



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.3.2025 r.
COM(2025) 96 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Dekarbonizacja flot korporacyjnych

1. WPROWADZENIE

Przemysł motoryzacyjny odgrywa ważną rolę w budowaniu europejskiego dobrobytu, innowacji i wzrostu. Jak zauważono w planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego, sektor ten przechodzi pełną transformację i w nadchodzących latach oraz dziesięcioleciach będzie doświadczał zmian strukturalnych w bezprecedensowym tempie i o bezprecedensowej skali, napędzanych coraz szybszym przejściem na mobilność bezemisyjną i coraz większą integracją technologii cyfrowych. Pojazdy przyszłości będą coraz bardziej czyste ekologicznie, podłączone do internetu i zautomatyzowane. W samym centrum tej transformacji znajdują się floty korporacyjne.

Obecnie po europejskich drogach porusza się niemal 290 mln pojazdów. Jedynie 6 mln to pojazdy bezemisyjne. Rejestracje pojazdów korporacyjnych, tj. pojazdów zakupionych przez podmioty prawne, a nie przez osoby fizyczne, stanowią około 60 % rejestracji samochodów w UE. W przypadku samochodów dostawczych, autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych właściwie cały rynek jest rynkiem pojazdów korporacyjnych, ponieważ niemal żaden z nich nie jest zarejestrowany na osobę prywatną. W związku z tym działania w segmencie korporacyjnym mogą mieć pozytywny wpływ na cały rynek.

Rozporządzenia ustanawiające normy emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych oraz samochodów ciężarowych stanowią skuteczny środek po stronie podaży, wyznaczając producentom coraz wyższe cele redukcji emisji.

Począwszy od 2035 r. nowe samochody osobowe i dostawcze będzie można rejestrować w UE tylko wtedy, gdy będą pojazdami bezemisyjnymi¹; w przypadku pojazdów ciężkich coraz bardziej rygorystyczne cele będą skutkować redukcją emisji CO₂ o 90 % od 2040 r., podczas gdy wszystkie nowe autobusy miejskie będą musiały być bezemisyjne od 2035 r.² Środki te należy teraz uzupełnić odpowiednimi bodźcami zwiększającymi popyt na pojazdy bezemisyjne, przy czym kluczową rolę odgrywa wsparcie ukierunkowane na pojazdy korporacyjne.

Przyspieszenie upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych może przynieść korzyści europejskiemu przemysłowi motoryzacyjnemu oraz przyczynić się do zwiększenia jego konkurencyjności i odporności w tym przełomowym momencie. Może to pomóc w dalszej redukcji emisji z transportu również ze względu na wyższy przebieg pojazdów korporacyjnych. Transport odpowiada za jedną czwartą całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE i w znacznym stopniu przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza. Na obszarach miejskich, gdzie w niektórych przypadkach wyznaczano coraz bardziej restrykcyjne strefy niskiej emisji, wpływ pojazdów bezemisyjnych na poprawę jakości powietrza jest bardzo wyraźny. W związku z tym przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych przynosi dodatkowe korzyści w zakresie ograniczenia zanieczyszczenia i zdrowia obywateli.

Unijni producenci pojazdów mają generalnie większe udziały w rynku pojazdów korporacyjnych niż w rynku pojazdów prywatnych. Zwiększony popyt na pojazdy bezemisyjne ze strony flot korporacyjnych może pomóc europejskiemu przemysłowi motoryzacyjnemu w powrocie na ścieżkę wzrostu i konkurencyjności, zmniejszyć ogólne koszty eksploatacji w całym okresie eksploatacji pojazdu ponoszone przez operatorów flot oraz pomóc

¹ Rozporządzenie (UE) 2019/631.

² Rozporządzenie (UE) 2019/1242.

konsumentom dzięki poprawie oferty na rynku samochodów używanych, a tym samym zmniejszeniu kosztów pojazdów bezemisyjnych.

Takie działania mogą zatem wnieść istotny wkład w plan działania dla przemysłu motoryzacyjnego, a jednocześnie przyczynić się do realizacji celów Paktu dla czystego przemysłu, Europejskiego Zielonego Ładu i Kompasów konkurencyjności dla UE.

Każdy środek musiałby uwzględniać racjonalną pod względem kosztów i szybką redukcję emisji, a także wymiar terytorialny i wyzwania w regionach słabiej rozwiniętych oraz na obszarach (pod)miejskich, w regionach wiejskich lub oddalonych, w tym luki w infrastrukturze (ładowania).

W niniejszym komunikacie przedstawiono przegląd rynku w odniesieniu do przedsiębiorstw i pojazdów uznawanych za flotę korporacyjną oraz stojące przed nimi wyzwania, możliwości i stosowane przez nich dobre praktyki, które mogą pomóc przyspieszyć upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych z myślą o osiągnięciu celu w zakresie bezemisyjności do 2035 r. Komunikat ten obejmuje również działania, które państwa członkowskie mogą podjąć już dziś, aby przyspieszyć upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych przed przyjęciem wniosku ustawodawczego, nad którym pracuje Komisja i który powinien zostać przyjęty do końca roku. Może on również służyć jako wzór i przykład najlepszych praktyk dla naszych sąsiadów i krajów partnerskich.

2. CZYM SĄ FLOTY KORPORACYJNE?

Rynki flot korporacyjnych, obecne na nich podmioty i modele biznesowe są bardzo zróżnicowane. W zależności od segmentu podmioty działające na rynku mogą być bardzo duże, eksploatujące tysiące pojazdów, lub bardzo małe, eksploatujące zaledwie kilka pojazdów. Wiele podmiotów to MŚP. Jednocześnie jednak zaledwie kilka dużych przedsiębiorstw kontroluje większość operacji leasingowych, które odpowiadają za zdecydowaną większość rejestracji pojazdów korporacyjnych.

Obecnie w prawodawstwie UE nie istnieje definicja floty korporacyjnej. Do celów niniejszego komunikatu za pojazdy korporacyjne uznaje się wszystkie pojazdy zarejestrowane przez podmiot prawny (w przeciwieństwie do osoby fizycznej)³. W związku z tym floty korporacyjne można podzielić na pięć szerokich kategorii, obejmujących samochody osobowe, dostawcze i pojazdy ciężkie (samochody ciężarowe, autobusy i autokary):

- **Samochody firmowe** – pojazdy, które pracodawca zapewnia pracownikowi jako świadczenie rzeczowe; ich udział w całej flocie znacznie różni się w poszczególnych państwach członkowskich ze względu na różnice w sposobie opodatkowania tych pojazdów oraz w ogólnych zasadach i warunkach zatrudnienia. W wielu przypadkach samochody te nabywa się w drodze leasingu.
- **Leasing** – przedsiębiorstwa oddające w leasing samochody innym przedsiębiorstwom (dużym i MŚP) oraz osobom prywatnym, a także oddające w leasing samochody dostawcze innym przedsiębiorstwom. Kategoria ta pokrywa się z niektórymi z pozostałych kategorii, ponieważ na przykład samochody firmowe i pojazdy wykorzystywane we flotach *sensu stricto* często nabywa się w drodze leasingu.

