

Bruselj, 15. junij 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Medinstitucionalna zadeva:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nova lahka gospodarska vozila in označevanja vozil ter razveljavitvi Direktive 1999/94/ES – poročilo o napredku

I. UVOD

1. Komisija je 16. decembra 2025 predložila predlog za spremembo uredbe o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila (znan kot predlog o standardih CO₂)¹. Predlog vključuje tudi pravila o označevanju vozil.
2. Predlog je bil predstavljen kot del avtomobilskega svežnja, v katerega so vključeni tudi predlog o čistih vozilih podjetij in predlogi za poenostavitev avtomobilske zakonodaje (zbirni sveženj za avtomobilsko industrijo).

¹ Dokument 17010/25 + ADD1.

3. Cilj predloga je zagotoviti prožnejši in tehnološko nevtralniji pristop, pri katerem bi se upošteval tehnološki in tržni razvoj, hkrati pa ohraniti usmerjenost v podnebno nevtralnost, prispevati k energetske varnosti in neodvisnosti z odmikom od rabe fosilnih goriv v cestnem prometu ter pri pravičnem prehodu na brezemisijno mobilnost ohraniti predvidljivost za proizvajalce in vlagatelje.

Predlog zlasti znižuje cilje za leto 2035 za avtomobile in kombinirana vozila s 100 % na 90 % in cilj za leto 2030 za kombinirana vozila s 50 % na 40 % ter uvaja nove prožnosti za proizvajalce pri doseganju njihovih specifičnih ciljev zmanjšanja emisij, in sicer večletno oceno skladnosti v obdobju 2030–2032, olajšave do leta 2034 za majhne električne avtomobile, „izdelane v EU“, olajšave od leta 2035 za uporabo trajnostnih goriv iz obnovljivih virov in olajšave za maloogljeno jeklo, „izdelano v EU“. Zadnji dve prožnosti je treba uporabiti za izravnavo preostalih emisij, da se zagotovi podnebna nevtralnost predloga. Ti prožnosti povečujeta tehnološko nevtralnost in upoštevata zmanjšanja emisij poleg pristopa glede emisij iz izpušne cevi.

4. Svet (okolje) je 17. marca 2026 opravil orientacijsko razpravo o predlogu, pri čemer se je osredotočil na ključne elemente predloga, in sicer na cilje zmanjšanja emisij in nove prožnosti.
5. V Evropskem parlamentu je bil za poročevalca v imenu odbora ENVI imenovan Massimiliano SALINI (EPP, IT). Glasovanje na plenarnem zasedanju naj bi potekalo novembra 2026.
6. Ekonomsko-socialni odbor je mnenje o predlogu sprejel 29. aprila 2026. Odbor regij mnenja o tem predlogu še ni predložil.
7. Predsedstvo v nadaljevanju besedila predstavlja napredek, ki je bil doslej dosežen v zvezi s predlogom, in podaja splošen pregled stanja v zvezi z glavnimi nerešenimi vprašanji.

