



Brussels, 26 March 2026
(OR. en, cs)

7740/26

Interinstitutional Files:

2025/0420 (COD)
2025/0423 (COD)
2025/0424 (COD)
2025/0422 (COD)
2025/0421 (COD)

CLIMA 164
ENV 288
TRANS 179
MI 296
ENER 152
COMPET 377
ECOFIN 381
IND 213
RECH 146
PARLNAT

SIMPL 48
ANTICI 53
AVIATION 51
MAR 40
ENT 59
SOC 179
POLCOM 118
CODEC 546
INST 120

COVER NOTE

From: the Czech Chamber of Deputies

date of receipt: 23 March 2026

To: the President of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards the calculation of emission credits for heavy-duty vehicles for the reporting periods of the years 2025 to 2029

[16977/25 - COM(2025)784]

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulations (EC) No 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 and (EU) 2024/1257 of the European Parliament and of the Council as regards the simplification of technical requirements and testing procedures for motor vehicles and repealing Council Directive 70/157/EEC and Regulation No 540/2014 of the European Parliament and of the Council

[17050/25 - COM(2025)993]

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on clean corporate vehicles

[17016/25 - COM(2025)994]

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/631 as regards CO₂ emission performance standards for new light duty vehicles and vehicle labelling and repealing Directive 1999/94/EC

[17010/25 - COM(2025)995]

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 92/6/EEC to exempt certain N2

electric vehicles from the requirement to install and use a speed limitation device

[17051/25 - COM(2025)999]

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION Battery booster strategy

[17083/25 - C(2025)8950]

- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

Delegations will find enclosed the opinion¹ of the Czech Chamber of Deputies on the above.

¹ Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address:

<https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2025-0784>

<https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2025-0993>

<https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2025-0994>

<https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2025-0995>

<https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2025-0999>

The Commission reply will be available at the following address: <https://national-parliaments-opinions.ec.europa.eu/home>



POSLANECKÁ
SNĚMOVNA
PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY

2026
10. volební období

36. USNESENÍ

Výboru pro evropské záležitosti ze 7. schůze ze dne 18. března 2026

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a zrušuje směrnice 1999/94/ES /kód Rady 17010/25, KOM(2025) 995 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o čistých firemních vozidlech /kód Rady 17016/25, KOM(2025) 994 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla, a zrušují směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 /kód Rady 17050/25, KOM(2025) 993 v konečném znění/

k návrhu 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 /kód Rady 16977/25, KOM(2025) 784 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 92/6/EHS za účelem vyjmutí určitých elektrických vozidel kategorie N2 z požadavku na montáž a použití omezovače rychlosti /kód Rady 17051/25, KOM(2025) 999 v konečném znění/

ke sdělení Komise – Strategie Battery Booster /kód Rady 17083/25, C(2025) 8950 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace vrchního ředitele Sekce průmyslu a ochrany spotřebitele Ministerstva průmyslu a obchodu Eduarda Muřického, vrchní ředitelky Sekce ekonomické a infrastrukturní Ministerstva dopravy Lenky Hamplové, náměstkyně ministra životního prostředí Vladislava Smrže, po vyslechnutí zpravodajské zprávy poslance Vlastimila Hebra a po rozpravě

1. **bere na vědomí** dokumenty Evropské komise tvořící balíček v oblasti automobilového průmyslu a čisté mobility;
2. **bere na vědomí** rámcové pozice vlády České republiky k jednotlivým částem tohoto balíčku;
3. **souhlasí** s postojem vlády České republiky, jak jej vyjádřila v rámcových pozicích k jednotlivým částem tohoto balíčku;
4. **podporuje** postup vlády České republiky v dalším projednávání těchto dokumentů na úrovni Evropské unie;
5. **vyzývá** Evropskou komisi, aby zvažila zásadní přepracování návrhu na základě výhrad členských států, včetně České republiky, které dosud zazněly při projednávání návrhu v pracovních orgánech Rady, a připomínek zainteresovaných subjektů, zejména zástupců automobilového sektoru;
6. **ukládá** vládě, aby Výbor pro evropské záležitosti průběžně informovala o dalším projednávání jednotlivých dokumentů v orgánech Evropské unie.
7. **pověřuje** předsedu Výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedkyni Evropské komise.