³ Z wyjątkiem m.in. karettek pogotowia ratunkowego, wozów strażackich itp.

- **Wynajem** – przedsiębiorstwa wynajmujące samochody innym przedsiębiorstwom lub osobom prywatnym. Podczas gdy wynajem samochodów osobowych ma charakter głównie turystyczny lub biznesowy, wynajem samochodów dostawczych zazwyczaj oferuje przedsiębiorstwom możliwości w zakresie logistyki i mobilności.
- **Floty *sensu stricto*** – pojazdy zarejestrowane przez przedsiębiorstwa i wykorzystywane do ich własnej działalności zarobkowej obejmują różne rodzaje pojazdów, podmiotów i uzasadnień biznesowych, takie jak:
 - floty samochodowe wykorzystywane do świadczenia usług mobilności miejskiej – taksówki, zamawianie przejazdów, car-sharing – z wyłączeniem regularnego transportu publicznego;
 - duże floty logistycznych samochodów dostawczych – floty samochodów realizujących dostawy na „ostatniej mili” i dostawy w transporcie miejskim obsługiwane przez operatorów pocztowych, podmioty zajmujące się handlem elektronicznym, dużych sprzedawców detalicznych itp.;
 - osobowe i dostawcze samochody serwisowe – pojazdy wykorzystywane do przewozu personelu i sprzętu, a także do świadczenia usług np. przez przedsiębiorstwa inżynieryjne lub telekomunikacyjne na potrzeby prac naprawczych, lub indywidualne pojazdy zarejestrowane przez usługodawców;
 - autobusy i autokary – niemal wyłącznie rejestrowane przez podmioty prawne, w tym autobusy miejskie wykorzystywane głównie przez organy publiczne i podmioty podlegające przepisom dotyczącym zamówień publicznych oraz obowiązkowym celom dotyczącym pojazdów bezemisyjnych zgodnie z dyrektywą w sprawie ekologicznie czystych pojazdów, natomiast autokary są obsługiwane przez zarówno podmioty publiczne, jak i prywatne, ponieważ pojazdy te stanowią podstawę podmiejskiego i międzymiastowego regularnego transportu publicznego, dalekobieżnego międzymiastowego przewozu osób, a także usług świadczonych turystom;
 - samochody ciężarowe – niemal wyłącznie rejestrowane przez podmioty prawne, w tym duże przedsiębiorstwa logistyczne, nabywców towarów i innych operatorów flot setek samochodów ciężarowych oraz mikroprzedsiębiorstwa i MŚP eksploatujące jeden samochód ciężarowy.
- **Pojazdy zarejestrowane przez samych producentów** – np. pojazdy na wyposażeniu salonów i pojazdy poddawane badaniu; ogólne tendencje rynkowe (w tym w zakresie sprzedaży prywatnej) mają na te pojazdy, w przeciwieństwie do innych rodzajów flot korporacyjnych, bardziej bezpośredni wpływ niż inne szczególne czynniki.

3. DLACZEGO KONIECZNE SĄ DZIAŁANIA

Normy emisji CO₂ obowiązujące w przypadku samochodów osobowych i dostawczych oraz pojazdów ciężkich wymagają stopniowego zwiększania liczby rejestracji pojazdów bezemisyjnych. Do początku 2024 r. sprzedaż pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym (BEV) w UE stale rosła. W 2023 r. udział nowych samochodów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w sprzedaży wyniósł 14,6 %. Przyczyniła się do tego większa świadomość ekologiczna, poszerzona oferta modeli oraz zachęty rządowe.

Krzywa wzrostu wymagana do osiągnięcia zgodności z normami emisji CO₂ do 2030 r. jest jednak stroma. W 2024 r. odnotowano nieznaczny spadek sprzedaży, przy czym udział rejestracji samochodów elektrycznych na rynku UE spadł o jeden punkt procentowy do 13,6 %. Inne pojazdy bezemisyjne, takie jak pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi, wciąż znajdują się na bardzo wczesnym etapie wprowadzania do obrotu.

Rozwój sytuacji rynkowej w 2024 r. można wyjaśnić szeregiem czynników. Na przykład pod koniec 2023 r. na niektórych głównych rynkach zaprzestano udzielania dopłat. Prawdopodobnym czynnikiem są również ogólne problemy w obszarze sprzedaży samochodów, spowodowane trudnymi warunkami gospodarczymi w UE.

W tym kontekście ważną rolę odgrywają rejestracje pojazdów korporacyjnych, odpowiadając za około 60 % wszystkich nowych rejestracji samochodów w UE. Operatorzy flot, w szczególności ci więksi, często są w stanie skuteczniej negocjować ceny zakupu pojazdów i mogą również korzystać z różnych bodźców podatkowych, takich jak korzystne przepisy dotyczące amortyzacji podatkowej, odliczanie podatku VAT lub korzystne traktowanie pojazdów jako świadczeń rzeczowych. Dotyczy to na przykład rynku leasingu samochodów, który jest rynkiem skonsolidowanym, zdominowanym przez stosunkowo niewielką liczbę dużych operatorów, odpowiadających za około 3 mln nowych rejestracji rocznie (około 30 % sprzedaży nowych samochodów)⁴.

Dostępne dane⁵ sugerują jednak, że potencjał ten nie jest w pełni wykorzystywany na średnim poziomie UE: w ostatnich latach udział pojazdów bezemisyjnych we flotach samochodów korporacyjnych pozostaje w tyle za udziałem w sprzedaży na rzecz osób prywatnych. W 2023 r. udział ten wynosił 12,3 % w przypadku pojazdów korporacyjnych i 14,1 % w przypadku pojazdów prywatnych, a w 2024 r. różnica między tymi wartościami nieznacznie spadła i wyniosły one odpowiednio 12,4 % i 13,8 %.

