

STANOVISKO REPUBLIKOVEJ ÚNIE ZAMESTNÁVATEĽOV

COM(2025)995 Predbežné stanovisko k Návrhu NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o emisné normy CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá a označovanie vozidiel, a ktorým sa zrušuje smernica 1999/94/ES

<https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/LPEU/2026/102>

Materiál v pripomienkovom konaní do 01.07.2026

Stručný popis podstaty materiálu najmä jeho relevancie z pohľadu RÚZ

Materiál predkladá do medzirezortného pripomienkového konania Ministerstvo životného prostredia SR.

Cieľom a obsahom materiálu je najmä:

Nariadenie, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá (dodávkové vozidlá), je základným prvkom súboru opatrení EÚ zameraných na dekarbonizáciu cestnej dopravy. Usmerňuje sa ním postupný prechod na vozidlá s nulovými emisiami a zabezpečuje dlhodobú istotu a predvídateľnosť pre investorov v celom hodnotovom reťazci a zároveň sa ním poskytuje dostatočný čas na spravodlivý prechod.

Návrh sa týka cielených zmien nariadenia (EÚ) 2019/631 s cieľom poskytnúť výrobcovi nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel dodatočnú flexibilitu pri plnení povinností súvisiacich so súladom s cieľovými hodnotami emisií CO₂. Návrh pritom zachováva celkový smer regulácie a dlhodobý ambiciózny rámec v oblasti znižovania emisií CO₂, pričom do systému zavádza dodatočné flexibilné prvky.

V porovnaní so súčasným znením nariadenia (EÚ) 2019/631 sa nepredpokladá zásadný nárast administratívnych nákladov pre výrobcov nad rámec existujúcich procesov monitorovania a vykazovania. Návrh síce obsahuje viaceré nové čiastkové mechanizmy, z pohľadu jeho celkového fungovania by však nemal viesť k neprimeranému zvýšeniu zložitosti právneho rámca.

Postoj RÚZ k materiálu

Slovenská republika podporuje cieľ dekarbonizácie cestnej dopravy, zároveň však považuje za nevyhnutné, aby revízia nariadenia lepšie zohľadňovala reálne tempo technologickej transformácie, pripravenosť trhu, dostupnosť infraštruktúry a konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu. Navrhované úpravy by mali zachovať dlhodobý smer k nízkoemisnej a bezemisnej mobilite, no súčasne vytvoriť dostatočný priestor pre flexibilitu výrobcov v prechodnom období a zohľadniť hospodársku a technologickú realitu jednotlivých segmentov trhu. RÚZ súčasne k návrhu predkladá nižšie uvedené zásadné pripomienky.

Pripomienky RÚZ k predkladanému materiálu

1. Zásadná pripomienka k časti II, bod 9. Udržateľné palivá a technologická neutralita

Navrhujeme za tretiu vetu doplniť vetu v znení:

„Slovenská republika zastáva názor, že technologická neutralita musí byť založená na výkonnostnom princípe, pri ktorom sú technológie posudzované na základe úspory emisií počas celého životného cyklu (LCA).“

Odôvodnenie:

Súčasná nastavenie emisných noriem je založené na meraní emisií na výfuku, čo vedie k systematickému zvýhodneniu elektrických vozidiel bez zohľadnenia emisií z celého životného cyklu (LCA). Udržateľné biopalivá pritom už dnes dosahujú vysoké úspory emisií, sú dostupné, dobre škálovateľné a umožňujú okamžité znižovanie emisií aj v existujúcom vozovom parku. Ich neúplné zohľadnenie vedie k narušeniu technologickej neutrality a zvyšuje náklady na dekarbonizáciu dopravy.

2. Zásadná pripomienka k časti II, bod 9. Udržateľné palivá a technologická neutralita

Navrhujeme v druhom odseku nahradiť v druhej vete časť:

„zároveň zväziť doplnenie definície vozidiel využívajúcich CO₂-neutrálne palivá (CNF), vrátane syntetických palív a RFNBOs.“

Nasledujúcim znením:

„navrhujeme doplniť do nariadenia kategóriu „Vozidlá využívajúce CO₂-neutrálne palivá“, ktorá by zahŕňala všetky palivá spĺňajúce kritériá trvalej udržateľnosti podľa smernice (EÚ) 2018/2001, vrátane udržateľných biopalív, RFNBOs a syntetických palív. Takéto vozidlá by mali byť klasifikované ako vozidlá s nulovými emisiami, čo by prispievalo k cieľom výrobcov prostredníctvom priradenia nulovej hodnoty výfukových emisií, ekvivalentnej batériovým elektrickým vozidlám.“

Odôvodnenie:

Zavedenie kategórie vozidiel využívajúcich CO₂-neutrálne palivá by umožnilo ich systematické zohľadnenie v rámci regulačného rámca. Takéto vozidlá by mali byť pre účely plnenia cieľov výrobcov klasifikované ako vozidlá s nulovými emisiami, prostredníctvom priradenia nulovej hodnoty emisií z výfuku, analogicky k batériovým elektrickým vozidlám.