Marie KRŠKOVÁ
ověřovatelka

Vlastimil HEBR
zpravodaj

Petr SOKOL
předseda



Balíček pro podporu přechodu na čistou mobilitu

Informační podklad k:

- návrhu nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES;
- návrhu nařízení o čistých firemních vozidlech;
- návrhu nařízení, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla, a kterým se zrušuje směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014;
- návrhu nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o výpočet emisních kreditů pro těžká vozidla za vykazovaná období let 2025 až 2029;
- návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 92/6/EHS za účelem osvobození určitých elektrických vozidel kategorie N2 od požadavku na montáž a používání omezovače rychlosti; a
- sdělení Strategie Battery Booster

NÁVRH NAŘÍZENÍ

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES
COM(2025) 995 final, kód Rady 17010/25
Interinstitucionální spis 2025/0420/COD

NÁVRH NAŘÍZENÍ

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o čistých firemních vozidlech
COM(2025) 994 final, kód Rady 17016/25
Interinstitucionální spis 2025/0421/COD

NÁVRH NAŘÍZENÍ

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla, a kterým se zrušuje směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014
COM(2025) 993 final, kód Rady 17050/25
Interinstitucionální spis 2025/0422/COD

NÁVRH NAŘÍZENÍ

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
COM(2025) 784 final, kód Rady 16977/25
Interinstitucionální spis 2025/0423/COD

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 92/6/EHS za účelem osvobození určitých elektrických vozidel kategorie N2 od požadavku na montáž a používání omezovače rychlosti
COM(2025) 999 final, kód Rady 17051/25
Interinstitucionální spis 2025/0424/COD

SDĚLENÍ

Sdělení Komise – Strategie Battery Booster
C(2025) 8950 final, kód Rady 17083/25

- **Právní základ:**

Článek 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. (COM(2025) 995 final, COM(2025) 994 final, COM(2025) 784 final)

Článek 114 a 91 Smlouvy o fungování Evropské unie. (COM(2025) 993 final)

Článek 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. (COM(2025) 999 final)

- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
17. – 19. 12. 2025
- **Datum projednání ve VEZ:**
19. 2. 2026 (1. kolo)
- **Procedura:**
Řádný legislativní postup.
- **Předběžná stanoviska vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datovaná dnem 14., 27., 28. a 30. ledna a 9. března 2026, doručená do výboru pro evropské záležitosti dne 21. a 30. ledna, 4. února 2026 a 11. března 2026 prostřednictvím systému ISAP. Rámcová pozice k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, bude schvalována Výborem pro EU na vládní úrovni dne 16. března 2026.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Dokumenty jsou v souladu s principem subsidiarity.

- **Odůvodnění a předmět:**

V prosinci 2025 předložila Evropská komise [balíček pro automobilový průmysl](#), který vychází z plánů a iniciativ představených Komisí v roce 2025. Na straně nabídky v něm Komise zejména **zmírňuje emisní normy CO2 pro nové osobní automobily a dodávky** a umožňuje větší flexibilitu u norem pro těžká vozidla k dosažení cíle po roce 2030. Na straně poptávky navrhuje Komise novou iniciativu zaměřenou na **dekarbonizaci podnikových vozidel prostřednictvím závazných vnitrostátních cílů pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi**.

Dle Komise jde o ambiciózní, ale pragmatický rámec pro **přechod na čistou mobilitu a současné zajištění konkurenceschopnosti evropského průmyslu**.¹

Cíle balíčku jsou dle Evropské komise:

- Zvýšení konkurenceschopnosti omezením nadměrné administrativní zátěže a snížením nákladů pro výrobce.
- Podpora inovací, investic a spolupráce v oblasti baterií tak, aby baterie vyrobené v EU byly globálně konkurenceschopné.
- Podpora poptávky po vozidlech s nulovými a nízkými emisemi, posílení průmyslového postavení EU a podpoření hospodářského růstu a zaměstnanosti.
- Snížení emisí a závislosti na fosilních palivech v silniční dopravě, podpora dekarbonizace a energetické nezávislosti Evropy.
- Zajištění spravedlivé transformace a umožnění spotřebitelům činit informovaná rozhodnutí.

