ustanoveniach sa uskutočnilo na zasadnutí Výboru stálych predstaviteľov 5. júna 2026.
11. Hoci predsedníctvo pokračovalo v práci na všetkých prvkoch návrhu, v tejto fáze sa konkrétne zameralo na dosiahnutie kompromisu, predovšetkým v súvislosti s označovaním a technickejšími otázkami. Výsledkom je najnovšie kompromisné znenie predsedníctva, ale s niektorými nevyriešenými otázkami, najmä pokiaľ ide o ojazdené vozidlá a začlenenie energetickej účinnosti vozidiel do označenia. Niekoľko ďalších nevyriešených otázok súvisí s hlavnými otázkami týkajúcimi sa návrhu.
12. Na to, aby sa v súvislosti s návrhom dosiahol ďalší pokrok, bude podľa celkového posúdenia predsedníctva potrebné zaoberať sa všetkými hlavnými nevyriešenými otázkami v rámci celkového vyváženého kompromisu.

Hlavné nevyriešené otázky

13. Od začiatku skúmania návrhu bolo zrejmé, že hlavné politické otázky súvisia s cieľovými hodnotami zníženia emisií do roku 2035 a 2030 a s novými možnosťami flexibility. V kontexte európskeho automobilového priemyslu, ktorý čelí výzvam spojeným s výrobnými nákladmi, nadmernou kapacitou a rastúcou globálnou konkurenciou, sa diskusia zameriavala na dosiahnutie správnej rovnováhy medzi udržaním smerovania ku klimatickej neutralite a podporou elektrifikácie a zároveň poskytnutím viacerých možností a flexibility výrobcov pri plnení cieľových hodnôt zníženia emisií, čím sa posilní technologická neutralita a zároveň sa zabezpečí, aby bol automobilový priemysel v EÚ silný a konkurencieschopný. Jedna strana argumentuje, že kľúčovým faktorom na zaistenie konkurencieschopnosti je flexibilita pre výrobcov a technologická neutralita, zatiaľ čo druhá strana považuje za cestu k nadčasovej konkurencieschopnosti pokračovanie v procese elektrifikácie a zachovanie súčasného tempa.

Viaceré delegácie chcú v tejto súvislosti rozšíriť vymedzenie pojmu vozidlo s nulovými emisiami tak, aby zahŕňalo vozidlá poháňané výlučne „uhlíkovo neutrálnymi“ palivami. Tieto delegácie navrhujú vymedziť pojem „uhlíkovo neutrálny“ tak, aby sa vzťahoval na všetky druhy palív z obnoviteľných zdrojov uvedené v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie. Jedna delegácia sa vyslovila za rozšírenie tohto vymedzenia na „palivá z obnoviteľných zdrojov vrátane pokročilých biopalív“. Iné delegácie sú proti tomuto návrhu a zastávajú názor, že vymedzenie by malo naďalej vychádzať z výfukových emisií. Jedna delegácia navrhuje prejsť na prístup založený na posudzovaní celého životného cyklu.

Zazneli aj argumenty o potrebe zohľadňovať rozdiely medzi členskými štátmi, a to aj pokiaľ ide o využívanie elektrických vozidiel a zavádzanie infraštruktúry.

a) Cieľové hodnoty zníženia emisií

Niekoľko delegácií zatiaľ nezaujalo žiadne konečné ani konkrétne stanovisko k navrhovaným cieľovým hodnotám zníženia emisií. Vyjadrené pozície sa značne líšia.

14. Cieľová hodnota do roku 2030 pre dodávkové vozidlá

Hoci niektoré delegácie vyjadrili výslovnú podporu zníženiu cieľových hodnôt do roku 2030 pre dodávkové vozidlá z 50 % na 40 %, mnohé iné trvajú na výhradách k podstate návrhu alebo ho stále posudzujú. Viaceré delegácie síce vítajú celkové smerovanie, ale vzhľadom na štrukturálne prekážky pri zavádzaní elektrických dodávkových vozidiel vyzývajú na ďalšie zníženie cieľovej hodnoty. Iné majú výhrady k zníženiu cieľovej hodnoty, pričom spochybňujú jeho potrebu. Jedna delegácia výslovne vyzvala na zníženie cieľovej hodnoty do roku 2030 aj pre osobné vozidlá.