W 2024 r. liczba bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych (samochodów dostawczych), autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych w całej UE stale rosła w porównaniu z 2023 r., ale występowały przy tym pewne nierówności. Ogólna sprzedaż samochodów dostawczych wzrosła, a udział bezemisyjnych samochodów dostawczych w nowych rejestracjach wyniósł 6,1 %. Segment autobusów i autokarów również nadal wykazywał tendencję wzrostową – całkowita sprzedaż wzrosła, a autobusy elektryczne odpowiadały za 18,5 % wszystkich rejestracji, co stanowiło ponad jedną trzecią nowych autobusów miejskich. Choć co do zasady rynek ten nadal jest bardzo mały, odnotowano wzrost sprzedaży nowych bezemisyjnych samochodów ciężarowych o około 10 % w porównaniu z poziomem z 2023 r., a udział rejestracji w sprzedaży nowych samochodów ciężarowych wyniósł 2,3 %.

Biorąc pod uwagę rynki poszczególnych państw członkowskich, można zauważyć duże różnice w udziale rejestracji pojazdów bezemisyjnych, również ze względu na floty korporacyjne: na przykład w Niemczech sprzedaż pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym spadła w 2024 r. o 27 %, podczas gdy w Belgii odnotowano wzrost o 37 %, przy czym ta ostatnia aktywność na rynku jest w dużej mierze wywoływana przez korporacyjne floty samochodowe w następstwie zmian w krajowym systemie opodatkowania. Podkreśla to potrzebę przeanalizowania wszystkich czynników, które wpływają na decyzje osób zarządzających flotami korporacyjnymi o zakupie pojazdów bezemisyjnych, w tym dostępności modeli, ceny modeli, dostępności infrastruktury ładowania, opodatkowania krajowego, innych bodźców podatkowych oraz bodźców innych niż podatkowe (np. praw dostępu do obszarów miejskich),

⁴ Ta i inne kategorie flot korporacyjnych w pewnym stopniu się pokrywają, ponieważ np. samochody firmowe lub floty *sensu stricto* często nabywa się w drodze leasingu.

⁵ Dataforce (2024 r.).

a także innych wymogów regulacyjnych. Na przykład w przypadku flot *sensu stricto* wymogi dotyczące działalności (np. konieczność eksploatacji przez długie godziny i na dużych odległościach z ograniczonym czasem na ładowanie), dostępność specjalnej infrastruktury ładowania oraz szczególne warunki, takie jak konieczność dostępu do stref niskiej emisji lub spełnienia wymogów uzyskania licencji, często stanowią główne czynniki decydujące o wyborze pojazdu, który ma być wykorzystywany.

4. WYZWANIA I MOŻLIWOŚCI

Aby podjąć odpowiednie działania mające na celu przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych do 2035 r., należy wziąć pod uwagę fakt, że **wyzwania** związane z dekarbonizacją flot korporacyjnych różnią się w zależności od przypadków użycia i charakterystycznych cech tych flot.

Operatorzy flot leasingowych coraz częściej włączają do swoich flot samochody bezemisyjne. Według przedstawicieli sektora wolne tempo zmian preferencji klientów i zgłaszane obawy w kwestii bezproblemowego ładowania uniemożliwiają jednak szybsze przejście na pojazdy bezemisyjne. Operatorzy flot leasingowych wskazują również na wysokie ceny zakupu i niepewność co do wartości końcowych pojazdów bezemisyjnych oraz popytu na rynku wtórnym, co może mieć wpływ na ocenę ryzyka tych przedsięwzięć. Zwracają również uwagę na zachęty dotyczące sposobu opodatkowania pojazdów będących przedmiotem leasingu, które w wielu przypadkach nadal sprzyjają zakupowi pojazdu konwencjonalnego.

Operatorzy flot pojazdów na wynajem zgłaszają utrzymujące się problemy z oferowaniem dużej liczby samochodów bezemisyjnych na wynajem. Wskazują oni, że wynika to z braku zainteresowania klientów, szczególnie w odniesieniu do bardzo krótkoterminowego wynajmu, niepewności co do wartości końcowej i popytu klientów na używane pojazdy bezemisyjne, a także ogólnego braku odpowiedniej infrastruktury szybkiego ładowania w punktach wynajmu, na przykład w portach lotniczych i innych węzłach mobilności.

Preferencje klientów, dostępność i cena modeli, obawy dotyczące infrastruktury ładowania i sposobu opodatkowania pojazdów oraz niepewność co do popytu na rynku wtórnym uznaje się za jedne z głównych czynników wpływających na wybór pojazdów również w odniesieniu do **wynajmu i leasingu samochodów dostawczych**.

Koszty zakupu bezemisyjnych **samochodów ciężarowych** są znacznie wyższe niż koszty zakupu konwencjonalnych samochodów ciężarowych; dostępność infrastruktury szybkiego ładowania szybko rośnie, ale operatorzy często wahają się przed przejściem na pojazdy elektryczne, zwłaszcza w przypadku przewozów długodystansowych. Operatorzy pojazdów ciężarowych muszą być w stanie zainstalować infrastrukturę ładowania w swoich zajezdniach, mieć dostęp do infrastruktury umożliwiającej wystarczające ładowanie zgodne z potrzebami operacyjnymi samochodu ciężarowego podczas obowiązkowych przerw. Średni wiek samochodów ciężarowych w UE wynosi około 14 lat, a pierwszy właściciel zazwyczaj użytkuje pojazd przez 5 lat. Rynek używanych samochodów ciężarowych jest około dwukrotnie większy niż rynek nowych pojazdów, przy czym pierwszy okres eksploatacji przypada na Europę Północną i Zachodnią, natomiast w drugim lub trzecim okresie z pojazdów korzystają użytkownicy w Europie Południowej i Wschodniej.

Konsolidacja podmiotów w **sektorze leasingu samochodów** i pokrywanie się takich flot z innymi rodzajami flot korporacyjnych sprawiłyby, że inicjatywy ukierunkowane na samochody bezemisyjne będące przedmiotem leasingu byłyby stosunkowo łatwe do wdrożenia

i potencjalnie bardzo skuteczne. Leasing może również stanowić istotną okazję do pokonania bariery związanej z wysokimi kosztami zakupu, która uniemożliwia dostęp do tych pojazdów użytkownikom o niższych dochodach, i może zasilać szeroki rynek wtórny.

Samochody na wynajem krótkoterminowy zazwyczaj zaliczają się do samochodów najszybciej trafiających na rynek wtórny – często w ciągu jednego lub dwóch lat. Stwarza to okazję do szybkiego zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych na rynku wtórnym poprzez inicjatywy ukierunkowane na tego rodzaju flotę korporacyjną, zwłaszcza jeżeli towarzyszą im środki wspierające zakup bezemisyjnych pojazdów używanych. Zwiększenie oferty bezemisyjnych samochodów na wynajem przyniosłoby znaczne korzyści pod względem redukcji emisji, biorąc pod uwagę ich wysoki roczny przebieg.