Tento prístup by zabezpečil technologicky neutrálne prístup k rôznym riešeniam, ktoré preukázateľne dosahujú veľmi nízke alebo nulové emisie na úrovni celého životného cyklu. Zároveň by vytvoril predvídateľný regulačný rámec pre investície do vozidiel využívajúcich CO₂-neutrálne palivá, podporil by inovácie v oblasti udržateľných palív a umožnil rýchlejšie znižovanie emisií aj v existujúcom vozovom parku.

Takto nastavený systém by prispel k efektívnejšiemu dosahovaniu klimatických cieľov pri nižších nákladoch a zároveň by posilnil konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a hospodársky rast.

3. Zásadná pripomienka k časti II, bod 9. Udržateľné palivá a technologická neutralita

Navrhujeme v druhom odseku doplniť za druhú doplniť vetu v znení:

„Slovenská republika zároveň navrhuje rozšíriť mechanizmus kreditov na všetky udržateľné palivá a výrazne zvýšiť alebo odstrániť existujúce kvantitatívne obmedzenia ich uplatnenia.“

Odôvodnenie:

Navrhované nastavenie mechanizmu kreditov je obmedzené úzkym rozsahom oprávnených palív a prísnyimi kvantitatívnymi limitmi, ktoré neodrážajú ich skutočný potenciál znižovania emisií. Udržateľné palivá spĺňajúce kritériá smernice (EÚ) 2018/2001 už dnes preukázateľne dosahujú významné úspory emisií počas celého životného cyklu a predstavujú okamžite dostupný nástroj dekarbonizácie, ktorý nevyžaduje zásadné investície do novej infraštruktúry.

Súčasná obmedzenia výrazne limitujú ich praktické uplatnenie v systéme plnenia cieľov a neposkytujú dostatočný stimul pre výrobcov na rozvoj technológií umožňujúcich ich širšie využitie. Rozšírenie mechanizmu kreditov na všetky udržateľné palivá a úprava jeho kvantitatívnych parametrov sú preto nevyhnutné na zabezpečenie technologickej neutrality a na efektívnejšie a nákladovo primerané dosahovanie cieľov znižovania emisií CO₂.

4. Zásadná pripomienka k časti II, bod 9. LCA a metodika hodnotenia emisií

Nesúhlasíme so zachovaním princípu merania emisií na výfuku tzv. tailpipe. Navrhujeme nahradiť odsek nasledujúcim textom:

„Slovenská republika podporuje postupný prechod od hodnotenia emisií založeného na princípe „tailpipe“ k metodike hodnotenia emisií počas celého životného cyklu (LCA). V prechodnom období je možné zachovať existujúci systém doplnený o rozšírené LCA prvky, najmä prostredníctvom kreditov za udržateľné palivá a nízkouhlíkových materiálov. Dlhodobým cieľom by malo byť, aby metodika LCA predstavovala hlavný základ hodnotenia emisií vozidiel.“

Odôvodnenie:

Metodika založená výlučne na emisiách z výfuku neposkytuje úplný obraz o environmentálnom dopade, keďže nezohľadňuje emisie vznikajúce pri výrobe palív, energie a samotných vozidiel. Tento prístup vedie k skreslenému porovnaniu technológií a k znevýhodneniu riešení s preukázateľnými emisnými úsporami, najmä udržateľných palív.

Pre jednotlivé komponenty životného cyklu už existujú overiteľné metodiky výpočtu emisií, najmä v rámci smernice (EÚ) 2018/2001 pre palivá, ako aj priemyselné a medzinárodné LCA štandardy. Tieto však zatiaľ nie sú plne harmonizované a aplikované na úrovni vozidiel ako celku. Z tohto dôvodu je vhodné postupovať postupne a zaviesť kombinovaný prístup, ktorý umožní využívať existujúce metodiky v oblastiach, kde sú dostatočne robustné, a zároveň zabezpečiť ich ďalšie zjednotenie na úrovni EÚ.

Takýto postup umožní prejsť na objektívnejšie hodnotenie emisií bez narušenia právnej istoty a zároveň zabezpečí, aby regulačný rámec reflektoval skutočné emisné prínosy jednotlivých riešení.

Zdroj:

<https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/LPEU/2026/102>