Zdá sa, že trojročné spriemerovanie súladu s cieľovými hodnotami do roku 2030 (osobné aj dodávkové vozidlá) má širokú podporu. Niekoľko delegácií má k spriemerovaniu výhrady, zatiaľ čo viaceré delegácie tvrdia, že je potrebná väčšia flexibilita, a chcú ho predĺžiť na päť rokov, niektoré aj pre cieľovú hodnotu do roku 2025. Iné sú proti všeobecnému predĺženiu na päť rokov.

15. Cieľové hodnoty do roku 2035 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá a povinnosť kompenzovať zvyšné emisie

Niektoré delegácie uviedli, že podporujú cieľovú hodnotu 90 % v kombinácii s povinnosťou kompenzovať zvyšné emisie, pričom niektoré vyzvali aj na zabezpečenie toho, aby bolo zníženie emisií v súlade s európskym právnym predpisom v oblasti klímy.

Iné uviedli, že cieľovú hodnotu 90 % môžu podporiť s určitými výhradami, a to najmä že by sa na ňu nemali neuplatňovať žiadne podmienky alebo by sa na ňu aspoň mala vzťahovať len čiastočná kompenzácia, a/alebo by sa mali zvýšiť a rozšíriť možnosti flexibility pre výrobcov pri plnení ich špecifických cieľových hodnôt s cieľom zohľadniť reálne podmienky na trhu. Niektoré delegácie sa zasadujú za ďalšie zníženie cieľových hodnôt do roku 2035 pre osobné vozidlá aj dodávkové vozidlá alebo len pre dodávkové vozidlá, pričom spochybňujú dosiahnuteľnosť navrhovaných cieľových hodnôt.

Naopak, viaceré delegácie sa k zníženiu cieľových hodnôt do roku 2035 stavajú kriticky. Niektoré chcú zachovať súčasné cieľové hodnoty na úrovni 100 %, pričom sa odvolávajú na aspekty, akými sú cieľové hodnoty stanovené v nariadení o spoločnom úsilí, potreba vyslať jasný signál v záujme elektrifikácie a dosiahnutie súladu s cieľmi európskeho právneho predpisu v oblasti klímy. Niektoré delegácie naznačili, že ich výhrady pramenia zo skepticizmu voči predpokladu, že kompenzačný mechanizmus s kreditmi povedie k rovnakému zníženiu emisií ako súčasné cieľové hodnoty.

b) Flexibilita

16. Cieľová hodnota pre osobné vozidlá do roku 2030 – superkredity pre „malé elektrické vozidlá vyrobené v EÚ“

Koncepcia superkreditov pre malé autá má zjavne širokú podporu, ale niekoľko delegácií požaduje zmeny tohto konkrétneho návrhu alebo má výhrady preskúmania k určitým prvkom návrhu. Viaceré delegácie sa predovšetkým domnievajú, že v rámci technologicky neutrálneho prístupu by sa mali umožňovať superkredity aj pre malé vozidlá poháňané výlučne uhlíkovými/obnoviteľnými palivami. Niektoré delegácie zdôrazňujú, že kľúčovým prvkom pri posudzovaní tohto ustanovenia je pre nich cenová dostupnosť.

Niektoré však majú v súvislosti s touto koncepciou výhrady, pričom niekoľko delegácií chce, aby sa rozšírila aj na väčšie elektrické vozidlá, a jedna delegácia návrh úplne odmieta.

Vymedzenie pojmu „malé elektrické vozidlo“ sa navrhuje v súhrnnom balíku opatrení pre automobilový priemysel, v súvislosti s ktorým sa v Rade ešte nedosiahla dohoda.

Pokiaľ ide o označenie „vyrobené v EÚ“, pozri ďalej.

17. Cieľové hodnoty do roku 2035 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá – palivové kredity a kredity za nízkouhlíkovú oceľ vyrobenú v EÚ