Balíček návrhů provádí [Průmyslový akční plán pro automobilový průmysl z března 2025](#) a vychází ze strategického dialogu o budoucnosti automobilového průmyslu, který probíhal v minulém roce. Návrh nařízení o čistých firemních vozidlech vychází také ze [sdělení o dekarbonizaci firemních vozových parků](#). K zjednodušení a zefektivnění má dojít v souladu s politickými směry této Komise, [Kompasem konkurenceschopnosti](#) a dalšími sděleními vycházejícími ze zpráv Draghiho a Letty.

¹ V souladu se stávajícími klimatickými cíli a vizí energetické nezávislosti (cíle EU jsou klimatická neutralita do roku 2050, prozatímní cíl do roku 2030 snížit emise skleníkových plynů o 55 %, do roku 2040 o 90 % oproti roku 1990 (přijato v březnu 2026)).

• **Obsah a dopad:**

1. **Návrh nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES**

Komise v předloženém návrhu uvádí, že cíle mají i nadále motivovat k přechodu na čistou mobilitu a poskytovat jistotu a předvídatelnost pro investice, ale chce **umožnit větší flexibilitu, posílit technologickou neutralitu a zlepšit pravidla pro označování automobilů**. Návrh proto obsahuje zejména tato konkrétní opatření:

- **Zmírňuje se cíl snížení průměrných emisí CO₂ vozového parku nových dodávek EU do roku 2030 na 40 % (z 50 %) oproti roku 2021** (zde je dle Komise využití e-vozidel strukturálně obtížnější).
- Rozšířením možnosti víceletého plnění emisních cílů na období 2030–2032 se **zavádí dodatečná flexibilita**.
- **Zmírňuje se cíl snížení průměrných emisí CO₂ vozového parku nových osobních automobilů a dodávek EU do roku 2035 na 90 % (ze 100 %) oproti roku 2021**.
- Zbývajících 10 % bude muset být **kompenzováno** používáním nízkouhlíkové oceli vyrobené v EU (až 7 %) nebo určitými udržitelnými obnovitelnými palivy (až 3 %) (články 5a a 5b).²
- Upravují se tzv. **superkredity s cílem podpořit výrobu malých cenově dostupných elektromobilů před rokem 2035** (bude se započítávat jako 1,3; čl. 5 nařízení).³
- Do předmětu nařízení se doplňují **pravidla pro označování vozidel**; v souvislosti s tím se doplňují definice důležité pro označování vozidel; zpřesňují se některá ustanovení. Vkládají se články 15a a 15b, které upravují povinnosti výrobců, distributorů a členských států týkající se označování vozidel, a související nová příloha IIIa.⁴
- Zavádí se pravidelný pětiletý přezkum nařízení počínaje rokem 2035.

Poznámka PI: Nařízení (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky

Nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla (dodávky), je dle Komise základním prvkem souboru opatření EU zaměřených na dekarbonizaci silniční dopravy, který zajišťuje postupný přechod na vozidla s nulovými emisemi a poskytuje investorům jistotu a předvídatelnost.⁵ Nařízení zejména stanoví cíle snížení průměrných emisí CO₂ vozového parku EU pro nové osobní automobily a dodávky; pro rok 2035 se jedná o 100% snížení průměrných emisí z vozového parku nových osobních automobilů a dodávek, ovšem s přezkumem v roce 2026, který byl opětovně avizován i v Průmyslovém akčním plánu pro automobilový průmysl.

Stanovisko vlády ČR k návrhu nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES:

Vláda ČR považuje revizi za nezbytnou, avšak je podle ní nedostatečná; bude proto aktivně usilovat o co největší zmírnění cílů a zásadní úpravy celého nařízení. **Vycházíme z pracovní**

² To umožní, aby vedle plně elektrických vozidel a vozidel na vodíkový pohon hrály i po roce 2035 roli plug-in hybridní vozidla (PHEV), vozidla s prodlouženým dojezdem, vozidla s technologií mild-hybrid a vozidla se spalovacími motory.

³ Superkredity umožní do roku 2034 každé nové malé elektrické vozidlo započítat jako 1,3 vozidla pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce.