Szybsze przejście na bezemisyjne **samochody dostawcze na wynajem i będące przedmiotem leasingu** stanowiłoby okazję do przezwyciężenia początkowych wysokich kosztów zakupu elektrycznych samochodów dostawczych i umożliwiłoby dekarbonizację operacji transportowych realizowanych przez wiele małych i średnich przedsiębiorstw. Biorąc pod uwagę stosunkowo wysoki roczny przebieg tego typu pojazdów, szybsze przejście na pojazdy bezemisyjne przyniosłoby również znaczne korzyści pod względem redukcji emisji.

Ogólnie rzecz biorąc, w przypadku **samochodów firmowych** głównym czynnikiem decydującym o wyborze pojazdów jest sposób ich opodatkowania, który stanowi istotną okazję do przyspieszenia przejścia na pojazdy bezemisyjne za pomocą interwencji fiskalnych.

Z uwagi na fakt, że floty korporacyjne umożliwiają agregację i zasadniczo charakteryzują się przewidywalnym zachowaniem w zakresie ładowania, mają one duże znaczenie dla funkcji ładowania dwukierunkowego. Dzięki przesyłaniu energii elektrycznej z powrotem do sieci energetycznej interfejs pojazd-sieć (V2G) będzie generować dochody z tych usług w zakresie elastyczności.

5. DOBRE PRAKTYKI I PRIORYTETY DZIAŁANIA

W 2024 r. Komisja przeprowadziła otwarte konsultacje publiczne na temat ekologizacji flot korporacyjnych⁶. Otwarte konsultacje publiczne dotyczyły samochodów osobowych, samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych i autokarów. Otrzymano 267 odpowiedzi od różnych zainteresowanych stron – głównie od przedsiębiorstw i stowarzyszeń przedsiębiorców (72 % odpowiedzi), a następnie od organizacji pozarządowych (11 %), obywateli (9 %) i organów publicznych (3 %). Odpowiedzi te wskazały na wyraźny konsensus co do potrzeby szybszego wprowadzenia pojazdów bezemisyjnych do flot korporacyjnych. W ramach otwartych konsultacji publicznych potwierdzono również pogląd, że większy udział pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych byłby korzystny pod względem redukcji emisji gazów cieplarnianych i rozwoju rynków samochodów używanych, poprawiając przystępność cenową pojazdów bezemisyjnych. Zwrócono jednak również uwagę na utrzymujące się problemy i wyzwania, w tym wyższe koszty zakupu, ryzyko związane z wartościami końcowymi i brak dostępności pojazdów (głównie pojazdów ciężkich).

W ramach konsultacji wyraźnie wskazano, że koszty (zakupu, operacyjne i całkowity koszt własności) stanowią podstawę decyzji operatorów flot korporacyjnych dotyczących zakupów. Sposób opodatkowania (w odniesieniu do podatku dochodowego, podatku od osób prawnych i podatku rejestracyjnego od pojazdów, rocznego podatku drogowego od pojazdów oraz sposób

⁶ [Otwarte konsultacje publiczne – Ekologizacja floty pojazdów służbowych.](#)

opodatkowania określonych pojazdów, np. traktowanie samochodów firmowych jako świadczeń rzeczowych) powszechnie postrzegano jako kluczowy czynnik we wszystkich rodzajach flot. Środki fiskalne konsekwentnie uznawano za najskuteczniejszy sposób osiągnięcia szybszego przejścia na pojazdy bezemisyjne we wszystkich rodzajach flot korporacyjnych.

Przykład dobrych praktyk – dostosowanie systemu podatkowego

Przykładem sposobu, w jaki można dostosować system podatkowy w celu zwiększenia udziału bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, jest Belgia, która zreformowała swój system samochodów firmowych od 2021 r. w celu zachęcania do przechodzenia na pojazdy bezemisyjne i w celu zmniejszenia korzyści podatkowych mających zastosowanie do tradycyjnych pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe (ICE) i pojazdów hybrydowych typu plug-in (PHEV)⁷. Główne czynniki to:

- zmiany w kwestii możliwości odliczenia od podatku kosztów pojazdów, stopniowo ograniczające możliwość odliczenia wszystkich kosztów pojazdów innych niż pojazdy bezemisyjne, nabytych w okresie od 1 lipca 2023 r. do 31 grudnia 2025 r., do poziomu 0 % do 2028 r. oraz wydatków na paliwo (benzyna lub olej napędowy) wykorzystywane w pojazdach hybrydowych typu plug-in nabytych od 2023 r. do poziomu 50 %, natomiast w przypadku pojazdów bezemisyjnych i zużycia energii elektrycznej nadal przysługuje możliwość odliczenia 100 % kosztów;
- zmiana wartości emisji odniesienia CO₂ stosowanych do obliczania podlegającego opodatkowaniu świadczenia rzeczowego z tytułu prywatnego użytkowania samochodów firmowych w celu odzwierciedlenia malejącego średniego poziomu emisji pochodzących z nowo zarejestrowanych samochodów w Belgii.

W trakcie stopniowego wdrażania reformy, od 2024 r. sprzedaż pojazdów bezemisyjnych w Belgii drastycznie wzrosła – niemal potroiła się w ciągu dwóch lat i uczyniła Belgię trzecim co do wielkości rynkiem pojazdów bezemisyjnych w Europie pod względem całkowitej sprzedaży. W ciągu ostatnich trzech lat infrastruktura ładowania w Belgii znacznie się rozwinęła, nawet szybciej niż sprzedaż pojazdów, przy czym dostępność szybkiego ładowania wzrosła niemal 10-krotnie. **Przykład Belgii pokazuje, że skoncentrowanie się na modyfikacji istniejących środków fiskalnych może mieć znaczący wpływ na cały rynek.**

Niektóre państwa członkowskie wprowadziły środki w zakresie przyspieszonej amortyzacji jako zachętę do nabywania pojazdów elektrycznych. Jednym z przykładów na to jest Hiszpania, gdzie nowo nabyte czyste ekologicznie pojazdy i stacje ładowania takich pojazdów można swobodnie amortyzować⁸, jeżeli wykorzystuje się je do prowadzenia działalności gospodarczej. Swobodna amortyzacja jest dostępna w odniesieniu do okresów rozliczeniowych rozpoczynających się w dniu 1 stycznia 2024 r. lub później i ma zastosowanie do nowych

⁷ „Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité” – dokument oficjalnie wszedł w życie w styczniu 2023 r.

⁸ W 2023 r. w odniesieniu do nowo nabytych pojazdów elektrycznych można było skorzystać z przyspieszonej amortyzacji przy podwojonej stawce standardowej.

inwestycji dokonywanych w okresach rozliczeniowych rozpoczynających się w latach 2024 i 2025⁹.

