

Brusel 25. března 2026  
(OR. en, fr)

7430/26  
ADD 1 REV 1

---

---

Interinstitucionální spis:  
2025/0423 (COD)

---

---

CODEC 474  
CLIMA 148  
ENV 251  
TRANS 162  
MI 262

**POZNÁMKA K BODU „I/A“**

---

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o výpočet emisních kreditů pro těžká vozidla za vykazovaná období let 2025 až 2029 ( <b>první čtení</b> ) – přijetí legislativního aktu = prohlášení

---

**Francie požádala, aby bylo do zápisu z jednání Rady vloženo toto prohlášení:**

Francie je s to podpořit navrhovanou revizi nařízení o emisích CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla.

Opětovně však vyjadřuje politování nad tím, že Evropská komise k navrhované změně nepředložila hodnocení dopadu, ačkoli navrhovaná revize podstatně mění fungování mechanismu emisních kreditů, jenž je tímto nařízením stanoven. Francie se domnívá, že technická jednání o návrhu měla obnášet zevrubnou diskusi o možných způsobech zavedení flexibility.

Francie zdůrazňuje, že předmětný návrh by mohl významně snížit ekologické ambice daných opatření a oslabit tržní signál podporující elektrifikaci těžkých vozidel. Silné regulační pobídky pro elektrifikaci a dekarbonizaci těžkých vozidel je však nezbytné zachovat. Výrobci v tomto ohledu významně investovali a nyní nabízejí elektrické alternativy modelů se spalovacím motorem, jakož i spalovací motory s nižšími emisemi. Konstatujeme, že tyto investice většině výrobců umožnily v roce 2025 cíle nařízení splnit. Francouzské orgány se proto domnívají, že prioritou je práce na základních podmínkách dosažení střednědobých a dlouhodobých cílů v oblasti dekarbonizace, která musí být jádrem revize v roce 2027.

**Malta požádala, aby bylo do zápisu z jednání Rady vloženo toto prohlášení:**

Malta by chtěla zdůraznit strukturální omezení, jimiž se její trh s těžkými vozidly vyznačuje. Jakožto velmi malý trh, který je plně závislý na dovozu a v jehož rámci se používají výhradně vozidla s pravostranným řízením, má Malta omezenou schopnost ovlivňovat dodavatelské řetězce nebo využívat úspor z rozsahu.

Malta sice v této souvislosti chápe potřebu zavést pro výrobce cílenou flexibilitu, vybízí však k tomu, aby dostupnost těžkých vozidel s nulovými emisemi byla ve všech členských státech pečlivě monitorována, a znovu opakuje, že je důležité prozkoumat doplňková podpůrná opatření na straně poptávky, tak aby se v případech, kdy jsou úspory z rozsahu i nadále omezené, zavádění těchto vozidel usnadnilo. Tato podpora by pomohla zajistit, aby přínosy transformace byly spravedlivě rozděleny a aby žádný členský stát nezůstal opomenut.

Malta je i nadále plně odhodlána plnit cíle Unie v oblasti klimatu a je připravena pokračovat v konstruktivní spolupráci s Komisí a dalšími partnery s cílem zajistit, aby přechod na mobilitu s nulovými emisemi byl ambiciózní a zároveň inkluzivní.

**Slovensko a Česko požádaly, aby bylo do zápisu z jednání Rady vloženo toto prohlášení:**

Slovenská republika a Česká republika podporují přijetí cílené revize nařízení (EU) 2019/1242 a doporučují její rychlé přijetí bez dalších změn.

Současně zdůrazňují, že ve vhodných případech je třeba zvážit možnost provést komplexní přezkum výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla dříve, a to před aktuálně plánovaným termínem, jímž je rok 2027.

---