II. STANJE

Splošno

8. Delovna skupina za okolje je predlog o standardih CO₂ preučila na več sejah, nazadnje na seji 21. maja 2026.

9. Orientacijska razprava na marčevski seji Sveta za okolje in temeljita preučitev na ravni delovne skupine sta omogočili opredelitev glavnih vprašanj v zvezi s predlogom in splošnih stališč delegacij o njem. Kljub temu več delegacij ohranja preučitvene pridržke glede celotnega besedila ali njegovih delov.
10. Poleg tega sta v predlogu dve temeljni določbi: olajšave za majhne električne avtomobile, „izdelane v EU“, in olajšave za „maloogljivo“ jeklo, „izdelano v EU“, so tesno povezane s predlogom zbirnega svežnja za avtomobilsko industrijo in predlogom akta o pospeševanju industrijske proizvodnje. Predlog omenjenega akta je bil predložen šele 4. marca 2026, preučitev pa je še vedno v razmeroma zgodnji fazi. Odbor stalnih predstavnikov je o medsebojno povezanih določbah razpravljal 5. junija 2026.
11. Predsedstvo je sicer nadaljevalo delo v zvezi z vsemi elementi predloga, konkretno pa se je na tej stopnji osredotočilo na iskanje kompromisa, zlasti glede označevanja in bolj tehničnih vprašanj. Na podlagi tega je bilo doseženo široko soglasje o zadnjem kompromisnem besedilu predsedstva, vendar so nekatera vprašanja ostala nerešena, zlasti v zvezi z rabljenimi vozili in vključitvijo energijske učinkovitosti vozil na oznako. Nekaj drugih nerešenih vprašanj je povezanih z glavnimi vprašanji predloga.
12. Predsedstvo na splošno ocenjuje, da bo treba za nadaljnji napredek v zvezi s predlogom obravnavati vsa glavna nerešena vprašanja kot del splošnega uravnoteženega kompromisa.

Glavna nerešena vprašanja

13. Že od začetka preučevanja predloga je jasno, da glavna politična vprašanja zadevajo cilja zmanjšanja emisij do leta 2035 in 2030 ter nove prožnosti. Glede na to, da se evropski avtomobilski sektor sooča z izzivi, povezanimi s proizvodnimi stroški, presežno zmogljivostjo in vse večjo svetovno konkurenco, je bila razprava osredotočena na iskanje pravega ravnovesja med tem, da bi ohranili smer podnebne nevtralnosti in spodbujanja elektrifikacije, obenem pa proizvajalcem zagotovili več možnosti in prožnosti pri doseganju njihovih ciljev zmanjšanja emisij, s čimer bi okrepili tehnološko nevtralnost, hkrati pa zagotovili močno in konkurenčno avtomobilsko industrijo v EU. Nekateri menijo, da sta prožnost za proizvajalce in tehnološka nevtralnost ključni za zagotavljanje konkurenčnosti industrije, drugi pa, da je nadaljevanje korakov in tempa v smeri elektrifikacije pot naprej za konkurenčnost, ki bo kos izzivom prihodnosti.

V zvezi s tem želi več delegacij razširiti opredelitev brezemisijских vozil, da bi vključevala vozila, ki vozijo izključno na „ogljeno nevtralna“ goriva. Te delegacije predlagajo opredelitev pojma „ogljeno nevtralen“, ki bi zajemal vse vrste goriv iz obnovljivih virov, navedenih v direktivi o energiji iz obnovljivih virov (RED). Ena od delegacij želi razširiti opredelitev na „goriva iz obnovljivih virov, vključno z naprednimi biogorivi“. Druge delegacije temu nasprotujejo, saj menijo, da bi morala opredelitev še naprej temeljiti na emisijah iz izpušne cevi. Ena od delegacij predlaga prehod na pristop ocene celotnega življenjskega kroga.

Obravnavani so bili tudi pomisleki glede razlik med državami članicami, tudi v zvezi z uvajanjem električnih vozil in vzpostavitvijo infrastrukture.

a) Cilji zmanjšanja emisij

Več delegacij še ni izrazilo končnega ali konkretnega stališča glede predlaganih ciljev zmanjšanja emisij, vendar se stališča, ki pa so bila izražena, zelo razlikujejo.

14. Cilj za leto 2030 za kombinirana vozila

Medtem ko so nekatere delegacije izrecno podprle znižanje cilja za leto 2030 za kombinirana vozila s 50 % na 40 %, številne delegacije ohranjajo vsebinske pridržke ali pa predlog še preučujejo. Več delegacij sicer pozdravlja usmeritev, vendar poziva k nadaljnjemu znižanju cilja glede na strukturne ovire za uvajanje električnih kombiniranih vozil. Druge imajo zadržke glede znižanja cilja in dvomijo, da je to potrebno. Ena od delegacij je izrecno pozvala k znižanju cilja za leto 2030 tudi za osebne avtomobile.