Innym przykładem są Czechy, gdzie czyste ekologicznie pojazdy nabyte i dopuszczone do eksploatacji w okresie od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2028 r. można zamortyzować w ciągu 2 lat. Amortyzacja jest ograniczona do 60 % ceny nabycia w ciągu pierwszych 12 miesięcy i do 40 % w ciągu kolejnych 12 miesięcy¹⁰.

Wyniki otwartych konsultacji publicznych są spójne z dostępnymi informacjami i analizami rynkowymi, z których wynika, że systemy opodatkowania pojazdów korporacyjnych mają bardzo duże znaczenie. Doświadczenie pokazuje, że zmiany ram opodatkowania mające na celu zapewnienie bardziej wyrównanych lub korzystnych warunków dla pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych lub wprowadzenie innych zachęt, takich jak systemy bonus-malus/malus zapewniające korzystniejsze traktowanie pojazdów o niższym poziomie emisji niż pojazdów o wyższym poziomie emisji, mogą skutkować gwałtownym wzrostem liczby rejestracji nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych.

Podczas konsultacji wskazano również, że skuteczne są specjalne systemy wsparcia i zachęty operacyjne (zwolnienia z ograniczeń dostępu, warunki pobierania opłat drogowych, pobierania opłat za przejazd lub parkowania, a także programy leasingu społecznego, w tym Ecoscore itp.), w szczególności w odniesieniu do flot na wynajem i flot leasingowych, dużych flot logistycznych, flot wykorzystywanych do świadczenia usług mobilności miejskiej i samochodów firmowych.

Przykłady dobrych praktyk – przepisy dotyczące taksówek w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych

Sporo władz miejskich lub regionalnych w Europie przyjęło specjalne przepisy wymagające od flot taksówek jazdy bezemisyjnej, aby dostosować się do planów w dziedzinie klimatu i jakości powietrza.

Hamburg, na przykład, wyznaczył konkretny cel dotyczący działalności taksówek: nowo zarejestrowane taksówki powinny być w coraz większym stopniu bezemisyjne, tak aby do 2030 r. cała flota taksówek prowadząca działalność w Hamburgu poszła w ich ślady. Cel ten zostanie osiągnięty przede wszystkim w drodze procesu licencjonowania, w ramach którego operatorzy taksówek muszą wykazać zgodność z przepisami przed otrzymaniem lub przedłużeniem licencji na prowadzenie działalności. Hamburg zapewnia również wsparcie finansowe, takie jak dopłaty do zakupu pojazdów bezemisyjnych i instalacji odpowiedniej infrastruktury ładowania lub tankowania wodoru.

Oczekuje się, że w Amsterdamie wszystkie taksówki działające w strefach ograniczonych w centrum miasta będą bezemisyjne do 2025 r., a po tej dacie nowe zezwolenia na prowadzenie taksówek będą przyznawane wyłącznie pojazdom bezemisyjnym. Do 2030 r. miasto zamierza rozszerzyć ten wymóg na wszystkie taksówki działające w całym mieście. Aby pomóc operatorom taksówek w przejściu na bezemisyjność, samorządy lokalne oferują dopłaty i inne formy wsparcia, a jednocześnie pracują nad stworzeniem solidnej infrastruktury ładowania i tankowania, ze szczególnym uwzględnieniem rozbudowy punktów szybkiego ładowania w miejscach o dużym zapotrzebowaniu, takich jak stacja Dworzec

⁹ Hiszpania, dekret królewski z mocą ustawy 4/2024.

¹⁰ Art. 30a ust. 1 ustawy nr 586/1992 Coll. w sprawie podatku dochodowego, z późniejszymi zmianami.

W trakcie konsultacji podkreślono również, że dostępność infrastruktury ładowania i tankowania jest kluczowym czynnikiem w tym kontekście. Chociaż obowiązkowe cele określone w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych¹¹ zapewnią wystarczający zasięg we wszystkich państwach członkowskich, w szczególności wzdłuż TEN-T, dokładna lokalizacja, liczba i moc wyjściowa poszczególnych punktów ładowania w określonych lokalizacjach zostanie określona na szczeblu lokalnym.

Dostępność odpowiedniej liczby i rodzaju punktów ładowania w niektórych z tych lokalizacji będzie miała kluczowe znaczenie dla spełnienia szczególnych wymogów niektórych rodzajów flot korporacyjnych; na przykład floty taksówek i przedsiębiorstw zajmujących się zamawianiem przejazdów polegają na ogólnodostępnych punktach ładowania na obszarach miejskich, na których prowadzą działalność, podczas gdy floty samochodów na wynajem w portach lotniczych często wymagają specjalnej infrastruktury ładowania, ale ich rozmieszczenie zależy od portu lotniczego. Z drugiej strony niektóre floty, takie jak flota autobusów transportu publicznego, zazwyczaj korzystają wyłącznie z własnej specjalnej infrastruktury, zarówno w zajezdniach, jak i w celu pobierania opłat na przystankach autobusowych.

Samochody ciężarowe korzystają z ładowania w zajezdniach jako opcji podstawowej, ale szczególnie w przypadku przewozów długodystansowych potrzebują one dostępu do wystarczająco szybkiej infrastruktury ładowania, aby zaspokoić swoje potrzeby operacyjne poprzez ładowanie podczas obowiązkowych przerw. Jak zapowiedziano w Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego, Komisja będzie pracować nad inicjatywą w zakresie europejskich czystych korytarzy transportowych mającą na celu przyspieszenie rozmieszczenia punktów ładowania pojazdów ciężkich wzdłuż kluczowych korytarzy logistycznych w TEN-T jako infrastruktury krytycznej, poprzez usprawnienie wydawania pozwoleń i wykorzystanie finansowania w celu zmniejszenia ryzyka inwestycyjnego, w połączeniu z przepisami dotyczącymi konkretnych obszarów priorytetowych sieci zgodnie z dyrektywą w sprawie energii odnawialnej. Inicjatywa ta połączy operatorów flot, operatorów punktów ładowania, operatorów sieci energetycznych i organy publiczne, odpowiednio w kontekście danego korytarza TEN-T, a tym samym posłuży jako użyteczna platforma służąca zarówno podnoszeniu świadomości na temat potrzeb wszystkich zaangażowanych podmiotów, jak i budowaniu zaufania wśród operatorów flot korporacyjnych co do wykonalności niezakłóconych przewozów na dłuższych dystansach.

