

ZAPROSZENIE DO ZGŁASZANIA UWAG DOTYCZĄCYCH OCENY SKUTKÓW

Celem tego dokumentu jest poinformowanie opinii publicznej i zainteresowanych stron o przyszłej działalności legislacyjnej Komisji, aby umożliwić przekazanie informacji zwrotnych na temat przyjętego przez Komisję podejścia do wskazanego problemu i możliwych rozwiązań, a także wszelkich innych istotnych informacji, m.in. na temat możliwych skutków poszczególnych wariantów.

TYTUŁ INICJATYWY	Ekologicznie czyste pojazdy korporacyjne
WIODĄCA (ODPOWIEDZIALNY DZIAŁ) DG	DG MOVE, Dział B4 Zrównoważony i Inteligentny Transport
PRAWDOPODOBNY INICJATYWY RODZAJ	Rozporządzenie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych
ORIENTACYJNY HARMONOGRAM	IV kw. 2025 r.
INFORMACJE DODATKOWE	

Dokument przeznaczony wyłącznie do celów informacyjnych. Nie przesądza on o ostatecznej decyzji Komisji co do tego, czy inicjatywa ta zostanie zrealizowana, ani o jej ostatecznej treści. Wszystkie opisane elementy inicjatywy, w tym jej harmonogram, mogą ulec zmianie.

A. Kontekst polityczny, określenie problemu i analiza zgodności z zasadą pomocniczości

Kontekst polityczny

Transport drogowy musi szybko obniżyć emisyjność, a zwiększenie sprzedaży pojazdów bezemisyjnych pozwoli producentom zachować konkurencyjność. W opublikowanych w marcu 2025 r. [planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego](#) oraz [komunikacie Komisji w sprawie dekarbonizacji flot korporacyjnych](#) wskazano floty korporacyjne – sektor, który odpowiada za rejestrację około 60 % nowych samochodów osobowych i prawie wszystkich nowych samochodów dostawczych, ciężarowych i autobusów – jako główny obszar umożliwiający osiągnięcie powyższych celów, a także zapowiedziano, że do końca 2025 r. przyjęty zostanie wniosek ustawodawczy mający na celu zwiększenie popytu na pojazdy bezemisyjne w tym kluczowym sektorze. Bez wspólnych ram unijnych krajowe podejścia do dekarbonizacji pojazdów korporacyjnych mogą spowodować fragmentację rynku, niepewność regulacyjną i nierównomierny rozwój rynku wewnętrznego. Inicjatywa ta stanowi odpowiedź na te wyzwania, uzupełnia zbliżające się przeglądy norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych, dostawczych i ciężkich, a także przyczynia się do realizacji celów Paktu dla czystego przemysłu.

Problem, któremu ma zaradzić inicjatywa

Pojazdy korporacyjne są zazwyczaj intensywniej eksploatowane i wymieniane częściej niż pojazdy prywatne. Odgrywają one kluczową rolę w kształtowaniu rynków pojazdów używanych w UE, na których wielu Europejczyków kupuje swoje pojazdy. Wykorzystanie pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych pozostaje jednak poniżej swojego potencjału, w szczególności w odniesieniu do segmentów pojazdów użytkowych i pojazdów wykonujących duże przebiegi.

Pomimo niedawnej poprawy sytuacji – zwłaszcza w odniesieniu do większych flot i w wiodących przedsiębiorstwach – rozwój rynku ogólnounijnego jest nierównomierny i potrzebne jest jego jasne ukierunkowanie. Dostępne środki polityki krajowej zachęcające operatorów flot do dokonywania zakupów pojazdów bezemisyjnych (w tym bodźce podatkowe i inne niż podatkowe) nie są skutecznie wykorzystywane w wielu państwach członkowskich. Normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów lekkich i ciężkich są ukierunkowane na stronę podaży (tj. producentów pojazdów), ale nie istnieją porównywalne przepisy, które zwiększałyby popyt na pojazdy bezemisyjne na szczeblu UE. Postępy w tym zakresie zależą od polityk krajowych, regionalnych i lokalnych, które różnią się pod względem zakresu i ambicji w poszczególnych państwach członkowskich. To niespójne podejście prowadzi do niepewności regulacyjnej i ogranicza spójność transgraniczną. Brak upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych ma również wpływ na ich liczbę na wtórnym rynku, ograniczając dostępność przystępnych cenowo pojazdów bezemisyjnych dla ogółu społeczeństwa oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Jeżeli na szczeblu UE nie zostaną podjęte żadne działania, problemy te prawdopodobnie się utrzymają. Szybki rozwój rynku światowego, zwłaszcza w odniesieniu do technologii pojazdów bezemisyjnych, sprawia, że konieczne jest pilne rozwiązanie tych problemów, wyznaczając wyraźne sygnały rynkowe już w okresie do 2030 r., aby wspierać konkurencyjność unijnego sektora motoryzacyjnego na świecie.

