

Bruksela, 22 maja 2026 r.
(OR. en)

8947/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0421(COD)

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

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr dok. Kom.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych – Sprawozdanie z postępu prac

I. WPROWADZENIE

1. 18 grudnia 2025 r. Komisja przedłożyła wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jako część pakietu motoryzacyjnego.
2. Celem wniosku jest zajęcie się kwestią niskiego poziomu upowszechnienia i niewystarczającej dostępności bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i pojazdów lekkich poprzez wprowadzenie konkretnych celów dotyczących bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i pojazdów lekkich we flotach korporacyjnych, ponieważ floty te mają duży udział w rejestracji nowych pojazdów oraz lepszy wskaźnik odnawiania. Ukierunkowanie na floty korporacyjne powinno pobudzić konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego oraz zapewnić efekt mnożnikowy na rynku wtórnym tych pojazdów.

Proponuje się w nim również, by wsparcie finansowe ze strony państw członkowskich na rzecz dalszego przyspieszenia upowszechniania tych pojazdów było od 2028 r. ograniczone do pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, które zostały „wyprodukowane w Unii Europejskiej” w takim znaczeniu, jakie zostanie zdefiniowane w akcie w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

3. Parlament Europejski wyznaczył do pracy nad tym wnioskiem wspólnie komisję środowiska i komisję transportu, a sprawozdawcami zostali Tiemo Wölken (S&D, DE, z komisji ENVI) i François Kalfon (S&D, FR, z komisji TRAN). Oczekuje się, że Parlament Europejski przyjmie swoje stanowisko na sesji plenarnej 23 listopada 2026 r.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię na 604. sesji plenarnej, która odbyła się 18 marca 2026 r. Komitet Regionów nie wydał jeszcze opinii.

III. PRACE W RADZIE I W JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

5. 13 stycznia 2026 r. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła analizę wniosku od ogólnej prezentacji wniosku i towarzyszącej mu oceny skutków. Grupa robocza kontynuowała prace 3 i 17 lutego, 3 i 17 marca, 14 kwietnia i 19 maja 2026 r.
6. Od czasu przedstawienia wniosku i oceny skutków państwa członkowskie ogólnie wyraziły poparcie dla celu, jakim jest przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i wzmocnienie konkurencyjności unijnego przemysłu motoryzacyjnego. Jednocześnie poglądy na temat najwłaściwszego podejścia regulacyjnego pozwalającego osiągnąć te cele są rozbieżne.

7. Niektóre państwa członkowskie uważają, że uzupełnienie podejścia po stronie podaży w odniesieniu do norm CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych środkami po stronie popytu ukierunkowanymi na floty korporacyjne mogłoby przyczynić się do przyspieszenia upowszechniania na rynku pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz stworzenia stabilnych wiodących rynków dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Inne państwa członkowskie wyrażają obawy dotyczące obowiązkowego charakteru i ogólnej wartości dodanej proponowanych celów, ich proporcjonalności w stosunku do generowanych obciążeń administracyjnych, potencjalnego wpływu na przedsiębiorstwa i MŚP oraz tego, czy wniosek może być nadmiernie interwencyjny. Obawy te znalazły również odzwierciedlenie we wspólnym dokumencie roboczym przedłożonym przez znaczącą grupę państw członkowskich. Jedno państwo członkowskie wyraziło sprzeciw wobec wniosku w jego obecnej formie, popierając co do zasady cel elektryfikacji floty. Jednocześnie kilka państw członkowskich, podtrzymując zastrzeżenia do elementów wniosku, wyraziło gotowość do kontynuowania dyskusji technicznych z myślą o znalezieniu możliwych rozwiązań kompromisowych.
8. W czasie prezydencji cypryjskiej grupa robocza przeprowadziła pierwszą pełną analizę poszczególnych artykułów wniosku. W dyskusjach skupiono się w szczególności na zakresie stosowania i definicjach, poziomie ambicji proponowanych celów, obowiązkach sprawozdawczych i obciążeniu administracyjnym, a także na interakcji wniosku z powiązanymi dossier ustawodawczymi, w szczególności z przeglądem norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych oraz Aktem w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu.
9. Aby ułatwić dyskusje i przyspieszyć prace techniczne, prezydencja rozesłała notę orientacyjną i pierwszą kompromisową propozycję odzwierciedlającą uwagi i sugestie redakcyjne zgłoszone przez delegacje w czasie dyskusji. Pierwsza kompromisowa propozycja została omówiona na posiedzeniu grupy roboczej 19 maja 2026 r. i ogólnie z zadowoleniem przyjęta przez delegacje jako konstruktywna podstawa do dalszych dyskusji technicznych, przy czym podtrzymano znaczące zastrzeżenia do głównych aspektów politycznych wniosku. Prezydencja ułatwiła również wymianę informacji w zakresie wykonalności sprawozdawczości i metodyki gromadzenia danych, w tym przedstawienia przez państwa członkowskie istniejących praktyk w zakresie rejestracji i sprawozdawczości. W tym kontekście kilka państw członkowskich podkreśliło konieczność dalszych prac technicznych nad metodyką gromadzenia danych oraz wzajemnymi powiązaniami między rejestrami, aby zapewnić spójne i wykonalne podejście we wszystkich państwach członkowskich.
10. Państwa członkowskie zgłosiły również pytania dotyczące wymogu „wyprodukowania w Unii Europejskiej” i jego potencjalnych implikacji, w tym w odniesieniu do zakresu pojęcia „wsparcia finansowego” i jego interakcji z krajowymi systemami wsparcia. Kilka państw członkowskich poruszyło również kwestie dotyczące interakcji art. 4 z krajowymi

kompetencjami fiskalnymi. Dyskusje na temat tych aspektów toczyły się dalej po opublikowaniu 4 marca 2026 r. wniosku dotyczącego aktu w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu. Jednocześnie państwa członkowskie podkreśliły, że konieczne będzie dalsze wyjaśnienie, co w praktyce będzie oznaczał wymóg „wyprodukowania w Unii Europejskiej”, aby ocenić potencjalne skutki ograniczenia wsparcia finansowego do pojazdów produkowanych z takim oznaczeniem. Dalsze postępy w tych kwestiach będą częściowo zależały od postępów w dyskusjach na forum odpowiednich organów przygotowawczych analizujących akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu.

11. Dyskusje przeprowadzone podczas prezydencji cyprijskiej pozwoliły na przydatne wyjaśnienia techniczne i lepszą identyfikację głównych kwestii politycznych i horyzontalnych wymagających dalszych prac. Jednocześnie dyskusje potwierdziły ścisłe powiązania między obecnym wnioskiem, przeglądem norm CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych oraz aktem w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu. Postępy w pracach nad tymi powiązanymi dossier będą zatem miały istotny wpływ na dalsze prace nad przedmiotowym wnioskiem.

IV. PODSUMOWANIE

12. W związku z powyższym Coreper i Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) są proszone o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac na swoich posiedzeniach, odpowiednio, 27 maja i 8 czerwca 2026 r.