⁴ Zároveň se ruší směrnice 1999/94 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů.

⁵ Snížení emisí CO₂ ze silniční dopravy je dle Komise nezbytné pro dosažení klimatické neutrality. V roce 2023 představovaly přibližně 30 % celkových čistých emisí CO₂ v EU (a 24 % emisí skleníkových plynů) a jsou stále vyšší než v roce 1990.

verze rámcové pozice, kterou ještě musí schválit Výbor pro EU na vládní úrovni (16. března 2026).

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

Návrh zachovává cíle pro snižování emisí, pouze poskytuje dodatečnou flexibilitu při plnění cílů v oblasti emisí CO₂ tím, že umožňuje výrobcům získat více emisních kreditů v letech předcházejících roku 2030. To by usnadnilo dosažení souladu v období od roku 2030, kdy je cíl snížení emisí CO₂ o 45 % (oproti roku 2019).

Poznámka PI: Nařízení (EU) 2019/1242, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla

Nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla, je dle Komise klíčovým prvkem k dosažení čisté mobility. Nařízení stanoví cíle pro snižování průměrných ročních emisí CO₂ z nových těžkých vozidel v celém vozovém parku EU v pětiletých intervalech, kdy cíl od roku 2040 je 90% snížení oproti roku 2019. Nařízení umožňuje výrobcům získat emisní kredity, pokud jsou jejich specifické emise CO₂ pod úroveň plánovaného snížení emisí CO₂, což je lineární trajektorie mezi cíli platnými na začátku dvou po sobě následujících pětiletých období.⁶ Tyto emisní kredity pak mohou být použity k zajištění souladu s předpisy v pozdější fázi.

Stanovisko vlády ČR k návrhu nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o výpočet emisních kreditů pro těžká vozidla za vykazovaná období let 2025 až 2029:

Vláda ČR návrh vítá, podporuje jeho rychlé přijetí a požaduje jako další krok komplexní revizi nařízení.

3. Návrh nařízení o čistých firemních vozidlech

Firemní vozidla mají dle Komise potenciál výrazně urychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi,⁷ který nyní není dostatečně využit. Nový návrh proto stanoví **vnitrostátní cíle pro minimální podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi (ZEV + ZLEV) na nových firemních osobních automobilech a dodávkách registrovaných velkými podniky⁸** v každém členském státě, a to pro roky 2030 a 2035, s dílčím cílem pro vozidla s nulovými emisemi (ZEV). Cíle jsou uvedeny v příloze.

CÍLE PRO ČR:	ROK 2030		ROK 2035	
	ZEV	+ ZEV ZLEV	ZEV	+ ZEV ZLEV
PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY	55 %	36 %	76 %	64 %
PRO DODÁVKY	32 %	29 %	76 %	64 %

Forma následného opatření je na uvážení každého členského státu. Kromě toho nebudou členské státy od roku 2028 moci poskytovat **finanční podporu** na nákup, leasing, pronájem, nákup na splátky nebo provoz firemních osobních automobilů a dodávek jiných než vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi a zároveň pouze těch **vyrobených v EU**. Návrh obsahuje také

⁶ Navrhovaná změna umožňuje, aby v období 2025–2029 vznikala nárok na emisní kredity již při splnění cílového emisního limitu, nikoli až při překročení emisní trajektorie.

⁷ Vzhledem k vysokému podílu na registracích nových vozidel (přibližně 60 % nových registrací osobních automobilů a přibližně 90 % nových registrací dodávek) a specifickým vlastnostem, pokud jde o provoz vozidel. Komise také zmiňuje, že opatření pomůže zvýšit dostupnost vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trhu s ojetými vozidly vzhledem k rychlému obrátu firemních vozidel na trhu s ojetými vozidly.

⁸ Velký podnik podle definice v čl. 3 bodě 4 směrnice 2013/34/EU: velkými podniky jsou podniky, které k rozvahovému dni překračují alespoň dvě z těchto tří hraničních hodnot: a) bilanční suma: 25 000 000 EUR, b) čistý obrát: 50 000 000 EUR, c) průměrný počet zaměstnanců během účetního období: 250.

relevantní definice, metodiku výpočtu podílů a zmocňuje Komisi k přijetí aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií pro „vyrobeno v Evropské unii“.