Podstawa działania UE (podstawa prawna i analiza zgodności z zasadą pomocniczości)

Podstawa prawna

Podstawę prawną inicjatywy stanowi art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), który umożliwia UE: (i) ustanowienie wspólnych reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego oraz (ii) poprawę funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze transportu. Floty korporacyjne często są eksploatowane transgranicznie, a bez wspólnych wymogów dotyczących upowszechniania pojazdów bezemisyjnych istnieje ryzyko powstania rozdrobnionych podejść krajowych i nierównych warunków konkurencji. Rozporządzenie przyjęte na podstawie art. 91 TFUE pomogłoby obniżyć emisyjność sektora transportu, zapewniając jednocześnie spójne funkcjonowanie rynku wewnętrznego usług w zakresie mobilności i logistyki.

Praktyczna potrzeba działania na poziomie UE

Inicjatywa wchodzi w zakres obszaru polityki podlegającego kompetencjom dzielonym, w którym mogą działać zarówno UE, jak i państwa członkowskie (art. 91 TFUE – rynek wewnętrzny w sektorze transportu).

Same środki krajowe nie mogą zapewnić równych warunków działania ani znacznie zwiększyć popytu, co jest obecnie potrzebne do przyspieszenia upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych w UE. Ponadto rozbieżne działania krajowe mogą być niekorzystne dla flot eksploatowanych transgranicznie i ograniczać skuteczną alokację pojazdów bezemisyjnych na rynku wewnętrznym. Poszczególne państwa członkowskie, działając samodzielnie, nie są w stanie skutecznie stawić czoła tym wyzwaniom.

Działania na szczeblu UE zapewniają pewność rynku i popyt na pojazdy bezemisyjne ze strony operatorów flot korporacyjnych, unikając zakłóceń i pomagając stworzyć przewidywalny sygnał popytu dla producentów pojazdów i dostawców infrastruktury ładowania. Działania te przyczyniają się również do bardziej sprawiedliwego dostępu do ekologicznie czystych pojazdów we wszystkich państwach członkowskich i umożliwiają skuteczniejsze osiąganie celów klimatycznych UE. Ponadto istniejące na szczeblu UE środki po stronie podaży (normy emisji CO₂ dla pojazdów drogowych) są skuteczniej uzupełniane środkami po stronie popytu – wprowadzanymi na tym samym poziomie – niż środkami krajowymi. Działania na szczeblu UE umożliwiają również szybsze wywarcie wpływu na rynek dzięki jaśniejszemu i zharmonizowanemu sygnałowi rynkowemu; jest to niezwykle ważne, biorąc pod uwagę pilną potrzebę utrzymania konkurencyjności unijnego przemysłu motoryzacyjnego i przyspieszenia upowszechniania pojazdów bezemisyjnych na rynkach wtórnych w UE.

B. Główne cele i warianty strategiczne

Ogólnym celem inicjatywy jest ułatwienie dekarbonizacji sektora transportu drogowego poprzez przyspieszenie przejścia na pojazdy bezemisyjne we flotach korporacyjnych, a tym samym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, wspieranie wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek oraz utrzymanie konkurencyjności i zrównoważonego charakteru europejskiego sektora transportu drogowego, w tym europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Pierwszym celem szczegółowym inicjatywy jest pobudzenie popytu na pojazdy bezemisyjne w segmencie przedsiębiorstw, w uzupełnieniu instrumentów po stronie podaży, takich jak [normy emisji CO₂](#) dla pojazdów, oraz rozwój infrastruktury zgodnie z [rozporządzeniem w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych](#). Drugim celem jest zmniejszenie wydatków na paliwa kopalne i ich importu. Trzecim jest szybki wzrost dostępności pojazdów bezemisyjnych na rynku wtórnym, co przyczyni się do zwiększenia ich przystępności cenowej dla ogółu społeczeństwa i MŚP.