Pokiaľ ide o palivové kredity, mnohé delegácie majú výhrady k tomuto ustanoveniu buď preto, že sa ním neposkytuje dostatočná flexibilita alebo nepodporuje technologická neutralita, alebo preto, že majú pochybnosti o environmentálnej integrite návrhu, a preto, že sa trhu vysielajú nesprávne impulzy. Niekoľko delegácií chce toto ustanovenie rozšíriť, a to aj jeho uplatňovaním pred rokom 2035 a/alebo zvýšením percentuálneho podielu kreditov a/alebo rozšírením typu biopalív. Niekoľko delegácií podporuje názor, že vozidlá poháňané výlučne uhlíkovo neutrálnymi/obnoviteľnými palivami by sa mali považovať za vozidlá s nulovými emisiami. V tejto súvislosti sa navrhuje, aby všetky palivá uvedené v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie boli zahrnuté rovnako. Naopak, ďalšia skupina delegácií vyjadrila silné výhrady a tvrdí, že flexibilita neprinesie ďalšie znižovanie emisií, odkloní dodávky od sektorov (letectva a námornej dopravy), ktoré sú na tieto palivá odkázané, ak nie sú k dispozícii alternatívy podporujúce dekarbonizáciu, pričom sa oslabí signál v záujme elektrifikácie. Sú proti tomu, aby sa vozidlá poháňané výlučne uhlíkovo neutrálnymi/obnoviteľnými palivami považovali za vozidlá s nulovými emisiami.

Pokiaľ ide o kredity za nízkouhlíkovú oceľ, táto koncepcia a cieľ stimulovať vytvorenie vedúceho trhu s nízkouhlíkovou oceľou vyrobenou v EÚ sa tešia pomerne širokej podpore, resp. aspoň otvorenosti voči nim. Niektoré delegácie chcú uplatňovať kredity skôr než v roku 2035 a ďalšie vyzývajú na rozšírenie rozsahu kreditov, najmä na hliník. Delegácie však vo všeobecnosti majú otázky k metodike a parametrom na vymedzenie nízkouhlíkovej ocele, ktoré sa stanovia v delegovanom akte podľa nariadenia o ekodizajne.

Pokiaľ ide o označenie „vyrobené v EÚ“, pozri ďalej.

18. Niekoľko delegácií má výhrady k obmedzeniu združovania na prepojených výrobcov, pričom tvrdia, že to povedie k narušeniu hospodárskej súťaže.

19. „Vyrobené v EÚ“ a prepojenia s návrhom aktu na urýchlenie rozvoja priemyslu

Keďže preskúmanie návrhu aktu na urýchlenie rozvoja priemyslu je stále v počiatočnej fáze, väčšina delegácií mala doteraz výhrady preskúmania a otázky k označeniu „vyrobené v EÚ“ a, ako už bolo uvedené, k nízkouhlíkovej oceli.

Niektoré delegácie vyjadrili koncepcii „vyrobené v EÚ“ úplnú alebo aspoň čiastočnú podporu. Pre niekoľko delegácií je to kľúčový prvok návrhu o emisných normách CO₂, ktorým sa majú stimulovať pokračujúce investície do výroby v EÚ a znížiť závislosť od dovozu. Iné vyjadrili pochybnosti v súvislosti s koncepciou „vyrobené v EÚ“, pokiaľ ide o jej zlučiteľnosť s medzinárodnými záväzkami a účinnosť pri zachovávaní hodnotových reťazcov pre výrobcov.

20. Preskúmanie

Viacere delegácie zastávajú názor, že preskúmanie nariadenia by sa malo uskutočniť skôr než v roku 2035, pričom niektoré vyzývajú na doplnenie ďalších podrobností o obsahu tohto preskúmania. Podľa iných preskúmanie nie je potrebné uskutočniť skôr.

21. Faktor využitia pre plug-in hybridné elektrické vozidlá

Hoci tzv. faktor využitia pre plug-in hybridné elektrické vozidlá nie je súčasťou návrhu o emisných normách CO₂, skupina delegácií vyzvala na jeho zmrazenie, zatiaľ čo iná skupina je proti tomu. Faktor využitia sa používa na výpočet emisií CO₂ a spotreby paliva týchto vozidiel. Určuje sa na základe odhadovaného pomeru medzi jazdou v elektrickom režime a v režime spaľovacieho motora. Aktualizácia faktora využitia bola prijatá prostredníctvom sekundárnych právnych predpisov s cieľom zabezpečiť, aby emisie CO₂ lepšie odrážali skutočné emisie týchto vozidiel, a bude sa uplatňovať od 29. novembra 2026.

III. ZÁVER

Výbor stálych predstaviteľov sa vyzýva, aby vzal túto správu o pokroku na vedomie a postúpil ju Rade (životné prostredie) so zreteľom na jej zasadnutie, ktoré sa uskutoční 25. júna 2026.