Stanovisko vlády ČR k návrhu nařízení o čistých firemních vozidlech:

- vláda ČR považuje návrh za **problematický**, a to z hlediska volby nástrojů, míry harmonizace a nedostatečného zohlednění národních specifik (založeno převážně na HDP na obyvatele a neodráží strukturu firemních flotil ani reálný emisní potenciál);
- upozorňuje, že v ČR jsou firemní vozové parky již nyní tahounem elektromobility, a závazné cíle proto považuje za nadbytečné;
- upozorňuje, že ohledně koncepce „evropské preference“ panují velké nejasnosti.

4. Návrh nařízení, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla, a kterým se zrušuje směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014

Tento souhrnný návrh pro automobilový průmysl („*automotive omnibus*“) má za cíl zjednodušit a zefektivnit některá ustanovení a postupy ve stávajících předpisech s cílem:

- odstranit regulační překážky pro zavádění elektrických dodávek (elektrické dodávky jsou v důsledku hmotnosti baterie těžší a pokud mají více než 3,5 tuny, vyžaduje se u nich montáž tachografu a omezovače rychlosti; to je dělá méně atraktivní pro zákazníky),
- snížit náklady na úpravu v souvislosti se zkouškami emisí Euro 7,
- zlepšit soudržnost a zamezit roztržitosti trhu (hluk; interoperabilita vozidel s dobíjecí infrastrukturou a sítí) a
- urychlit zavádění malých cenově dostupných elektrických vozidel.⁹

Konkrétně je navrhována změna čtyř nařízení:¹⁰

- **nařízení (ES) č. 561/2006:**
 - osvobození elektrických dodávek do 4,25 tuny ve vnitrostátní dopravě od požadavku na montáž tachografu (možnost pro ČS);
 - osvobození obytných automobilů od požadavku na tachograf (možnost ČS).
- **nařízení (EU) 2019/2144:**
 - osvobození elektrických dodávek do 4,25 tuny od povinnosti mít omezovač rychlosti.
- **nařízení (EU) 2024/1257:**
 - vypouští se zvláštní laboratorní zkouška při nízkých teplotách;
 - v případě schvalování se odkazuje na kategorii vozidel místo na typ;
 - upřesňuje se, že Komise je oprávněna vypracovat opatření, která zajistí, aby údaje z palubního monitorování (OBM) a palubního monitorování spotřeby paliva (OBFCM) byly harmonizovaným způsobem účinně přijímány, shromažďovány, zpracovávány a uchovávány za účelem monitorování výkonnosti typů vozidel splňujících normu Euro 7 v reálném provozu.
- **nařízení (EU) 2018/858:**
 - definuje se podkategorie malých elektrických vozidel (nepřesahuje délku 4,2 m);
 - Komise se zmocňuje přijímat akty v přenesené pravomoci s cílem stanovit technické požadavky pro výhradně elektrická vozidla (PEV) a hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV), pokud jde o jejich komunikační a hardwarové rozhraní.

⁹ Podle Komise mohou tyto zjednodušující návrhy ušetřit až 706 milionů EU.

¹⁰ A zrušení zastaralých předpisů (nařízení (EU) č. 540/2014 – namísto toho se bude odkazovat na předpisy EHK OSN - a směrnice 70/157/EHS).

Stanovisko vlády ČR k omnibusovým návrhům:

Vláda ČR s návrhy souhlasí.

5. Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 92/6/EHS za účelem osvobození určitých elektrických vozidel kategorie N2 od požadavku na montáž a používání omezovače rychlosti

Návrh vyjímá elektrická vozidla do 4,25 tuny z povinnosti používat v silničním provozu omezovač rychlosti (v souvislosti s osvobozením od povinnosti jimi být vybavena, viz výše).

Stanovisko vlády ČR k omnibusovým návrhům:

Vláda ČR s návrhem souhlasí, pouze navrhuje delší transpoziční lhůtu.