Przykłady dobrych praktyk – punkty ładowania w portach lotniczych

W porcie lotniczym Zaventem w Brukseli zainstalowano na miejscach parkingowych 750 punktów ładowania dla pasażerów i pracowników. Do końca 2025 r. zapowiedziano rozmieszczenie kilkuset dodatkowych punktów ładowania w portach lotniczych w Paryżu (Orly i Charles de Gaulle), obejmujących ponad 600 punktów powolnego ładowania na publicznych parkingach, a także punkty szybkiego ładowania w celu spełnienia wymogów wypożyczalni i kierowców taksówek, a także ultraszybkie ładowarki dostępne dla różnych użytkowników. Zapewnienie dostępności wystarczająco szybkiego ładowania flotom

¹¹ Rozporządzenie (UE) 2023/1804.

samochodów na wynajem i taksówkom w miejscach takich jak porty lotnicze lub inne węzły mobilności ma kluczowe znaczenie dla umożliwienia przejścia tego typu flot na pojazdy elektryczne; to z kolei może przyczynić się do bardziej zrównoważonego funkcjonowania portu lotniczego.

Przykłady dobrych praktyk – elektryfikacja wysp w Grecji

Astipalea, grecka wyspa w południowym regionie Morza Egejskiego, przechodzi pionierską transformację, aby stać się „inteligentną i zrównoważoną wyspą” dzięki ambitnej współpracy greckiego rządu z grupą Volkswagen. Projekt pilotażowy zainicjowany w 2020 r. i wdrażany od początku 2021 r. ma na celu zastąpienie konwencjonalnej floty wyspy pojazdami elektrycznymi wraz z wdrożeniem hulajnóg elektrycznych, rowerów elektrycznych oraz nowej usługi car-sharingu z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych na żądanie. Infrastruktura ładowania, niegdyś słabo zaawansowana, znacznie się rozwinęła, a jednocześnie buduje się farmy słoneczne w celu zaopatrzenia rosnącej liczby pojazdów elektrycznych w czystą energię. Inicjatywa ta cieszyła się znacznym zainteresowaniem, pokazując, w jaki sposób mniejsze wyspy zależne od oleju napędowego mogą przejść na energię odnawialną i mobilność neutralną pod względem emisji dwutlenku węgla. Bieżące inicjatywy realizowane na wyspie Astipalea podkreślają jej przejście na zrównoważoną turystykę, stanowiąc rzeczywisty przykład tego, w jaki sposób elektromobilność, energia odnawialna i zmodernizowany transport publiczny mogą stworzyć ukierunkowany na przyszłość ośrodek turystyczny o niewielkim wpływie na środowisko.

6. CO MOŻNA ZROBIĆ DZIŚ

Obecnie na rynku motoryzacyjnym istnieje potrzeba wzmocnienia popytu. Różne podmioty na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym już teraz mogą podjąć szereg działań w celu przyspieszenia przejścia na pojazdy bezemisyjne we flotach korporacyjnych. Działania te uzupełnią i uprzedzą wniosek ustawodawczy, który Komisja przygotowuje na koniec 2025 r. i w którym przeanalizowane zostaną wszystkie warianty strategiczne mające na celu przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych.

6.1. Zwiększanie atrakcyjności pojazdów bezemisyjnych poprzez politykę fiskalną

Obecnie państwa członkowskie wspierają rynek samochodów firmowych kwotą ponad 40 mld EUR rocznie w drodze dopłat lub praktyk podatkowych (obniżki lub zwolnienia z podatku rejestracyjnego, roczny podatek od pojazdów itp.), przy czym większość tej kwoty wykorzystuje się w odniesieniu do pojazdów konwencjonalnych¹². Chociaż sytuacja jest zróżnicowana w poszczególnych państwach członkowskich, a wsparcie ze strony państwa obejmuje znaczne kwoty, np. 16 mld EUR rocznie we Włoszech, niektóre elementy wsparcia są powszechne w większości państw członkowskich.

Obecnie w wielu państwach członkowskich istnieją dopłaty i systemy podatkowe, które nie wspierają przejścia flot korporacyjnych na pojazdy bezemisyjne – w niektórych podatki lub korzyści podatkowe są podobne, w związku z czym wyższa cena zniechęca do zakupu pojazdów bezemisyjnych, podczas gdy w innych większe korzyści podatkowe mają zastosowanie do zakupu i eksploatacji pojazdów konwencjonalnych.

¹² [Company car fossil fuel subsidies in Europe](#) [Dopłaty do paliw kopalnych dla samochodów firmowych w Europie], T&E 2024.

Zmiana tych systemów podatkowych może odegrać szybką i decydującą rolę w przechodzeniu na pojazdy bezemisyjne we flotach korporacyjnych, ponieważ sposób opodatkowania różnych pojazdów jest jednym z głównych czynników wpływających na decyzje operatorów. Potencjalną zaletą takiego rozwiązania może być mniejszy wpływ na budżet publiczny w porównaniu z bezpośrednimi dopłatami do zakupu, ponieważ mogłoby to pociągać za sobą bardziej ukierunkowane wykorzystanie istniejących przepisów podatkowych na rzecz pojazdów bezemisyjnych.

Należy podjąć działania w celu uczynienia systemów korzystniejszymi dla rozwiązań bezemisyjnych poprzez zmniejszenie porównywalnych korzyści dla pojazdów konwencjonalnych lub poprawę sposobu opodatkowania pojazdów bezemisyjnych. Korzyści płynące z ukierunkowanych zmian w zakresie sposobu opodatkowania konwencjonalnych pojazdów korporacyjnych są wyraźnie widoczne w Belgii, jak opisano szczegółowo w przykładzie przedstawionym powyżej. Można to również osiągnąć w dziedzinie podatku VAT poprzez zmianę dyrektywy VAT w celu ograniczenia prawa do odliczenia podatku VAT naliczonego w odniesieniu do pojazdów konwencjonalnych. Podczas przeglądu takich środków należy uwzględnić kryteria ochrony odporności i zrównoważoności łańcucha dostaw, takich jak na przykład reguły pochodzenia, obieg zamknięty i kryteria zrównoważonego rozwoju, jak opisano w Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego.

W tym kontekście Komisja przypomina również, że unijne zasady pomocy państwa oferują państwom członkowskim szerokie i elastyczne możliwości wspierania działań przyczyniających się do upowszechniania pojazdów bezemisyjnych, w tym poprzez obniżenie podatków z tytułu zakupu lub leasingu takich pojazdów, a także wspieranie niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania. W związku z tym Komisja zachęca państwa członkowskie do korzystania z takich możliwości.