Komisja przeprowadzi kompleksową ocenę skutków. W jej ramach ocenione zostaną oczekiwane koszty i korzyści szeregu wariantów strategicznych mających rozwiązać stwierdzone problemy – w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, przewidującym utrzymanie obecnie obowiązujących ram prawnych i niepodjęcie na szczeblu UE działań służących zwiększeniu popytu na pojazdy bezemisyjne.

Różne warianty strategiczne, które zostaną poddane ocenie, obejmą ustanowienie celów krajowych, przepisów dotyczących zachęt finansowych dla pojazdów korporacyjnych oraz celów dla konkretnych podmiotów. Zostaną one sformułowane z uwzględnieniem następujących aspektów:

- równowaga i kompromisy między skutecznością a elastycznością, na przykład w odniesieniu do możliwości ustanowienia obowiązkowych celów dla państw członkowskich, poszczególnych przedsiębiorstw lub flot;
- rola i wpływ różnych form zachęt finansowych, w tym preferencyjnego opodatkowania pojazdów korporacyjnych i możliwości ograniczenia takiego opodatkowania wyłącznie do pojazdów bezemisyjnych, oraz potencjalne skutki większej spójności w całej UE;
- skład floty, ograniczenia operacyjne i uzasadnienie biznesowe dla różnych rodzajów korporacyjnych flot samochodowych (np. wynajem, leasing, taksówki, przedsiębiorstwa oferujące wspólne użytkowanie samochodów osobowych, samochody służbowe) oraz odpowiednie możliwości przejścia na pojazdy bezemisyjne;
- wkład w zrównoważony rozwój i odporność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego;
- skład flot transportu drogowego towarów, dynamika rynku i interakcje między dużymi przedsiębiorstwami, podwykonawcami i mniejszymi niezależnymi podmiotami, a także odpowiednie role i wspólny wysiłek redukcyjny w osiąganiu celów w zakresie bezemisyjności;
- potencjalna rola funkcji ładowania dwukierunkowego i wymogów w zakresie komunikacji pojazd-sieć (V2G);
- wymogi w zakresie monitorowania i sprawozdawczości oraz powiązane z nimi obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw i organów publicznych.

Inicjatywa zapewni spójność z innymi przepisami UE i ogólnymi celami klimatycznymi określonymi w Europejskim Zielonym Ładzie i Europejskim prawie o klimacie.

C. Prawdopodobne skutki

Głównym oczekiwanym wpływem tej inicjatywy jest przyspieszenie przejścia na pojazdy bezemisyjne w sektorze przedsiębiorstw, który odgrywa kluczową rolę na unijnym rynku pojazdów. Inicjatywa przyczyni się do zwiększenia tempa i skali dekarbonizacji floty, a jednocześnie zwiększy przewidywalność popytu dla producentów pojazdów i dostawców infrastruktury. To z kolei zwiększy skuteczność istniejących instrumentów po stronie podaży, takich jak normy emisji CO₂ dla pojazdów i cele dotyczące infrastruktury ładowania, oraz zwiększy prawdopodobieństwo osiągnięcia przez UE jej celów klimatycznych na lata 2030 i 2050.

Do głównych zainteresowanych stron, na które może mieć wpływ inicjatywa, należą:

- przewoźnicy drogowi (przewoźnicy transportu drogowego towarów, przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego, wypożyczalnie samochodów, przedsiębiorstwa leasingowe pojazdów, taksówki, przedsiębiorstwa oferujące wspólne użytkowanie samochodów osobowych, przewoźnicy transportu publicznego itp.);
- producenci pojazdów,
- przedsiębiorstwa korzystające z usług transportowych i logistycznych (detaliści, supermarkety, przemysł itp.);
- odbiorcy końcowi (pasażerowie korzystający z transportu drogowego, nabywcy towarów przewożonych transportem drogowym itp.);
- nabywcy pojazdów używanych, w szczególności gospodarstwa domowe i MŚP;
- instytucje finansowe oferujące rozwiązania w zakresie leasingu operacyjnego lub finansowego w odniesieniu do pojazdów transportu drogowego.

