



Brüsszel, 2026. május 22.
(OR. en)

8947/26

Intézményközi referenciaszám:
2025/0421 (COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Biz. dok. sz.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a tiszta vállalati járművekről – Jelentés az elért eredményekről

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2025. december 18-án, a gépjárműipari csomag részeként benyújtotta a fent említett javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. A javaslat célja, hogy kezelje a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek alacsony mértékű elterjedését és elégtelen rendelkezésre állását azáltal, hogy konkrét célértékeket vezet be a vállalati flottákban lévő kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan, mivel ezeknek a flottáknak nagy a részesedése az új járművek nyilvántartásba vételében, és gyorsabb a megújulási aránya. A vállalati flották megcélzása fellendítené az uniós gépjárműipar versenyképességét, és továbbgyűrűző hatást gyakorolna e járművek használatára is.

A Bizottság javasolja továbbá, hogy a tagállamok által e járművek elterjedésének további felgyorsítása érdekében nyújtott pénzügyi támogatás 2028-tól kezdődően az „Európai Unióban gyártott” kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekre korlátozódjon, amint azt az ipar felgyorsításáról szóló jogszabály is ki fogja mondani.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

3. Az Európai Parlament Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) és François Kalfon (S&D, FR – TRAN) személyében a Környezetvédelmi és Közlekedési Bizottságot képviselő, közös előadókat jelölt ki. Az Európai Parlament a tervek szerint a 2026. november 23-i plenáris ülésén fogadja majd el az álláspontját.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2026. március 18-i, 604. plenáris ülésén fogadta el véleményét. A Régiók Bizottsága még nem nyilvánított véleményt.

III. A TANÁCS ÉS ANNAK ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN TETT ELŐRELEPÉS

5. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2026. január 13-án kezdte meg a javaslat vizsgálatát a javaslat és a kapcsolódó hatásvizsgálat általános ismertetésével. A munkacsoport 2026. február 3-án és 17-én, március 3-án és 17-én, április 14-én és május 19-én folytatta munkáját.
6. A javaslat és a hatásvizsgálat előterjesztése óta a tagállamok általánosságban támogatásukat fejezték ki a kibocsátásmentes járművek elterjedésének felgyorsítására és az uniós gépjárműipar versenyképességének megerősítésére irányuló célkitűzés iránt. Ugyanakkor eltérőek a vélemények azzal kapcsolatban, hogy melyik a legmegfelelőbb szabályozási megközelítés e célkitűzések eléréséhez.

7. Néhány tagállam úgy véli, hogy a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások kínálati oldali megközelítésének a vállalati flottákat célzó keresletoldali intézkedésekkel való kiegészítése hozzájárulhat a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek piaci elterjedésének felgyorsításához, valamint stabil vezető piacok létrehozásához az európai gépjárműipar számára. Más tagállamok aggályaiknak adtak hangot a javasolt célértékek kötelező jellegével és általános hozzáadott értékével, a keletkező adminisztratív terhekhez viszonyított arányosságával, a vállalkozásokra és a kkv-kra gyakorolt lehetséges hatásokkal, valamint azzal kapcsolatban, hogy a javaslat esetleg túlzottan beavatkozó jellegű. Ezeket az aggályokat a tagállamok jelentős csoportja által benyújtott közös informális dokumentum is tükrözte. Egy tagállam ellenezte a javaslatot annak jelenlegi formájában, ugyanakkor elvben támogatta a flotta villamosítására vonatkozó célkitűzést. Ezzel egyidejűleg több tagállam – a javaslat egyes elemeivel kapcsolatos fenntartások fenntartása mellett – jelezte, hogy kész folytatni a szakértői megbeszéléseket lehetséges kompromisszumos megoldások azonosítása érdekében.
8. A ciprusi elnökség alatt a munkacsoport elvégezte a javaslat első teljes körű, cikkenkénti vizsgálatát. A megbeszélések különösen a hatályra és a fogalommeghatározásokra, a javasolt célértékek ambíciósintjére, a jelentéstételi kötelezettségekre és az adminisztratív terhekre, valamint a javaslatnak a kapcsolódó jogalkotási javaslatokkal való kölcsönhatására összpontosítottak, különös tekintettel a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások módosítására és az ipar felgyorsításáról szóló jogszabályra.
9. A megbeszélések megkönnyítése és a szakértői munka előmozdítása érdekében az elnökség vitaindító feljegyzést és egy első kompromisszumos javaslatot adott körbe, amelyek tükrözik a delegációk által a megbeszélések során tett észrevételeket és szövegezési javaslatokat. A munkacsoport a 2026. május 19-i ülésén megvitatta az első kompromisszumos javaslatot, amelyet a delegációk általánosságban üdvözöltek, mivel az konstruktív alapot biztosít a szakértői megbeszélések folytatásához, ugyanakkor a javaslat kulcsfontosságú politikai vonatkozásaival kapcsolatban továbbra is jelentős fenntartások állnak fenn. Az elnökség elősegítette továbbá a megvalósíthatóságra és az adatgyűjtési módszertanokra vonatkozó jelentéstétellel kapcsolatos információcserét, beleértve a tagállamok által a meglévő nyilvántartásba vételi és jelentéstételi gyakorlatokról tartott előadásokat is. Ezzel összefüggésben több tagállam hangsúlyozta, hogy a tagállamok közötti következetes és működőképes megközelítés biztosítása érdekében további szakértői munkára van szükség az adatgyűjtési módszertanokkal és a nyilvántartások összekapcsolásával kapcsolatban.
10. A tagállamok kérdéseket tettek fel az „Európai Unióban gyártott” követelménnyel és annak lehetséges következményeivel kapcsolatban is, többek között a „pénzügyi támogatás” fogalmának hatályával és annak a nemzeti támogatási rendszerekkel való kölcsönhatásával kapcsolatban. Néhány tagállam kérdéseket tett fel a 4. cikknek a nemzeti költségvetési hatáskörökkel való kölcsönhatásával kapcsolatban is. Az ipar felgyorsításáról szóló jogszabályra irányuló javaslat 2026. március 4-i közzétételét követően további

megbeszélésekre került sor e szempontokról. A tagállamok ugyanakkor hangsúlyozták, hogy az „Európai Unióban gyártott” követelmény gyakorlati jelentésének további pontosítására lenne szükség annak értékeléséhez, hogy milyen lehetséges hatással járna, ha a pénzügyi támogatást az e címkével ellátott járművekre korlátoznák. Az e szempontokkal kapcsolatos további előrelépés részben az ipar felgyorsításáról szóló jogszabályt vizsgáló érintett előkészítő szervezetben folytatott megbeszélések előrehaladásától függ majd.

11. A ciprusi elnökség alatt tartott megbeszélések lehetővé tették, hogy hasznos technikai pontosításokra kerüljön sor, valamint hogy jobban lehessen azonosítani a további munkát igénylő fő politikai és horizontális kérdéseket. A megbeszélések ugyanakkor megerősítették a jelenlegi javaslat, a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások módosítása és az ipar felgyorsításáról szóló jogszabály közötti szoros összefüggéseket. Az e kapcsolódó javaslatokkal kapcsolatos előrelépés ezért jelentős hatással lesz a javaslattal kapcsolatos további munkára.

IV. KONKLÚZIÓ

12. A fentiekre figyelemmel felkérjük a Corepert és a Tanácsot (Közlekedés, Távközlés és Energia), hogy a 2026. május 27-i, illetve június 8-i ülésén nyugtázza ezt az elért eredményekről szóló jelentést.