Zdi se, da obstaja široka podpora izračunu povprečja v triletnem obdobju za skladnost s ciljem za leto 2030 (tako za avtomobile kot tudi kombinirana vozila). Nekaj delegacij ima pridržke glede uporabe tovrstnega povprečja, več pa jih trdi, da je potrebna dodatna prožnost, in si prizadeva, da bi se ta prožnost podaljšala na pet let; nekatere si to želijo tudi za cilj za leto 2025. Druge delegacije nasprotujejo splošnemu podaljšanju na pet let.

15. Cilj za leto 2035 za avtomobile in kombinirana vozila ter obveznost izravnave preostalih emisij

Nekatere delegacije so izrazile podporo cilju 90 % skupaj z obveznostjo izravnave preostalih emisij, druge pa so pozvale tudi k zagotovitvi, da bodo zmanjšanja emisij skladna z evropskimi podnebnimi pravili.

Druge so navedle, da lahko cilj 90 % podprejo z nekaterimi pridržki, zlasti s tem, da bi moralo biti teh 90 % brezpogojnih ali vsaj samo delno izravnanih in/ali da bi bilo treba povečati in razširiti prožnosti proizvajalcev pri doseganju njihovih specifičnih ciljev, da bi se odražale razmere na trgu. Nekatere delegacije se zavzemajo za nadaljnje znižanje ciljev za leto 2035 za avtomobile in kombinirana vozila ali samo za kombinirana vozila, saj dvomijo o izvedljivosti predlaganih ciljev.

Nasprotno pa je več delegacij kritičnih do znižanja ciljev za leto 2035. Nekatere želijo ohraniti sedanje cilje 100 %, pri čemer se sklicujejo na vidike, kot so njihovi cilji iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj, potreba po jasnem signalu za elektrifikacijo in potreba po skladnosti s cilji iz evropskih podnebnih pravil. Nekatere so nakazale, da so njihovi pridržki povezani z dvomom glede tega, ali bo mehanizem za izravnave z olajšavami privedel do enakega zmanjšanja emisij kot sedanji cilji.

b) Prožnosti

16. Cilj za leto 2030 za avtomobile – olajšave za „majhna električna vozila, izdelana v EU“

Zdi se, da obstaja široka podpora pojmu olajšav za majhne avtomobile, vendar več delegacij poziva k spremembam konkretnega predloga ali pa imajo preučitvene pridržke glede njegovih posameznih elementov. Več delegacij zlasti meni, da bi moral tehnološko nevtralen pristop omogočati tudi olajšave za majhne avtomobile, ki vozijo izključno na ogljično nevtralna goriva/goriva iz obnovljivih virov. Nekatere delegacije poudarjajo, da je cenovna dostopnost takih majhnih avtomobilov ključni element pri njihovi oceni določbe.

Vendar imajo nekatere delegacije pridržke v zvezi s pojmom olajšav; nekaj se jih zavzema za to, da bi ga razširili tudi na večje električne avtomobile, ena od delegacij pa predlog v celoti zavrača.

Opredelitev „majhnega električnega vozila“ je predlagana v zbirnem svežnju za avtomobilsko industrijo, o katerem Svet še ni dosegel dogovora.

Glede navedbe „izdelano v EU“ glej nadaljevanje besedila.