Skutki gospodarcze mogą obejmować zwiększenie inwestycji w odnowę floty i infrastrukturę ładowania, co może pociągać za sobą potencjalne koszty dla przedsiębiorstw związane z nabywaniem i eksploatacją pojazdów, a także wywierać wpływ na rynek samochodów używanych. Niektóre z tych kosztów mogą zostać przeniesione przez duże przedsiębiorstwa na klientów lub podwykonawców, w tym ewentualnie na MŚP i gospodarstwa domowe. Dalsze pośrednie skutki gospodarcze mogłyby obejmować zmiany w zakresie własności pojazdów i podejścia operacyjnego w odniesieniu do określonych rodzajów flot korporacyjnych. Oczekuje się, że niektóre z wariantów, które mają zostać poddane ocenie, spowodują niewielkie obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw i organów publicznych,

natomiast w przypadku innych może ono być znaczne (w tym ewentualny bezpośredni i pośredni wpływ na MŚP), w zależności od potencjalnej potrzeby odrębnego monitorowania i sprawozdawczości.

Oczekiwane **skutki społeczne i środowiskowe** obejmują ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego oraz poprawę zdrowia publicznego, zwłaszcza na obszarach miejskich o dużej koncentracji pojazdów korporacyjnych. Upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych mogłoby również wzmocnić rynek wtórny, zwiększając dostępność ekologicznie czystych pojazdów dla ogółu społeczeństwa i małych przedsiębiorstw, natomiast potencjalny wzrost cen usług transportu drogowego mógłby mieć negatywny wpływ na ich przystępność cenową w perspektywie krótkoterminowej.

Oczekuje się, że skutki geograficzne będą się różnić w zależności od dotychczasowego upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, dojrzałości infrastruktury i struktury krajowych rynków floty.

D. Instrumenty lepszego stanowienia prawa

Ocena skutków

Na poparcie tej inicjatywy zostanie przygotowana ocena skutków. W ocenie uwzględnione zostaną najnowsze dostępne dane rynkowe, a także uwagi zainteresowanych stron, uzyskane w szczególności w ramach [otwartych konsultacji publicznych](#) przeprowadzonych w okresie od 6 lutego do 8 lipca 2024 r. na potrzeby opracowania [komunikatu w sprawie dekarbonizacji flot korporacyjnych](#). W ramach otwartych konsultacji publicznych od szerokiego grona zainteresowanych stron otrzymano ponad 180 odpowiedzi, zawierających szczegółowe informacje na temat barier utrudniających upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych oraz proponowanych działań politycznych w odniesieniu do wszystkich segmentów floty i kategorii pojazdów.

Strategia konsultacji

Komisja zwraca się do zainteresowanych stron z sektora publicznego i prywatnego o przekazywanie opinii i stanowisk w ramach niniejszego zaproszenia do zgłaszania uwag. Zebrane informacje na temat przedmiotowej kwestii, możliwych rozwiązań i skutków, a także uwagi dotyczące wdrażania pomogą w przygotowaniu niniejszej inicjatywy. Głównymi zainteresowanymi stronami uznanymi za prawdopodobnie zainteresowane tym tematem są operatorzy flot, stowarzyszenia branżowe, organy publiczne, dostawcy infrastruktury, eksperci ze środowiska naukowego i akademickiego, organizacje pozarządowe i ogół społeczeństwa.

W 2024 r. przeprowadzono [otwarte konsultacje publiczne](#) na potrzeby opracowania [komunikatu Komisji w sprawie dekarbonizacji flot korporacyjnych](#). Dodatkowe informacje zgromadzono w ramach dialogu strategicznego, który odbył się 17 lipca 2025 r., podczas którego kluczowe zainteresowane strony, w tym producenci pojazdów, operatorzy flot i ogół społeczeństwa, mogły podzielić się swoimi opiniami i doświadczeniami na ten temat. W razie potrzeby będzie istniała możliwość zorganizowania dodatkowych ukierunkowanych spotkań w celu wyjaśnienia aspektów wdrażania i uzyskania uwag technicznych.