

Brusel 27. února 2026  
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84  
ENV 160  
TRANS 96  
MI 173  
CODEC 308

---

---

Interinstitucionální spis:  
2025/0420 (COD)

---

---

### 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 <sub>2</sub> pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES – politická rozprava

---

S ohledem na zasedání Rady pro životní prostředí konající se dne 17. března 2026 je v příloze uveden podkladový dokument předsednictví s otázkami pro ministry k tomuto návrhu.

Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby vzal tento podkladový dokument na vědomí a předal jej Radě.

**Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES**

**– politická rozprava –**

*– podkladový dokument předsednictví s otázkami pro ministry –*

Dne 16. prosince 2025 předložila Komise návrh na změnu nařízení o výkonnostních normách pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a dodávky. Návrh rovněž obsahuje pravidla pro označování vozidel. Návrh je součástí balíčku předpisů týkajících se automobilového průmyslu, jehož cílem je podpořit úsilí tohoto odvětví při přechodu na čistou mobilitu. Balíček rovněž obsahuje tři další legislativní iniciativy (jednu o zjednodušení – „souhrnný balíček pro automobilový průmysl“, jednu o ekologizaci firemních vozových parků a jednu o cílené změně norem CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla) a sdělení o strategii „Battery Booster“.

Návrh navazuje na Průmyslový akční plán pro automobilový průmysl z března 2025 a na strategický dialog s průmyslem a klíčovými zúčastněnými stranami v tomto odvětví, který byl zahájen počátkem roku 2025.

Spolu s dalšími iniciativami týkajícími se automobilového průmyslu má návrh přispět k řešení klíčových výzev pro jeho konkurenceschopnost v prostředí s rychlým technologickým vývojem a rostoucí konkurencí a zároveň pokračovat v dekarbonizaci. Podle posouzení Komise je pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu zásadní, aby průmysl EU znovu získal vedoucí postavení v oblasti vozidel s nulovými emisemi. V tomto ohledu mají ustanovení o normách CO<sub>2</sub> zásadní význam pro zajištění dlouhodobé jistoty a předvídatelnosti pro investory v celém jejich hodnotovém řetězci. Zatímco přechod na vozidla s nulovými emisemi má vzestupný trend a podíl bateriových elektrických vozidel v EU v roce 2025 činil 17,4 %<sup>1</sup>, zavádění v jednotlivých členských státech zůstává nerovnoměrné.

---

<sup>1</sup> Evropská komise – Evropské středisko pro sledování alternativních paliv

Aby bylo možné čelit výzvě, s níž se automobilový průmysl potýká, Komise se domnívá, že pro normy CO<sub>2</sub> lze navrhnout pragmatičtější přístup, aniž by se změnilo celkové směřování k vozidlům s nulovými emisemi. Cílem návrhu je tedy nalézt rovnováhu mezi větší flexibilitou a technologickými možnostmi pro výrobce, aby mohli splnit své cíle v oblasti snižování emisí, a zároveň zajistit, aby toto odvětví zůstalo pevně na cestě k mobilitě s nulovými emisemi.

Návrh je rovněž zasazen do celkového kontextu rámce na období po roce 2030 pro provádění nedávno přijatého cíle v oblasti klimatu do roku 2040, kterým je snížení emisí o 90 %, a nasměrovat EU na cestu ke klimatické neutralitě do roku 2050. Osobní automobily a dodávky společně představují přibližně 20 % celkových emisí CO<sub>2</sub> v EU.

### **Aktuální stav jednání v rámci Rady**

Navrhovaná změna nařízení o emisních normách CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a dodávky byla projednána na řadě zasedání Pracovní skupiny pro životní prostředí a završila první úplné čtení návrhu. Posuzování návrhu tedy probíhá a několik členských států návrh stále přezkoumává. Na základě předběžných připomínek se však názory na návrh značně liší, a to jak pokud jde o navrhované cíle, zejména cíle do roku 2035, tak o navrhované zavedení nových možností flexibility.

### **Témata k jednání**

S cílem poskytnout pokyny pro další posuzování návrhu předsednictví navrhuje, aby se ministři zabývali těmito otázkami.