17. Cilji za leto 2035 za avtomobile in kombinirana vozila – olajšave za gorivo in maloogljичno jeklo, izdelano v EU

Kar zadeva olajšave za gorivo, ima veliko delegacij pridržke glede te določbe, bodisi zato, ker ne zagotavlja dovolj prožnosti ali ne podpira dovolj tehnološke nevtralnosti, bodisi zato, ker dvomijo v okoljsko celovitost predloga in ker navedena določba trgu pošilja napačne signale. Več delegacij želi razširiti navedeno določbo, vključno z njeno uporabo pred letom 2035 in/ali povečanjem odstotka olajšav in/ali razširitvijo vrste biogoriv. Več delegacij se strinja, da bi bilo treba vozila, ki vozijo izključno na ogljično nevtralna goriva/goriva iz obnovljivih virov, šteti za brezemisijška vozila. V zvezi s tem se predlaga, da so vsa goriva, navedena v direktivi o energiji iz obnovljivih virov, obravnavana enako. Nasprotno pa ima druga skupina delegacij močne pridržke, saj menijo, da prožnost ne bo privedla do dodatnega zmanjšanja emisij, da bo preusmerila ponudbo stran od sektorjev (letalskega in pomorskega), ki ob odsotnosti alternativ za razogljičenje potrebujejo ta goriva, in da bo oslabila signal za elektrifikacijo. Zato nasprotujejo temu, da bi vozila, ki vozijo izključno na ogljično nevtralna goriva/goriva iz obnovljivih virov, obravnavali kot brezemisijška vozila.

V zvezi z olajšavami za maloogljичno jeklo obstaja precej široka podpora oziroma vsaj odprtost za ta vidik in za cilj spodbujanja vodilnega trga za maloogljичno jeklo, izdelano v EU. Nekatere delegacije želijo olajšave uporabiti pred letom 2035, druge pa pozivajo k razširitvi področja uporabe olajšav, zlasti na aluminij. Vendar imajo delegacije na splošno vprašanja o metodologiji in parametrih za opredelitev maloogljичnega jekla, ki bodo določeni v delegiranem aktu na podlagi uredbe o okoljsko primerni zasnovi.

Glede navedbe „izdelano v EU“ glej nadaljevanje besedila.

18. Nekaj delegacij ima pridržke glede omejitve združevanja na povezane proizvajalce, saj menijo, da bo povzročila izkrivljanje konkurence.
19. Navedba „izdelano v EU“ in povezave s predlogom akta o pospeševanju industrijske proizvodnje

Glede na to, da je preučevanje predloga akta o pospeševanju industrijske proizvodnje še vedno v začetni fazi, je imela večina delegacij doslej preučitvene pridržke in vprašanja glede navedbe „izdelano v EU“ in, kot je navedeno zgoraj, glede maloogljичnega jekla.

Nekatere delegacije so v celoti ali vsaj delno podprle pojem „izdelano v EU“. Za nekaj delegacij je to ključni element predloga o standardih CO₂, da bi spodbudili nadaljnje naložbe v proizvodnjo v EU in zmanjšali odvisnost od uvoza. Druge delegacije so izrazile dvome glede pojma „izdelano v EU“ ter podvomile o njegovi združljivosti z mednarodnimi obveznostmi in njegovi učinkovitosti pri ohranjanju vrednostnih verig za proizvajalce.

20. Pregled

Več delegacij meni, da je pregled uredbe, predviden za leto 2035, prepozen, pri čemer so nekatere pozvale k vključitvi dodatnih podrobnosti glede vsebine pregleda. Druge menijo, da ni potrebe, da bi se pregled opravil prej.

21. Faktor uporabe za priključna hibridna vozila

Čeprav to ni del predloga o standardih CO₂, je skupina delegacij pozvala k zamrznitvi t. i. „faktorja uporabe“ za priključna hibridna vozila, druga skupina pa temu nasprotuje. „Faktor uporabe“ se uporablja za izračun emisij CO₂ in porabe goriva pri teh vozilih. Določi se na podlagi ocenjenega razmerja med vožnjo v električnem načinu in vožnjo v načinu z motorjem z notranjim zgorevanjem. Posodobitev faktorja uporabe je bila sprejeta s sekundarno zakonodajo za zagotovitev, da bi emisije CO₂ bolje odražale dejanske svetovne emisije teh vozil, in se bo uporabljala od 29. novembra 2026.

III. SKLEPNA UGOTOVITEV

Odbor stalnih predstavnikov naj se seznani s tem poročilom o napredku in ga pošlje Svetu (okolje) za sejo 25. junija 2026.