

Brusel 22. května 2026
(OR. en)

8947/26

Interinstitucionální spis:
2025/0421 (COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. dok. Komise:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o čistých firemních vozidlech – zpráva o pokroku

I. ÚVOD

1. Komise předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě dne 18. prosince 2025 jako součást balíčku týkajícího se automobilového průmyslu.
2. Cílem návrhu je řešit nízkou míru využívání a nedostatečnou dostupnost osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel s nulovými a nízkými emisemi tím, že budou zavedeny konkrétní cíle pro osobní automobily a lehká užitková vozidla s nulovými a nízkými emisemi v rámci firemních vozových parků, neboť tyto parky mají vysoký podíl na registracích nových vozidel a rychlejší míru obnovy. Zaměření na firemní vozové parky by mělo posílit konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU a mělo by se rovněž projevit na trhu s ojetými vozidly v podobě zvýšené dostupnosti daných automobilů.

Kromě toho se rovněž navrhuje, aby finanční podpora ze strany členských států pro ještě rychlejší zavádění těchto vozidel byla od roku 2028 omezena na vozidla s nulovými a nízkými emisemi, která jsou „vyrobena v Evropské unii“, jak bude definováno v aktu o akcelérátoru průmyslu.

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

3. Evropský parlament určil společný výbor pro životní prostředí a dopravu jako příslušný pro tento návrh a zpravodaje Tiema Wölkena (S&D, DE – ENV) a Françoise Kalfona (S&D, FR – TRAN). Evropský parlament má v úmyslu přijmout svůj postoj na plenárním zasedání dne 23. listopadu 2026.
4. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko na 604. plenárním zasedání dne 18. března 2026. Výbor regionů stanovisko dosud nepřijal.

III. POKROK V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ

5. Pracovní skupina pro pozemní dopravu zahájila posuzování návrhu dne 13. ledna 2026 obecnou prezentací návrhu a doprovodného posouzení dopadů. Ve své práci pokračovala ve dnech 3. a 17. února, 3. a 17. března, 14. dubna a 19. května 2026.
6. V návaznosti na prezentaci návrhu a posouzení dopadů členské státy obecně podpořily cíl urychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi a posílit konkurenceschopnost automobilového průmyslu Unie. Zároveň se však rozcházejí v názorech na nejvhodnější regulační přístup k dosažení těchto cílů.

7. Některé členské státy se domnívají, že doplnění přístupu na straně nabídky v podobě norem pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávky opatřeními na straně poptávky zaměřenými na firemní vozové parky by mohlo přispět k rychlejšímu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh a k vytvoření stabilních rozhodujících trhů pro evropský automobilový průmysl. Jiné členské státy mají obavy z povinné povahy a celkové přidané hodnoty navrhovaných cílů, jejich přiměřenosti ve vztahu ke vzniklé administrativní zátěži, možných dopadů na podniky a malé a střední podniky a toho, že návrh může být příliš intervenční. Tyto obavy se rovněž odrazily ve společném pracovním dokumentu předloženém významnou skupinou členských států. Jeden členský stát vyjádřil nesouhlas s návrhem v jeho současné podobě, ale zároveň v zásadě podpořil cíl elektrifikace vozového parku. Několik členských států má sice k některým prvkům návrhu stále výhrady, vyjádřily však ochotu pokračovat v technických jednáních s cílem nalézt možná kompromisní řešení.
8. Během kyperského předsednictví provedla pracovní skupina první úplné posouzení návrhu po jednotlivých člancích. Jednání se zaměřila zejména na oblast působnosti a definice, úroveň ambicí navrhovaných cílů, povinnosti podávat zprávy a administrativní zátěž, jakož i na vzájemný soulad návrhu se souvisejícími legislativními návrhy, zejména s navrhovanou revizí norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky a aktem o akceleratoru průmyslu.
9. S cílem usnadnit jednání a pokročit v technické práci rozeslalo předsednictví poznámku pro řízení rozpravy a první kompromisní návrh zohledňující připomínky a formulační návrhy vznesené delegacemi během jednání. První kompromisní návrh byl projednán na zasedání pracovní skupiny dne 19. května 2026 a delegace jej obecně uvítaly jako konstruktivní základ pro pokračování technických jednání, přičemž přetrvávají značné výhrady ke klíčovým politickým aspektům návrhu. Předsednictví rovněž podpořilo výměnu informací o proveditelnosti podávání zpráv a metodikách shromažďování údajů, včetně prezentací členských států o stávajících postupech registrace a podávání zpráv. V této souvislosti několik členských států zdůraznilo, že je zapotřebí další technické práce na metodikách shromažďování údajů a propojení registrů, aby byl zajištěn jednotný a proveditelný přístup ve všech členských státech.
10. Členské státy rovněž vznesly otázky týkající se požadavku „vyrobeno v Evropské unii“ a jeho možných důsledků, včetně oblasti působnosti pojmu „finanční podpora“ a interakce s vnitrostátními režimy podpory. Několik členských států rovněž vzneslo otázky týkající se souladu článku 4 s vnitrostátními fiskálními pravomocemi. Diskuse o těchto aspektech se dále

vyvívěla po zveřejnění návrhu aktu o akcelérátoru průmyslu dne 4. března 2026. Členské státy zároveň zdůraznily, že bude nezbytné dále vyjasnit praktický význam požadavku „vyroběno v Evropské unii“, aby bylo možné posoudit možný dopad omezení finanční podpory na vozidla vyráběná pod tímto označením. Další pokrok v těchto aspektech bude částečně záviset na pokroku v jednáních v příslušných přípravných orgánech posuzujících akt o akcelérátoru průmyslu.

11. Díky jednáním vedeným během kyperského předsednictví se dosáhlo užitečných vyjasnění na technické úrovni a lepšího určení hlavních politických a horizontálních otázek, které vyžadují další práci. Diskuse zároveň potvrdily, že tento návrh je úzce provázán s revizí norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky a aktem o akt o akcelérátoru průmyslu. Pokrok v jednání o těchto souvisejících spisech proto bude mít významný vliv na další práci na tomto návrhu.

IV. ZÁVĚR

12. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Coreper a Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku vyzývají, aby tuto zprávu o pokroku vzaly na vědomí na zasedání konaném ve dnech 27. května (Coreper) a 8. června 2026 (Rada).