6. Sdělení Strategie Battery Booster

Předloženým sdělením reaguje Komise na skutečnost, že navzdory úsilí o rozvoj evropského odvětví výroby baterií je EU v současné době čistým dovozcem baterií, přičemž světová výroba je soustředěna především v Číně.¹¹ Jde o plán pro výrobu baterií v Evropě, který stojí na šesti pilířích:

- **Finanční podpora výroby v EU:** Komise zřizuje nástroj Battery Booster s cílem uvolnit z Inovačního fondu 1,5 miliardy EUR na podporu evropských výrobců bateriových článků ve formě bezúročných půjček a předpokládá podporu z Evropského fondu pro konkurenceschopnost v rámci příštího víceletého finančního rámce EU;
- Rozvoj odolné vstupní části hodnotového řetězce pro **přístup k surovinám** a vstupům: provádění Akčního plánu RESourceEU s cílem urychlit zavádění projektů v dodavatelském řetězci surovin pro baterie, financování z Inovačního fondu v objemu až 300 milionů EUR pro projekty v oblasti kritických surovin v hodnotovém řetězci baterií, vyhlášení druhé výzvy k předkládání strategických projektů v rámci evropského aktu o kritických surovinách s uzávěrkou 15. ledna 2026, zahájení prvního kola mechanismu pro suroviny na platformě EU pro energetiku a suroviny v březnu 2026;
- Zajištění investic s přidanou hodnotou a rovných podmínek pro průmysl v EU: **podmínky v oblasti přímých zahraničních investic, bateriová diplomacie;**
- Podpora odběru výrobků vyrobených v EU, zvýšení odolnosti a udržitelnosti: **požadavky na podíl součástí pocházejících z EU** v bateriích pro elektrická vozidla a bateriových systémech ukládání energie;
- Podpora výzkumu, inovací a dovedností (v rámci programu Horizont Evropa);
- Koordinace opatření pro maximalizaci dopadu v celé Evropě: pilotní nástroj pro koordinaci konkurenceschopnosti na podporu strategického sladění mezi EU, členskými státy a regiony s cílem podpořit odolný a konkurenceschopný ekosystém baterií v EU.

Stanovisko vlády ČR ke sdělení Strategie Battery Booster:

Vláda ČR strategii vítá, za klíčové považuje snížení závislosti na nestabilních či geopoliticky rizikových partnerech a budování odolného evropského hodnotového řetězce.

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

Vláda ČR uvádí v rámci rámcových pozicích dopad na příjmovou stránku státního rozpočtu v důsledku snižování výběru spotřební daně a DPH z fosilních paliv, pokud bude navyšován počet bezemisních vozidel. Další dopad vláda očekává s potřebou daňových úlev na podporu dekarbonizace firemních vozidel.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

¹¹ V roce 2024 byl její podíl přibližně 83 %.

Legislativní návrhy musí schválit Evropský parlament a Rada; v Evropském parlamentu je projednávání v přípravné fázi, zpravodajové ještě nebyli určeni.

- **Projednávání v národních parlamentech členských států EU:**

K návrhu nařízení o čistých firemních vozidlech bylo zatím přijato jedno odůvodněné stanovisko (italská Poslanecká sněmovna); lhůta končí 31. března 2026. K návrhu nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES, se italská Poslanecká sněmovna vyjádřila v rámci politického dialogu.

Ve spolupráci se zpravodajem výboru pro evropské záležitosti Vlastimilem Hebrem zpracovala JUDr. Eva Balounová, Ph.D., LL.M., odborná konzultantka Parlamentního institutu Kanceláře PS PČR.



**PARLIAMENT
OF THE CZECH REPUBLIC**
Chamber of Deputies
Petr Sokol
Chairman
Committee on European Affairs

Prague, 18th March 2026

Dear Ms. President,

I would like to inform you on the opinion of the Committee on European Affairs of the Chamber of Deputies of the Parliament of the Czech Republic

on the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council, amending Regulation (EU) 2019/631 as regards CO₂ emission performance standards for new light duty vehicles and vehicle labelling and repealing Directive 1999/94/EC /Council Code 17010/25, COM(2025) 995 final/;

on the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles /Council Code 17016/25, COM(2025) 994 final/;

on the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 and (EU) 2024/1257 of the European Parliament and of the Council as regards the simplification of technical requirements and testing procedures for motor vehicles and repealing Council Directive 70/157/EEC and Regulation No 540/2014 of the European Parliament and of the Council /Council Code 17050/25, COM(2025) 993 final/;

on the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards the calculation of emission credits for heavy-duty vehicles for the reporting periods of the years 2025 to 2029 /Council Code 16977/25, COM(2025) 784 final/;

on the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 92/6/EEC to exempt certain N2 electric vehicles from the requirement to install and use a speed limitation device 2029 /Council Code 17051/25, COM(2025) 999 final/ and

on the Commission Communication – Strategic Battery Booster /Council Code 17083/25, C(2025) 8950 final/.