Uzupełnieniem takich środków fiskalnych mogłoby być szersze wykorzystanie opcji dostępnych w ramach dyrektywy w sprawie eurowiniety, zgodnie z którą instrumenty użytkowania dróg w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych mogłyby zostać zwolnione, oraz wykorzystanie przychodów, takich jak opłaty drogowe, do wspierania dekarbonizacji sektora transportu drogowego, w tym poprzez inwestowanie w infrastrukturę ładowania. Opisano to bardziej szczegółowo w Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego.

W przypadku gdy organy publiczne dysponują środkami sprzyjającymi dostawie samochodów firmowych (np. poprzez opodatkowanie) Komisja zachęca je do sformułowania tych środków w sposób zachęcający do wyboru pojazdów bezemisyjnych zamiast konwencjonalnych oraz uwzględnienia kryteriów zapewniających zrównoważony rozwój i odporność europejskiego łańcucha dostaw, zgodnie z Planem działania dla przemysłu motoryzacyjnego. Komisja zachęca również organy publiczne do rozważenia podobnych środków także w odniesieniu do innych rodzajów flot korporacyjnych oraz do wykorzystania części przychodów uzyskanych z instrumentów użytkowania dróg na infrastrukturę wsparcia publicznego w zakresie ładowania i tankowania. Komisja rozważy również, w ramach swojej inicjatywy dotyczącej zielonego podatku VAT zaplanowanej na 2026 r., stopniowe znoszenie odliczeń podatku VAT związanych z pojazdami konwencjonalnymi.

6.2. Możliwości na szczeblu lokalnym związane z flotą wykorzystywaną do świadczenia usług mobilności miejskiej

Floty wykorzystywane do świadczenia usług mobilności miejskiej, takie jak floty taksówek czy floty przedsiębiorstw zajmujących się zamawianiem przejazdów lub car-sharingiem, stanowią inny rodzaj floty korporacyjnej silnie powiązanej z mobilnością lokalną i miejską. Zazwyczaj działają one na podstawie licencji przyznawanych na szczeblu lokalnym, które określają

warunki ich działania. Wielu operatorów tego rodzaju flot wyraziło zamiar odegrania pozytywnej roli w dekarbonizacji transportu drogowego. Ze względu na swój model biznesowy, obszar działalności i wymogi operacyjne decyzja o przejściu na pojazdy bezemisyjne jest w dużym stopniu uzależniona od warunków określonych bezpośrednio lub pośrednio przez władze lokalne.

W szczególności jako kluczowy czynnik często wskazuje się dostęp do infrastruktury ładowania spełniającej wymogi operacyjne floty wykorzystywanej do świadczenia usług mobilności miejskiej. Może to przybrać formę zarówno publicznie dostępnych punktów powolnego ładowania umożliwiających ładowanie nocne w przypadku kierowców, którzy nie mają garażu i parkują na ulicy, jak i punktów szybkiego ładowania umożliwiających szybkie doładowanie podczas krótkich przerw w codziennej pracy. Innym kluczowym elementem jest zapewnienie zachęt operacyjnych, takich jak umożliwienie bezemisyjnym flotom wykorzystywanym do świadczenia usług mobilności miejskiej korzystania ze specjalnych pasów ruchu lub zapewnienie łatwiejszego dostępu do parkingów. Istnienie stref bezemisyjnych i niskoemisyjnych może stanowić kluczowy czynnik przyspieszający to przejście, ponieważ potrzeba dostępu do tych obszarów sprawi, że wybór pojazdu bezemisyjnego będzie znacznie bardziej atrakcyjny.

Oprócz tworzenia korzystniejszych warunków dla pojazdów bezemisyjnych we flotach wykorzystywanych do świadczenia usług mobilności miejskiej władze lokalne i regionalne mogą odegrać bardziej bezpośrednią rolę w przyspieszeniu przejścia na bezemisyjność poprzez ustanowienie wymogów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych, w tym kryteriów zrównoważonego rozwoju i odporności łańcucha dostaw, jako warunku przyznawania licencji i koncesji na ich eksploatację.

Organy i operatorzy transportu publicznego przodują pod względem przejścia na floty bezemisyjne. W 2024 r. co trzeci nowy autobus miejski zarejestrowany w UE był autobusem elektrycznym o napędzie akumulatorowym, co stanowiło największy udział nowych pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych, ale organy publiczne borykają się z ograniczeniami budżetowymi związanymi z zakupem kolejnych autobusów bezemisyjnych; kluczowe znaczenie będzie miało zapewnienie odpowiednich warunków umożliwiających im dalsze inwestowanie w to rozwiązanie w nadchodzących latach.

Komisja zwraca się do władz lokalnych i regionalnych o uwzględnienie wymogów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych w procesie wydawania licencji dla lokalnych flot prywatnych, takich jak taksówki, przedsiębiorstwa zajmujące się zamawianiem przejazdów i car-sharingiem, w tym kryteriów zapewniających zrównoważony charakter i odporność łańcucha dostaw zgodnie z Planem działania dla przemysłu motoryzacyjnego, o zapewnienie warunków podstawowych i odpowiedniej oferty infrastruktury ładowania, a także o rozważenie lokalnych zachęt, takich jak uprzywilejowany dostęp do miejsc parkingowych lub korzystanie ze specjalnych pasów ruchu, aby usługi oferowane za pośrednictwem pojazdów bezemisyjnych stały się bardziej atrakcyjne. Komisja zachęca również organy krajowe do wspierania tych działań poprzez ustanowienie korzystniejszych warunków fiskalnych w odniesieniu do korporacyjnych pojazdów bezemisyjnych w porównaniu z korporacyjnymi pojazdami konwencjonalnymi oraz poprzez zapewnienie wsparcia finansowego i zachęt dla organów i operatorów transportu publicznego przechodzących na autobusy bezemisyjne.

6.3. Wypożyczalnie: pionierzy w portach lotniczych

Pojazdy używane podczas wynajmu krótkoterminowego (od kilku dni do kilku tygodni), np. floty pojazdów na wynajem w węzłach, takich jak porty lotnicze i stacje kolejowe, mogą być szczególnie skuteczne w docieraniu do dużej liczby prywatnych kierowców, zwiększaniu

widoczności rozwiązań bezemisyjnych, oferowaniu możliwości wypróbowania nowego mechanizmu napędowego oraz rozwiązaniu istniejących problemów użytkowników, takich jak obawy dotyczące zasięgu.

Obecność floty elektrycznych pojazdów na wynajem w portach lotniczych lub innych węzłach mobilności zachęci również do szybszego instalowania publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania (np. w hotelach, centrach kongresowych, obszarach turystycznych) na obszarze obsługiwanych przez ten port lotniczy, co z kolei jeszcze bardziej zwiększy widoczność i ułatwi szybsze upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych, propagując jednocześnie zrównoważoną turystykę.