## **Cíle snižování emisí do roku 2030 a 2035**

Komise navrhuje snížit cíl pro snížení emisí výfukových plynů u dodávek do roku 2030 z 50 % na 40 % vzhledem ke specifickým problémům, s nimiž se výrobci dodávek potýkají v důsledku překážek při zavádění dodávek s nulovými emisemi.

U osobních automobilů zůstává cíl 55% snížení do roku 2030 zachován.

Pokud jde o cíle do roku 2035 pro osobní automobily a dodávky, návrh zahrnuje snížení cílů pro snížení emisí výfukových plynů ze 100 % na 90 % ve srovnání s cílem pro vozový park EU z roku 2021, aby výrobci mohli splnit své cíle s širší škálou technologických možností, a podpořit tak technologicky neutrálnější přístup. Výrobci však budou muset kompenzovat své zbývající emise až do výše 10 % pomocí kreditů za udržitelná obnovitelná paliva nebo kreditů za nízkouhlíkovou ocel, čímž bude zachován cíl klimatické neutrality.

## **Nové možnosti flexibility v podobě kreditů pro splnění cílů**

Navrhují se tři nové druhy kreditů:

1. Do roku 2034 superkredity pro malé automobily s nulovými emisemi „vyrobené v EU“
2. Od roku 2035 kredity za udržitelná obnovitelná paliva
3. Od roku 2035 kredity za nízkouhlíkovou ocel „vyrobenou v EU“.

**Superkredity** pro malé automobily s nulovými emisemi mají za cíl motivovat k rozvoji masového trhu s malými cenově dostupnými elektromobily vyráběnými v EU. Výroba jednoho malého elektrického vozidla bude započítána pro 1,3 vozidla. Pojem „malý automobil s nulovými emisemi“ má být definován v navrhované změně nařízení o schvalování typu jako součást souhrnného balíčku pro automobilový průmysl.

**Kredity za udržitelná obnovitelná paliva a kredity za nízkouhlíkovou ocel** poskytnou výrobcům více možností k dodržování předpisů nad rámec přístupu založeného na emisích výfukových plynů a posílí technologickou neutralitu. V zájmu zajištění dostatečných investic do vozidel s nulovými emisemi i v budoucnu se však mimo jiné navrhuje, aby byly tyto možnosti flexibility omezeny na 10 % cíle pro vozový park EU z roku 2021.

**Kredity za udržitelná obnovitelná paliva** nejsou specifické pro výrobce, ale umožní jim kompenzovat až 3 % cíle pro vozový park EU z roku 2021 v závislosti na dostupnosti těchto paliv na trhu. V rámci těchto 3 % je zaveden dílčí strop ve výši maximálně 1 % pro kompenzace za určité druhy biopaliv a bioplynu z určitých vstupních surovin. Kredity za paliva podpoří investice do rozvoje hodnotového řetězce udržitelných obnovitelných paliv, přičemž tato paliva budou i nadále hrát roli při dekarbonizaci dopravy, v neposlední řadě i stávajícího vozového parku.

Cílem navrhovaných **kreditů za nízkouhlíkovou ocel** je motivovat k používání nízkouhlíkové oceli vyrobené v EU při výrobě vozidel a vytvořit v této oblasti vedoucí trh. Tyto kredity umožní výrobcům kompenzovat až 7 % cíle pro vozový park EU z roku 2021.

U všech tří možností flexibility Komise navrhuje omezit sdružování pro účely dodržování předpisů pouze na sdružení, v nichž jsou všichni výrobci součástí stejné skupiny spojených výrobců.

## Otázky pro ministry

*Předsednictví žádá ministry, aby se zamysleli nad těmito otázkami:*

- 1. Komise navrhuje snížit cíle pro rok 2035 na 90 % v kombinaci se zavedením kreditových mechanismů pro udržitelná paliva a nízkouhlikovou ocel vyráběnou v EU s cílem kompenzovat zbývající emise. Jak hodnotíte navrhovaný pozměněný rámec s cílem zajistit dosažení cílů EU v oblasti klimatu, posílení technologické neutrality a konkurenceschopnost automobilového průmyslu?*
  - 2. Jaký je váš názor na možnosti flexibility navržené s cílem pomoci výrobcům dosáhnout jejich cílů pro roky 2030 a 2035?*
-