Parliament of the Czech Republic, Chamber of Deputies, Sněmovni 3, 118 26 Praha 1
tel.: +420-257 173 411, fax: +420-257 173 415
<http://www.psp.cz/vez>

The respective documents were included in the agenda of the 7th session of the Committee on European Affairs and were scrutinized on 18th March 2026. According to the Rules of Procedure a Deputy Minister of Industry and Trade, a Deputy Minister of the Environment and a Deputy Minister of Transportation were present at the session to introduce the preliminary Government's Framework Position.

After the hearing of the rapporteur's review and after the discussion the Committee has adopted the **Resolution No. 36 in the context of the Political Dialogue** which is enclosed to this letter.

Yours sincerely

A handwritten signature in cursive script, appearing to be 'U. von der Leyen', is centered on the page.

Ms. Ursula von der Leyen
President of the European Commission
Brussels

Parliament of the Czech Republic, Chamber of Deputies, Sněmovni 3, 118 26 Praha 1
tel.: +420-257 173 411, fax: +420-257 173 415
<http://www.psp.cz/vez>

**Parliament of the Czech Republic
Chamber of Deputies**

2026

10th election period

Resolution No. 36

of the Committee on European Affairs

7th Session on 18 March 2026

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council, amending Regulation (EU) 2019/631 as regards CO2 emission performance standards for new light duty vehicles and vehicle labelling and repealing Directive 1999/94/EC /Council Code 17010/25, COM(2025) 995 final/;

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles /Council Code 17016/25, COM(2025) 994 final/;

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 and (EU) 2024/1257 of the European Parliament and of the Council as regards the simplification of technical requirements and testing procedures for motor vehicles and repealing Council Directive 70/157/EEC and Regulation No 540/2014 of the European Parliament and of the Council /Council Code 17050/25, COM(2025) 993 final/;

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards the calculation of emission credits for heavy-duty vehicles for the reporting periods of the years 2025 to 2029 /Council Code 16977/25, COM(2025) 784 final/;

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 92/6/EEC to exempt certain N2 electric vehicles from the requirement to install and use a speed limitation device 2029 /Council Code 17051/25, COM(2025) 999 final/ and

Commission Communication – Strategic Battery Booster /Council Code 17083/25, C(2025) 8950 final/.

Committee on European Affairs

1. **takes note of** the European Commission's documents comprising the package on the automotive industry and clean mobility;
2. **takes note of** the Czech Government's Framework Positions on the particular of this package;
3. **agrees** with the Position of the Czech Government as expressed in its Government's Framework Positions on the particular components of this package;
4. **supports** the approach of the Government of the Czech Republic in the further discussion of these documents at the European Union level;
5. **calls** on the European Commission to consider a fundamental revision of the proposal based on the reservations of Member States, including the Czech Republic, that have been raised so far during the discussion of the Proposal in the Council's working bodies, and on the comments of stakeholders, particularly representatives of the automotive sector;

Parliament of the Czech Republic, Chamber of Deputies, Sněmovni 3, 118 26 Praha 1

tel.: +420-257 173 411, fax: +420-257 173 415

<http://www.psp.cz/vez>

6. **instructs** the Government to keep the Committee on European Affairs informed on an ongoing basis regarding the further deliberations on particular documents within the institutions of the European Union;

7. **authorizes** the Chair of the Committee on European Affairs to forward this Resolution to the President of the European Commission **in the context of the political dialogue**.

Parliament of the Czech Republic, Chamber of Deputies, Sněmovni 3, 118 26 Praha 1
tel.: +420-257 173 411, fax: +420-257 173 415
<http://www.psp.cz/vez>