Z drugiej strony zdolność flot pojazdów na wynajem w portach lotniczych do przejścia na pojazdy bezemisyjne może być ograniczona przez czynniki lokalne, takie jak dostępność infrastruktury ładowania.

Przy przechodzeniu na pojazdy elektryczne spełnienie niektórych z tych wymogów operacyjnych będzie wymagało dodatkowych działań w perspektywie krótkoterminowej. Obecnie nie można zapewnić skrócenia czasu postoju przed kolejnym wynajmem, mając do dyspozycji jedynie powolne ładowanie; aby uniknąć znacznego wydłużenia czasu oczekiwania przed kolejnym wynajmem, konieczne będzie korzystanie z szybkich ładowarek. Wydaje się również prawdopodobne, że ze względu na obecną stosunkowo ograniczoną dostępność infrastruktury ładowania w pobliżu portu lotniczego większa liczba pojazdów zostanie zwróconych z nie do końca naładowanym akumulatorem; w wypożyczalniach samochodów trzeba więc będzie ładować większą liczbę pojazdów.

W związku z tym przedsiębiorstwa obsługujące duże floty pojazdów na wynajem w portach lotniczych będą potrzebowały wielu punktów szybkiego lub ultraszybkiego ładowania oraz modernizacji podłączenia do sieci energetycznej w celu zapewnienia wymaganej mocy wyjściowej; potrzeba modernizacji podłączenia do sieci energetycznej będzie jeszcze bardziej istotna w przypadku działania wielu wypożyczalni w tych samych obiektach – jak ma to miejsce w większości portów lotniczych. Przedsiębiorstwa te zazwyczaj nie sprawują bezpośredniej kontroli nad instalowaniem infrastruktury ładowania w obiektach portu lotniczego, w których działają wypożyczalnie samochodów, i infrastruktura ta musi być zapewniona za pośrednictwem portu lotniczego.

Skoordynowane podejście obejmujące port lotniczy i różne wypożyczalnie działające na jego terenie stanowi zatem sposób na przyspieszenie rozmieszczania infrastruktury ładowania i przechodzenia flot pojazdów na wynajem na pojazdy bezemisyjne.

Do trzeciego kwartału 2025 r. Komisja uruchomi inicjatywę mającą na celu przyspieszenie wprowadzania pojazdów bezemisyjnych w wybranych flotach pojazdów na wynajem w portach lotniczych, w oparciu o dobrowolne zobowiązania uczestniczących portów lotniczych i wypożyczalni do zapewnienia zmodernizowanych podłączeń do sieci energetycznej i ułatwienia rozmieszczania infrastruktury ładowania wykorzystywanej przez wypożyczalnie na terenie portu lotniczego. Kolejnym krokiem może być rozważenie innych węzłów mobilności, takich jak stacje kolejowe.

7. DALSZE DZIAŁANIA

Zwiększenie udziału pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych może przynieść znaczące korzyści pod względem redukcji emisji, konkurencyjności europejskich producentów

oryginalnego sprzętu (OEM) oraz – jeżeli towarzyszy temu odpowiednia polityka¹³ – również pod względem sprawiedliwości transformacji klimatycznej. Istnieją działania, które można podjąć już na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym w odniesieniu do różnych rodzajów flot korporacyjnych i które przynoszą natychmiastowe korzyści, ale inicjatywa ustawodawcza może zapewnić niezbędne ramy prawne w dłuższej perspektywie w całym sektorze motoryzacyjnym.

W ramach prac przygotowawczych do inicjatywy ustawodawczej, która ma zostać przedstawiona do końca 2025 r., Komisja wykorzysta wyniki otwartych konsultacji publicznych na temat ogólnych problemów i adekwatności ewentualnych środków, które Komisja wdrożyła już w 2024 r.

W trakcie tych konsultacji nie osiągnięto wyraźnego konsensusu co do zakresu i rodzaju środka w ramach ewentualnej inicjatywy europejskiej. Wyniki otwartych konsultacji publicznych oraz wyniki dialogów w sektorze motoryzacyjnym przeprowadzonych w ostatnim miesiącu podkreślają znaczenie dialogu toczącego się z odpowiednimi zainteresowanymi stronami. W związku z tym, oprócz procedury oceny skutków wniosku, Komisja rozpocznie **dialog wysokiego szczebla** z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, począwszy od drugiego kwartału 2025 r., w celu omówienia odpowiednich środków i wariantów działań dotyczących flot korporacyjnych, a także dynamiki i potrzeb rynku. Zapewni to możliwość dalszej wymiany i współpracy w zakresie zmotywowania wszystkich odpowiednich podmiotów na szczeblu krajowym i europejskim do szybszego upowszechniania pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych.

Przygotowując **inicjatywę ustawodawczą**, Komisja przeanalizuje różne aspekty, w tym rodzaj podmiotów, pojazdów i flot, które mają być traktowane priorytetowo, poziom ambicji, wpływ na zanieczyszczenie powietrza, wymiar terytorialny, ocenę technologii oraz wpływu masy i wielkości emisji, a także potrzebę zapewnienia konkurencyjności przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążeń sprawozdawczych i administracyjnych dla przedsiębiorstw, zwłaszcza MŚP, które stanowią większość podmiotów w przypadku niektórych rodzajów pojazdów korporacyjnych, zgodnie z priorytetami Kompasów konkurencyjności dla UE.

Ważne jest, aby w wariantach tych należycie uwzględnić specyfikę regionalną i inną oraz zaznaczyć, że wszelkim takim środkiem muszą towarzyszyć odpowiednie zachęty i ogólna zdolność finansowa do wdrożenia odpowiedniej infrastruktury ładowania.

W upowszechnianiu pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych pomogą inne działania mające na celu rozwiązanie kwestii najskuteczniejszego wykorzystania wsparcia zakupów na szczeblu krajowym. Zgodnie z działaniami zapowiedzianymi w Planie działania Komisji dla przemysłu motoryzacyjnego Komisja zamierza ściśle współpracować z państwami członkowskimi w zakresie systemów podatkowych i zachęt dotyczących samochodów firmowych, w tym w zakresie dostosowania możliwych podejść i wspólnych kryteriów (np. zrównoważoności i odporności) w zakresie krajowych zachęt dotyczących flot korporacyjnych. Istotne jest, aby państwa członkowskie rozpoczęły, w stosownych przypadkach, szybkie działania w celu stworzenia korzystnych warunków fiskalnych w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych.

¹³ W tym polityka fiskalna i polityka społeczna zgodnie z zaleceniem Rady z dnia 16 czerwca 2022 r. w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej.