



2026/1046

7.5.2026

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2026/1046

ze dne 29. dubna 2026,

**kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o výpočet emisních kreditů pro těžká vozidla za
vykazovaná období let 2025 až 2029**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ⁽³⁾ stanoví cíle CO₂ pro nová těžká vozidla. Tyto cíle tvoří klíčovou součást rámce Unie pro snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % oproti úrovním z roku 1990 a dosažení klimatické neutrality v celém hospodářství do roku 2050.
- (2) Nařízení (EU) 2019/1242 stanoví pro výrobce postupně přísnější cíle snižování emisí CO₂. Tyto cíle poskytují investorům v celém hodnotovém řetězci dlouhodobou jistotu a předvídatelnost a zároveň poskytují dostatek času na spravedlivou transformaci ke klimatické neutralitě. Je proto nezbytné, aby úroveň cílů v oblasti snižování emisí CO₂ stanovených podle nařízení (EU) 2019/1242 zůstala beze změny.
- (3) Aby se usnadnilo dodržování cílů platných od roku 2030 a s ohledem na zpoždění při zavádění veřejné dobíjecí infrastruktury pro těžká vozidla podél dálnic, měli by mít výrobci možnost získávat do tohoto roku více emisních kreditů, což by mohlo rovněž motivovat k dřívějšímu rozšíření těžkých vozidel s nulovými emisemi.
- (4) Výrobci by měli získávat emisní kredity během vykazovaných období let 2025 až 2029, pokud jsou jejich specifické emise CO₂ nižší než cíl pro specifické emise CO₂, a nikoli nižší než plánované snížení emisí CO₂.
- (5) Vzhledem k tomu, že zavádění městských autobusů s nulovými emisemi již pokročilo a jejich využívání není negativně ovlivněno případnou nedostatečnou veřejnou dobíjecí infrastrukturou podél dálnic, nemělo by se toto nařízení vztahovat na městské autobusy.

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 18. března 2026 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 12. března 2026 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 30. března 2026.

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (6) Jelikož cíle tohoto nařízení, jimiž je poskytnout výrobcům vozidel dodatečnou flexibilitu pro dodržení souladu s předpisy a zároveň udržet úroveň ambicí u cílů snižování emisí CO₂, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu rozsahu a účinků tohoto opatření, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (7) Nařízení (EU) 2019/1242 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) 2019/1242 se mění takto:

1) V čl. 7 odst. 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) rozdílem mezi plánovaným snížením emisí CO₂, které se uvádí v odstavci 2, za vykazované období roku 2025 a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobce za vykazovaná období let 2025 až 2029 a rozdílem mezi plánovaným snížením emisí CO₂ za vykazovaná období let jiných než 2025 až 2029 a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobce za stejné vykazované období, pokud je rozdíl kladný (emisní kredit), nebo“.

2) Příloha I se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 29. dubna 2026.

Za Evropský parlament

předsedkyně

R. METSOLA

Za Radu

předsedkyně

M. RAOUNA

PŘÍLOHA

Příloha I nařízení (EU) 2019/1242 se mění takto:

1) tabulka v bodě 5.2 se nahrazuje tímto:

	„2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$ “

2) v bodě 5.2 se doplňuje nová věta, která zní:

„Kde $ET2025(NO)_Y$ a $ET2025(M)_Y$ jsou definovány jako:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO_2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO_2)_Y + ET(MZE)_Y$$