



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 5.3.2025.
COM(2025) 96 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU,
EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

Dekarbonizacija korporativnih vozni parkova

1. UVOD

Automobilska industrija jedan je od glavnih pokretača europskog blagostanja, inovacija i rasta. Kako je navedeno u Akcijskom planu za automobilski sektor, u tom je sektoru tranzicija u punom jeku: u narednim će godinama i desetljećima doći do strukturnih promjena nezabilježene brzine i razmjera kao rezultat ubrzanog prelaska na mobilnost s nultom stopom emisija i sve veće integracije digitalnih tehnologija. Vozila će u budućnosti biti sve čišća, povezanija i automatiziranija. Korporativni vozni parkovi imaju važnu ulogu u toj tranziciji.

Na europskim cestama trenutačno ima gotovo 290 milijuna vozila, od čega je samo 6 milijuna vozila s nultim emisijama. Registracije korporativnih vozila, tj. vozila koja su kupile pravne, a ne fizičke osobe, čine oko 60 % registracija automobila u EU-u. Kad je riječ o kombijima, autobusima i kamionima, praktički cijelo tržište je korporativno jer se takva vozila gotovo nikad ne registriraju na ime fizičkih osoba. Stoga mjere u korporativnom segmentu mogu pozitivno utjecati na cjelokupno tržište.

Uredbe kojima se utvrđuju standardi za emisije CO₂ za osobne automobile, kombije i kamione djelotvorna su mjera na strani ponude jer se u skladu s njima proizvođačima postupno postavljaju sve viši ciljevi smanjenja emisija.

Od 2035. novi će se automobili i kombiji u EU-u moći registrirati samo ako ne budu imali emisija¹. Sve strože ciljne vrijednosti za teška vozila kulminirat će obvezom smanjenja emisija CO₂ za 90 % od 2040. nadalje, a od 2035. svi će novi gradski autobusi morati imati nultu stopu emisija². Te bi mjere sada trebalo dopuniti odgovarajućim poticajima za potražnju za vozilima s nultim emisijama, pri čemu je neophodna potpora za korporativna vozila.

Veće prihvaćanje vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima može koristiti europskoj automobilskoj industriji i doprinijeti povećanju njezine konkurentnosti i otpornosti u ovom ključnom trenutku. Može pomoći i u daljnjem smanjenju emisija iz prometa s obzirom na veću kilometražu korporativnih vozila. Iz prometnog sektora potječe četvrtina ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u i stoga on znatno doprinosi onečišćenju zraka. Na gradskim je područjima, od kojih su na nekima uvedene sve strože zone s niskim emisijama, vrlo osjetan doprinos vozila s nultim emisijama poboljšanju kvalitete zraka. Stoga brže prihvaćanje vozila s nultim emisijama donosi i dodatne koristi povezane sa smanjenjem onečišćenja i zdravljem naših građana.

Proizvođači vozila iz EU-a uglavnom imaju veći tržišni udio kad je riječ o korporativnim vozilima nego kad je riječ o privatnima. Povećanje potražnje za vozilima s nultim emisijama za korporativne vozne parkove može pridonijeti rastu i konkurentnosti europskog automobilskeg sektora i smanjenju ukupnih troškova rada tijekom životnog vijeka vozila za operatore voznih parkova te pomoći potrošačima poboljšanjem ponude na tržištu rabljenih automobila, a time i smanjenjem troškova povezanih s vozilima s nultim emisijama.

Takav razvoj događaja stoga može biti vrijedan doprinos Industrijskom akcijskom planu za automobilski sektor, ali i ciljevima Plana za čistu industriju, europskog zelenog plana i Kompasa konkurentnosti.

¹ Uredba (EU) 2019/631.

² Uredba (EU) 2019/1242.

Za svaku bi mjeru trebalo voditi računa o troškovno učinkovitom i brzom smanjenju emisija i teritorijalnim aspektima i poteškoćama u slabije razvijenim regijama i na (pri)gradskim, ruralnim i udaljenim područjima, uključujući nedostatke u infrastrukturi (za punjenje).

U ovoj se Komunikaciji daje pregled tržišta za poduzeća i vozila koja čine korporativni vozni park te poteškoća s kojima se suočavaju, prilika koje im se nude i primjera dobre prakse koji mogu pomoći u povećanju broja vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima kako bi se postigao cilj nulte stope emisija do 2035. Navode se i mjere koje države članice mogu poduzeti već danas kako bi povećale prihvaćanje tih vozila prije nego se donese relevantan zakonodavni prijedlog, na kojem Komisija već radi i koji bi trebao biti donesen do kraja godine. Komunikacija može poslužiti i kao model i primjer najbolje prakse za naše susjedstvo i partnerske zemlje.

2. ŠTO SU KORPORATIVNI VOZNI PARKOVI?

Tržišta korporativnih voznih parkova, sudionici na tim tržištima i njihovi poslovni modeli međusobno se znatno razlikuju. Ovisno o segmentu tržišta, sudionici na tržištu mogu biti vrlo veliki i upravljati tisućama vozila, ili vrlo mali, sa samo nekoliko vozila. Mnogi su sudionici MSP-ovi. S druge strane, međutim, svega nekoliko velikih poduzeća kontrolira većinu operacija *leasinga*, s kojima je povezana velika većina registracija korporativnih vozila.

Trenutačno u propisima EU-a ne postoji definicija korporativnog voznog parka. Za potrebe ove Komunikacije sva se vozila koja je registrirao pravni subjekt (a ne fizička osoba) smatraju korporativnim vozilima³. Stoga bi se korporativni vozni parkovi mogli podijeliti u pet širokih kategorija, koje obuhvaćaju automobile, kombije i teška vozila (kamione i autobuse):

- **službeni automobili** – vozila koja poslodavac stavlja na raspolaganje zaposlenicima kao naknadu u naravi; njihov udio u cjelokupnom voznom parku znatno se razlikuje među državama članicama zbog razlika u njihovu fiskalnom tretmanu i općim pravilima i uvjetima zapošljavanja. U mnogim se slučajevima automobili nabavljaju putem *leasinga*,
- **vozila za leasing** – automobili koje poduzeća daju u zakup drugim poduzećima (i velikima i MSP-ovima) i privatnim osobama te kombiji koje poduzeća daju u zakup drugim poduzećima. Ta se kategorija preklapa s nekima od ostalih kategorija jer se, na primjer, službeni automobili i vozila koja se koriste u pravim voznim parkovima često nabavljaju putem *leasinga*,
- **vozila za iznajmljivanje** – automobili koje poduzeća iznajmljuju drugim poduzećima ili privatnim osobama. Dok se automobili uglavnom unajmljuju u turističke ili poslovne svrhe, kombije uglavnom unajmljuju poduzeća zbog svojih logističkih potreba i potreba povezanih s mobilnošću,
- **pravi vozni parkovi** – vozila koja su registrirala poduzeća koja ih koriste za vlastite komercijalne aktivnosti. Ta kategorija obuhvaća razne vrste vozila, subjekata i poslovnih modela, kao što su:

³ Osim, među ostalim, vozila hitne pomoći, vatrogasnih vozila itd.

- vozni parkovi za usluge gradske mobilnosti – taksiji, naručivanje prijevoza, zajedničko korištenje automobilom (*car sharing*) – ne uključujući redovan javni prijevoz,
- veliki vozni parkovi kombija za logističke potrebe – vozni parkovi kojima upravljaju poštanske službe, poduzeća za e-trgovinu, veliki trgovci na malo itd. i koji se koriste za dostavu za tzv. posljednji kilometar i dostavu na gradskim područjima,
- servisni automobili i kombiji – vozila koja se koriste za prijevoz osoblja i opreme i za usluge popravka koje pružaju, primjerice, inženjerska ili telekomunikacijska poduzeća, ili pojedinačna vozila koja su registrirali pružatelji usluga,
- autobusi – registriraju ih gotovo isključivo pravni subjekti. To uključuje gradske autobuse, koje uglavnom koriste javna tijela i subjekti koji podliježu pravilima o javnoj nabavi i obveznim ciljevima za vozila s nultim emisijama na temelju Direktive o čistim vozilima, i putničke autobuse, kojima upravljaju i javni i komercijalni subjekti jer se koriste za redovan prigradski i međugradski javni prijevoz, međugradski prijevoz putnika na velike udaljenosti i turistički prijevoz,
- kamioni – registriraju ih gotovo isključivo pravni subjekti, uključujući velika logistička poduzeća, kupce tereta i druge – od poduzeća koja upravljaju voznim parkovima stotina kamiona do mikropoduzeća i MSP-ova koji koriste samo jedan kamion,
- **vozila koja su registrirali sami proizvođači** – npr. vozila za izložbene salone i testna vozila. Za razliku od drugih vrsta korporativnih voznih parkova, na ta vozila izravnije utječu opći tržišni trendovi (uključujući privatnu prodaju) nego drugi posebni čimbenici.

3. ZAŠTO JE POTREBNO DJELOVATI

Za postizanje standardnih vrijednosti emisija CO₂ za automobile, kombije i teška vozila treba postupno povećavati broj registriranih vozila s nultim emisijama. Prodaja električnih vozila na baterije u EU-u stalno je rasla do početka 2024. Udio prodaje novih električnih automobila na baterije 2023. dosegao je 14,6 %. Tome je pridonijela bolja informiranost o okolišnim pitanjima, dostupnost većeg broja modela i vladini poticaji.

Međutim, za usklađivanje sa standardima za emisije CO₂ do 2030. potreban je puno veći rast. Tijekom 2024. prodaja se blago smanjila, a smanjenje udjela registriranih električnih automobila na tržištu EU-a variralo je od jednog postotnog boda do 13,6 %. Druga vozila s nultim emisijama, kao što su vozila s vodikovim gorivnim člancima, još su u vrlo ranoj tržišnoj fazi.

Na kretanja na tržištu tijekom 2024. utjecalo je nekoliko čimbenika. Na primjer, krajem 2023. ukinute su subvencije na nekim velikim tržištima. Jedan od čimbenika vjerojatno su bile i opće poteškoće u prodaji automobila, uzrokovane teškim gospodarskim uvjetima u EU-u.

U tom su kontekstu registracije korporativnih vozila važne jer čine oko 60 % svih registracija novih automobila u EU-u. Operatori voznih parkova, posebno oni veći, često su u boljem

položaju za pregovaranje o cijenama za kupnju vozila i mogu ostvariti koristi od raznih fiskalnih poticaja, kao što su povoljna pravila o poreznoj amortizaciji, odbitak PDV-a ili povoljan tretman za naknade u naravi. To vrijedi, primjerice, u slučaju *leasinga*, koji se odvija na konsolidiranom tržištu, na kojem dominira relativno mali broj velikih operatora, koji su odgovorni za oko 3 milijuna novih registracija vozila godišnje (oko 30 % prodaje novih automobila)⁴.

Međutim, dostupni podaci⁵ upućuju na to da taj potencijal u prosjeku nije u potpunosti iskorišten na razini EU-a: udio vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima automobila posljednjih godina zaostaje za udjelom u prodaji privatnim osobama. Odgovarajući udjeli za 2023. bili su 12,3 % za korporativne vozne parkove i 14,1 % za fizičke osobe. Ti su udjeli 2024. bili 12,4 % i 13,8 % pa se razlika neznatno smanjila.

Broj lakih gospodarskih vozila (kombija), autobusa i kamiona s nultim emisijama na razini EU-u stalno se povećavao 2024. u odnosu na 2023., ali ne u istoj mjeri. Prodaja kombija ukupno je porasla, a kombiji s nultim emisijama činili su 6,1 % novih registracija. I segment autobusa nastavio je rasti: povećala se ukupna prodaja i električni autobusi činili su 18,5 % svih registracija i više od trećine novih gradskih autobusa. Iako je tržište i dalje vrlo malo, prodaja novih kamiona s nultim emisijama povećala se za oko 10 % u odnosu na 2023. i ti su kamioni činili 2,3 % registriranih novih kamiona.

Kad je riječ o tržištima pojedinačnih država članica, vidljive su velike razlike u udjelu registracija vozila s nultim emisijama, među ostalim i zbog korporativnih voznih parkova: na primjer, u Njemačkoj je prodaja električnih vozila na baterije 2024. pala za 27 %, dok je u Belgiji, gdje nakon izmjena nacionalnog sustava oporezivanja tržište u velikoj mjeri pokreću korporativni vozni parkovi, zabilježeno povećanje od 37 %. To pokazuje koliko je važno razmotriti sve čimbenike koji utječu na odluke upravitelja korporativnih voznih parkova o kupnji vozila s nultim emisijama, uključujući dostupnost i cijenu pojedinih modela, dostupnost infrastrukture za punjenje, nacionalno oporezivanje, druge fiskalne i nefiskalne poticaje (npr. prava pristupa gradovima) i druge regulatorne zahtjeve. Na primjer, u slučaju pravih voznih parkova, glavni čimbenici u odabiru vozila koje će se koristiti često su operativni zahtjevi (npr. potreba za dugotrajnim radom i prelaženjem velikih udaljenosti, s ograničenim vremenom za punjenje), dostupnost namjenske infrastrukture za punjenje i posebni uvjeti, kao što je potreba za pristupom zonama s niskim emisijama ili za ispunjavanjem zahtjeva za dobivanje dozvole.

4. POTEŠKOĆE I PRILIKE

Kako bi se poduzele odgovarajuće mjere za poticanje prihvatanja vozila s nultim emisijama do 2035., važno je uzeti u obzir činjenicu da se **poteškoće** za dekarbonizirane korporativne vozne parkove razlikuju ovisno o načinu korištenja i značajkama vozila.

Operatori voznih parkova za *leasing* sve više uključuju automobile s nultim emisijama u svoje vozne parkove. Međutim, u tom sektoru smatraju da sporo mijenjanje preferencija kupaca i zabrinutost u vezi s lakoćom punjenja usporavaju prelazak na vozila s nultim emisijama. Operatori voznih parkova za *leasing* ukazuju i na visoke kupovne cijene i nesigurnost u pogledu preostale vrijednosti vozila s nultim emisijama i potražnje na tržištu rabljenih vozila kao čimbenike koji mogu utjecati na procjenu rizika koju provode poduzeća.

⁴ Postoje određena preklapanja između te i drugih kategorija korporativnih voznih parkova jer se npr. službeni automobili ili vozila za prave vozne parkove često nabavljaju putem *leasinga*.

⁵ Dataforce (2024.).

Ističu i poticaje u obliku fiskalnog tretmana vozila u *leasingu*, koji je u mnogim slučajevima i dalje povoljniji za kupnju konvencionalnog vozila.

Operatori voznih parkova za najam primjećuju stalne probleme s ponudom velikog broja automobila s nultim emisijama za najam. Navode da je to posljedica slabog interesa klijenata, posebno za vrlo kratki najam, nesigurnosti u pogledu preostale vrijednosti, potražnje kupaca za rabljenim vozilima s nultim emisijama i općeg nedostatka odgovarajuće infrastrukture za brzo punjenje u centrima za najam, primjerice u zračnim lukama i drugim čvorištima za mobilnost.

Kao neki od glavnih čimbenika koji utječu na odabir vozila kad je riječ o **najmu i leasingu kombija** navode se preferencije kupaca, dostupnost i cijena modela, zabrinutost u pogledu infrastrukture za punjenje, fiskalni tretman vozila i nesigurnost u pogledu potražnje na tržištu rabljenih vozila.

S **kamionima** s nultim emisijama povezan je znatno veći trošak kupnje nego s konvencionalnima. Infrastruktura za brzo punjenje sve je dostupnija, ali operatori i dalje često nisu skloni prijeći na električne opcije, posebno za prijevoz na velike udaljenosti. Operatori kamiona moraju moći postaviti infrastrukturu za punjenje u svojem spremištu kako bi imali pristup infrastrukturi koja omogućuje dostatno punjenje u skladu s operativnim potrebama kamiona tijekom obveznih stanki. Prosječna starost kamiona u EU-u je oko 14 godina, a prvi vlasnik obično koristi kamion pet godina. Tržište rabljenih kamiona otprilike je dvostruko veće od tržišta novih kamiona, s jasnom dinamikom prvog korištenja u sjevernoj i zapadnoj Europi, dok su drugi ili treći korisnici u južnoj i istočnoj Europi.

S obzirom na konsolidiranu strukturu dionika u **sektoru leasinga automobila** i njegova znatna preklapanja s drugim vrstama korporativnih voznih parkova, inicijative usmjerene na *leasing* automobila s nultim emisijama bilo bi relativno jednostavno provesti i potencijalno bi bile vrlo učinkovite. *Leasing* može biti i vrlo dobra prilika za prevladavanje prepreke visokih troškova kupnje, zbog kojih je korisnicima s nižim prihodima onemogućen pristup tim vozilima, te može pridonijeti povećanju tržišta rabljenih automobila.

Automobili za kratkoročni najam obično najbrže završavaju na tržištu rabljenih automobila, često u roku od jedne ili dvije godine. Tako se može brzo povećati dostupnost vozila s nultim emisijama na tržištu rabljenih vozila, i to uz provedbu inicijativa usmjerenih na tu vrstu korporativnog voznog parka, posebno ako su popraćene mjerama za potporu kupnji rabljenih vozila s nultim emisijama. Povećanje ponude automobila s nultom stopom emisija za najam donijelo bi, s obzirom na njihovu veliku godišnju kilometražu, znatne koristi u smislu smanjenja emisija.

Brži prelazak na **kombije za najam i leasing** s nultom stopom emisija bio bi jedna od opcija za prevladavanje početnih visokih troškova kupnje električnih kombija i omogućio bi dekarbonizaciju prijevoznih aktivnosti mnogih malih i srednjih poduzeća. S obzirom na relativno visoku godišnju kilometražu tog tipa vozila, brži prelazak na vozila s nultom stopom emisija donio bi znatne koristi i u smislu smanjenja emisija.

Kad je riječ o **službenim automobilima**, fiskalni tretman najčešće je glavni čimbenik koji utječe na odabir vozila jer fiskalne intervencije pružaju priliku za znatno ubrzanje prelaska na vozila s nultim emisijama.

Budući da korporativni vozni parkovi omogućavaju agregiranje i uglavnom imaju predvidljive potrebe u pogledu punjenja, vrlo su relevantni za funkcije dvosmjernog punjenja. Tehnologija vozilo-mreža (V2G) omogućavat će vraćanje električne energije u mrežu i tako ostvarivati prihode od tih usluga fleksibilnosti.

5. PRIMJERI DOBRE PRAKSE I PRIORITETI ZA DJELOVANJE

Komisija je 2024. provela otvoreno javno savjetovanje o ekologizaciji voznih parkova poduzeća⁶. To se otvoreno javno savjetovanje odnosilo na automobile, kombije, kamione i autobuse. Primitljeno je 267 odgovora raznih dionika – uglavnom poduzeća i poslovnih udruženja (72 % odgovora), zatim nevladinih organizacija (11 %), građana (9 %) i javnih tijela (3 %). Utvrđen je jasan konsenzus o poželjnosti bržeg uključivanja vozila s nultim emisijama u korporativne vozne parkove. Potvrđeno je i stajalište da bi veći udio vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima bio koristan u smislu smanjenja emisija stakleničkih plinova i izgradnje tržišta rabljenih automobila, čime bi vozila s nultim emisijama postala priuštivija. Međutim, istaknuti su i aktualni problemi i poteškoće, uključujući veće troškove kupnje, rizike povezane s preostalom vrijednošću i nedostupnost vozila (uglavnom teških vozila).

U okviru savjetovanja jasno je ukazano na to da troškovi (kupnja, operativni i ukupni troškovi vlasništva) oblikuju odluke o kupnji koje donose operatori korporativnih voznih parkova. Fiskalni tretman (u smislu poreza na dohodak, dobit i registraciju vozila, godišnjeg poreza na promet vozila i fiskalnog tretmana određenih vozila, npr. službenih automobila kao naknade u naravi) općenito je naveden kao jedan od glavnih čimbenika za sve vrste voznih parkova. Fiskalne mjere dosljedno su smatrane najučinkovitijim načinom za ubrzanje prelaska u svim vrstama korporativnih voznih parkova.

Primjer dobre prakse – prilagodbe poreznog sustava

Belgija je pružila primjer za prilagodbu poreznog sustava tako da se poveća udio korporativnih vozila s nultim emisijama. Ta je zemlja 2021. reformirala svoj sustav za službene automobile s ciljem da se potakne uvođenje vozila s nultim emisijama, i to tako da su smanjene porezne olakšice za tradicionalna vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem i hibridna električna vozila na punjenje⁷. Glavne su mjere bile sljedeće:

- promjene mogućnosti odbitka poreza za troškove vozila: postupno ograničavanje mogućnosti odbitka svih troškova za vozila koja nisu vozila s nultim emisijama, a kupljena su između 1. srpnja 2023. i 31. prosinca 2025., tako da se do 2028. postigne odbitak od 0 %, a za troškove goriva (benzin ili dizel) koja se koriste u hibridnim vozilima na punjenje kupljenima od 2023. nadalje odbitak od 50 %, dok za vozila s nultim emisijama i za potrošnju električne energije ostaje mogućnost odbitka od 100 %,
- izmjena referentnih vrijednosti emisija CO₂ koje se koriste za izračun oporezive naknade u naravi za privatno korištenje službenih automobila kako bi se odrazilo smanjenje prosječnih emisija novoregistriranih automobila u Belgiji.

Iako se reforma provodi postupno, prodaja vozila s nultim emisijama u Belgiji se od 2024. drastično povećala: u dvije se godine gotovo utrostručila pa je Belgija postala treće najveće

⁶ [Otvoreno javno savjetovanje – Ekologizacija voznih parkova poduzeća](#)

⁷ *Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité*, koji je službeno stupio na snagu u siječnju 2023.

tržište za vozila s nultim emisijama u Europi po ukupnoj prodaji. Infrastruktura za punjenje u Belgiji znatno je proširena u posljednje tri godine, čak i brže nego što se prodaju vozila, a brzo punjenje gotovo se udeseterostručilo. **Belgijski primjer pokazuje da ciljana izmjena postojećih fiskalnih mjera može znatno utjecati na ukupno tržište.**

Neke su države članice uvele mjere degresivne amortizacije kao poticaj za kupnju električnih vozila. Dobar je primjer toga Španjolska, u kojoj se novokupljena čista vozila i postaje za punjenje takvih vozila mogu slobodno amortizirati⁸ ako se koriste za gospodarske djelatnosti. Besplatna amortizacija moguća je u poreznim razdobljima koja počinju 1. siječnja 2024. ili nakon tog datuma i primjenjuje se na nova ulaganja koja počinju u poreznim razdobljima koja počinju 2024. i 2025.⁹

Drugi je primjer Češka, u kojoj se čista vozila kupljena i stavljena u upotrebu u razdoblju od 1. siječnja 2024. do 31. prosinca 2028. mogu amortizirati za dvije godine. Amortizacija je ograničena na 60 % kupovne cijene u prvih 12 mjeseci i na 40 % za sljedećih 12 mjeseci¹⁰.

Rezultati otvorenog javnog savjetovanja u skladu su s dostupnim informacijama i analizom tržišta, koja je pokazala da sustavi oporezivanja korporativnih vozila imaju velik učinak. Iskustvo pokazuje da revizije poreznog okvira tako da se osigura ravnopravniji ili povoljniji položaj vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima i drugi poticaji kao što su sustavi malus ili bonus/malus u okviru kojih se pruža povoljniji tretman za vozila s nižim emisijama nego za vozila s višim emisijama mogu dovesti do porasta broja novih registracija korporativnih vozila s nultim emisijama.

Osim toga, u savjetovanju su kao djelotvorni navedeni i posebni programi potpore i operativni poticaji (izuzeća od ograničenja pristupa, cestovnih naknada, naplate cestarina ili uvjeta parkiranja i programi socijalnog *leasinga*, uključujući Ecoscore itd.), posebno za vozne parkove za najam i *leasing*, velike logističke vozne parkove, vozne parkove za gradsku mobilnost i službene automobile.

Primjer dobre prakse – propisi o taksijima za vozila s nultim emisijama

Nekoliko gradskih i regionalnih tijela u Europi donijelo je posebne propise prema kojima vozni parkovi taksija moraju imati nultu stopu emisija kako bi pridonosili ostvarenju planova tih tijela koji se odnose na klimu i kvalitetu zraka.

Hamburg je odredio konkretan cilj za taksije: sve veći udio novoregistriranih taksija trebao bi imati nultu stopu emisija, i to tako da do 2030. svi taksiji koji prometuju u Hamburgu budu takvi. To će se prvenstveno postići u okviru postupka licenciranja: pružatelji usluga taksija morat će dokazati usklađenost s odredbama da bi mogli dobiti ili obnoviti dozvolu za rad. Hamburg pruža i financijsku potporu, primjerice subvencije za kupnju vozila s nultim emisijama i ugradnju odgovarajuće infrastrukture za punjenje ili opskrbu vodikom.

U Amsterdamu bi do 2025. svi taksiji koji prometuju na ograničenim područjima u središtu

⁸ U 2023. za novokupljena električna vozila bila je moguća ubrzana amortizacija s dvostrukom standardnom stopom.

⁹ Španjolska, Kraljevska uredba sa zakonskom snagom 4/2024.

¹⁰ Članak 30.a stavak 1. Zakona br. 586/1992 Sb., o porezu na dohodak, kako je izmijenjen

grada trebali imati nultu stopu emisija, a nakon toga će se nove dozvole za taksije odobravati samo za vozila s nultim emisijama. Plan je da se do 2030. taj uvjet proširi na sve taksije koji prometuju na cijelom gradskom području. Kako bi se pružateljima usluga taksija pomoglo u toj tranziciji, lokalne vlasti nude subvencije i druge oblike potpore i istodobno rade na uspostavi stabilne infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom, pri čemu je u prvom planu povećanje broja mjesta za brzo punjenje na lokacijama s velikom potražnjom kao što su glavni kolodvor u Amsterdamu i zračna luka Schiphol.

U savjetovanju je kao važan čimbenik istaknuta i dostupnost infrastrukture za punjenje i opskrbu. Iako će obvezni ciljevi iz Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva¹¹ osigurati dostatnu pokrivenost u svim državama članicama, a posebno duž mreže TEN-T, točna lokacija, broj i izlazna snaga pojedinačnih mjesta za punjenje na konkretnim lokacijama utvrdit će se na lokalnoj razini.

Dostupnost odgovarajućeg broja i vrste mjesta za punjenje na nekima od tih lokacija bit će ključna za ispunjavanje specifičnih potreba određenih vrsta korporativnih voznih parkova; na primjer, vozni parkovi za taksije i usluge naručivanje prijevoza ovise o javno dostupnim mjestima za punjenje u gradovima u kojima prometuju, dok je za vozne parkove za najam automobila u zračnim lukama često potrebna namjenska infrastruktura za punjenje, ali postavljanje te infrastrukture ovisi o predmetnoj zračnoj luci. S druge strane, neki vozni parkovi, primjerice vozni parkovi za javni autobusni prijevoz, obično se oslanjaju isključivo na vlastitu namjensku infrastrukturu, bilo u spremištima ili za dopunjavanje na autobusnim postajama.

Kamioni se prvenstveno pune u spremištima, ali im je, posebno za prijevoz na velike udaljenosti, potreban pristup dovoljno brzom infrastrukturi za punjenje kako bi mogli ispuniti svoje operativne potrebe punjenjem tijekom obveznih stanki. Kako je najavljeno u Akcijskom planu za automobilske sektor, Komisija će raditi na inicijativi za europski čisti koridor kako bi ubrzala uvođenje skupnih mjesta za punjenje teških vozila duž glavnih logističkih koridora u mreži TEN-T kao ključne infrastrukture, i to pojednostavnjenjem izdavanja dozvola i iskorištavanjem financiranja za smanjenje rizika ulaganja, uzimajući pritom u obzir odredbe za posebna prioritetna područja mreže u skladu s Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora. Inicijativa će, prema potrebi, okupiti operatore voznih parkova, operatore mjesta za punjenje, operatore elektroenergetskih mreža i javna tijela u kontekstu odgovarajućeg koridora mreže TEN-T i stoga će poslužiti kao korisna platforma za informiranje o potrebama svih relevantnih subjekata i za izgradnju povjerenja operatora korporativnih voznih parkova u izvedivost neometanog prijevoza na veće udaljenosti.

Primjer dobre prakse – mjesta za punjenje u zračnim lukama

Zračna luka Zaventem u Bruxellesu na svojim je parkiralištima postavila 750 mjesta za punjenje za putnike i osoblje. Pariške zračne luke Orly i Charles de Gaulle najavile su da će do kraja 2025. postaviti nekoliko stotina dodatnih mjesta za punjenje, što uključuje više od 600 mjesta za sporo punjenje na javnim parkiralištima, mjesta za brzo punjenje kako bi se ispunili zahtjevi poduzeća za iznajmljivanje vozila i vozača taksija te ultrabrze punjače dostupne određenim korisnicima. Za vozne parkove automobila za najam i taksije na lokacijama kao što

¹¹ Uredba (EU) 2023/1804.

su zračne luke i druga čvorišta za mobilnost mora biti dostupna mogućnost dovoljno brzog punjenja da bi te vrste voznih parkova mogle prijeći na električna vozila; to može doprinijeti i održivosti cjelokupnog rada zračne luke.

Primjer dobre prakse – elektrifikacija grčkih otoka

Astypalea, grčki otok u južnom dijelu Egejskog mora, među prvima se preobražava u „pametan i održiv otok” zahvaljujući ambicioznoj suradnji grčke vlade i društva Volkswagen Group. Pilot-projekt pokrenut je 2020., a počeo se provoditi početkom 2021. Cilj mu je zamijeniti konvencionalni vozni park na otoku električnim vozilima, uz uvođenje električnih romobila, električnih bicikala i nove usluge dijeljenja prijevoza na zahtjev uz korištenje električnih vozila. Infrastruktura za punjenje, koja je prije bila rijetka, znatno je proširena, a grade se i solarne elektrane kako bi se sve prisutnija električna vozila opskrbljivala čistom energijom. Inicijativa je privukla veliku pozornost i pokazala kako manji otoci ovisni o dizelu mogu prijeći na energiju iz obnovljivih izvora i ugljično neutralnu mobilnost. Inicijative koje se provode na tom otoku okosnica su njegova prelaska na održivi turizam i dokazuju kako elektromobilnost, energija iz obnovljivih izvora i modernizirani javni prijevoz mogu stvoriti turističko odredište malog učinka na okoliš okrenuto budućnosti.

6. ŠTO SE MOŽE UČINITI DANAS

Što prije treba povećati potražnju na automobilskom tržištu. Postoji nekoliko mjera koje akteri na europskoj, nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini mogu poduzeti već danas kako bi se ubrzao prelazak na vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima. Tim će se mjerama dopuniti budući zakonodavni prijedlog koji Komisija priprema za kraj 2025. i u kojem će se razmotriti sve opcije politike za povećanje uvođenja vozila s nultim emisijama u korporativne vozne parkove.

6.1. Fiskalna politika za povećanje privlačnosti vozila s nultim emisijama

Države članice trenutačno podupiru tržište službenih automobila s više od 40 milijardi EUR godišnje putem subvencija ili fiskalnog tretmana (smanjenje ili oslobođenje od poreza na registraciju, godišnjeg poreza na vozila itd.), pri čemu se većina tog iznosa dodjeljuje za konvencionalna vozila¹². U svim državama članicama postoji neki oblik državne potpore, ali se visina te potpore razlikuje među državama članicama i može doseći znatne iznose, primjerice 16 milijardi EUR godišnje u Italiji.

U većem broju država članica trenutačno postoje subvencije i fiskalni sustavi koji ne pridonose prelasku korporativnih voznih parkova na vozila s nultim emisijama – u nekima su porezi ili porezne olakšice slični, tako da viša kupovna cijena odvraća kupce od vozila s nultim emisijama, dok se u drugima veća porezna olakšica dobiva za kupnju i korištenje konvencionalnih vozila.

Promjena tih fiskalnih sustava može brzo i znatno pridonijeti prelasku na vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima jer je porezni tretman različitih vozila jedan od glavnih čimbenika koji utječu na odluke operatora. To bi moglo donijeti korist u obliku manjeg utjecaja na javni proračun nego izravne subvencije za kupnju jer bi to moglo podrazumijevati usmjereniju primjenu postojećih fiskalnih odredbi u korist vozila s nultim emisijama.

¹² [Subvencije za fosilna goriva za službene automobile u Europi](#), T&E 2024.

Trebalo bi poduzeti mjere kako bi sustavi više pogodovali opcijama s nultim emisijama, i to smanjenjem komparativnih pogodnosti za konvencionalna vozila ili poboljšanjem tretmana vozila s nultim emisijama. Koristi od ciljanih promjena fiskalnog tretmana konvencionalnih korporativnih vozila vrlo su vidljive u Belgiji, kako je detaljno opisano u prethodno navedenom primjeru. To se može postići i u području PDV-a izmjenom Direktive o PDV-u tako da se smanji pravo na odbitak ulaznog PDV-a za konvencionalna vozila. Pri preispitivanju takvih mjera važno je uključiti kriterije za zaštitu otpornosti i održivosti lanca opskrbe, kao što su, na primjer, pravila o podrijetlu i kriteriji kružnosti i održivosti, kako je opisano u Akcijskom planu za automobilske sektor.

U tom kontekstu Komisija podsjeća i da pravila EU-a o državnim potporama državama članicama nude široke i fleksibilne mogućnosti za podupiranje aktivnosti kojima se doprinosi uvođenju vozila s nultim emisijama, uključujući smanjenje poreza na kupnju ili *leasing* takvih vozila i potporu za postavljanje potrebne infrastrukture za punjenje i opskrbu. Komisija stoga potiče države članice da iskoriste takve mogućnosti.

Takve fiskalne mjere mogle bi se dopuniti proširenim korištenjem dostupnih mogućnosti iz Direktive o eurovinjeti, primjerice instrumenata za korištenje cesta, pri čemu bi se mogla izuzeti vozila s nultim emisijama. Prikupljeni prihodi, primjerice od cestarina ili cestovnih naknada, mogli bi se iskoristiti za potporu dekarbonizaciji sektora cestovnog prometa, uključujući ulaganje u infrastrukturu za punjenje. To je dodatno opisano u Akcijskom planu za automobilske sektor.

Ako su javna tijela uvela mjere kojima se potiče opskrba službenim automobilima (npr. putem oporezivanja), Komisija ih poziva da osiguraju da te mjere budu formulirane tako da se potiče odabir vozila s nultim emisijama, a ne konvencionalnih vozila te da se uključe kriteriji koji osiguravaju održivost i otpornost europskog lanca opskrbe, u skladu s Akcijskim planom za automobilske sektor. Komisija potiče javna tijela i da razmotre slične mjere i za druge vrste korporativnih vozničkih parkova i da dio prihoda od instrumenata za korištenje cesta iskoriste za javnu infrastrukturu za punjenje i opskrbu. Komisija će u okviru svoje inicijative „Zeleni PDV”, predviđene za 2026., razmotriti i postupno ukidanje odbitka PDV-a povezanog s konvencionalnim vozilima.

6.2. Mogućnosti na lokalnoj razini u vezi s voznim parkom za usluge gradske mobilnosti

Vozni parkovi za usluge gradske mobilnosti, primjerice taksiji ili vozni parkovi za usluge naručivanja prijevoza ili zajedničkog korištenja automobilom, još su jedna vrsta korporativnog voznog parka koji je tijesno povezan s lokalnom i gradskom mobilnošću. Obično prometuju na temelju dozvola dodijeljenih na lokalnoj razini, u kojima se utvrđuju uvjeti za njihov rad. Mnogi operatori tih vrsta voznih parkova izrazili su namjeru da doprinose dekarbonizaciji cestovnog prometa. S obzirom na njihov poslovni model, područje djelovanja i operativne zahtjeve odluka o prelasku na vozila s nultim emisijama uvelike ovisi o uvjetima koje izravno ili neizravno utvrđuju lokalna tijela.

Kao jedan od najvažnijih faktora često se navodi pristup infrastrukturi za punjenje koja ispunjava operativne zahtjeve voznog parka za gradsku mobilnost. To može biti u obliku javno dostupnih mjesta za sporo punjenje preko noći za vozače koji nemaju garažu i oslanjaju se na parkiranje na ulici i mjesta za brzo punjenje koja omogućuju brzo dopunjavanje tijekom kratkih stanki u svakodnevnom radu. Drugi je važan element pružanje operativnih poticaja kao što su omogućavanje voznim parkovima s nultim emisijama za usluge gradske mobilnosti da prometuju namjenskim cestovnim trakama i olakšavanje parkiranja. Postojanje zona s nultim i

niskim emisijama može znatno ubrzati tu tranziciju jer će zbog potrebe za pristupom tim područjima odabir vozila s nultim emisijama biti znatno privlačniji.

Osim što mogu stvoriti povoljnije uvjete za vozila s nultim emisijama u voznim parkovima za gradsku mobilnost, lokalna i regionalna tijela mogu izravnije pridonijeti ubrzavanju tranzicije uvođenjem zahtjeva za udio vozila s nultim emisijama, uključujući kriterije održivosti i otpornosti lanca opskrbe, kao uvjeta za izdavanje dozvola i odobravanje koncesija.

Operatori i tijela nadležna za javni prijevoz predvodnici su prelaska na vozne parkove s nultim emisijama. Svaki treći novi gradski autobus registriran u EU-u 2024. bio je električno vozilo na baterije, što je najveći udio novih vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima, ali javna se tijela pri kupnji dodatnih autobusa s nultim emisijama suočavaju s proračunskim ograničenjima pa će se morati osigurati odgovarajući uvjeti da bi u nadolazećim godinama mogla nastaviti ulagati u to rješenje.

Komisija poziva lokalna i regionalna tijela da u postupak izdavanja dozvola za lokalne privatne vozne parkove, kao što su vozni parkovi taksija, usluga naručivanja prijevoza i usluga zajedničkog korištenja automobila, uključe zahtjeve u pogledu udjela vozila s nultim emisijama, uključujući kriterije za osiguravanje održivosti i otpornosti lanca opskrbe u skladu s Akcijskim planom za automobilski sektor, da osiguraju poticajne uvjete i odgovarajuću dostupnost infrastrukture za punjenje i da osmisle lokalne poticaje kao što su povlašteni pristup parkirnim mjestima ili korištenje namjenskih cestovnih traka kako bi usluge za koje se koriste vozila s nultim emisijama postale privlačnije. Uz to, Komisija potiče nacionalna tijela da podrže taj rad određivanjem povoljnijih fiskalnih uvjeta za korporativna vozila s nultim emisijama nego za konvencionalna korporativna vozila i pružanjem financijske potpore i poticaja tijelima nadležnima za javni prijevoz i operatorima koji prelaze na autobuse s nultim emisijama.

6.3. Poduzeća za iznajmljivanje vozila: pioniri u zračnim lukama

Vozila koja se koriste na kratka razdoblja (od nekoliko dana do nekoliko tjedana), kao što su vozila iz voznih parkova za najam na prometnim čvorištima kao što su zračne luke i željezničke postaje, može koristiti velik broj privatnih vozača, čime se povećava vidljivost rješenja s nultom stopom emisija i vozačima omogućava da iskušaju novi pogonski sklop i prevladaju razne nedoumice, primjerice u pogledu nedovoljne autonomije vozila.

Nadalje, prisutnost voznog parka električnih vozila za najam u zračnim lukama ili drugim čvorištima za mobilnost potaknut će brže uvođenje javne i privatne infrastrukture za punjenje (npr. u hotelima, konferencijskim centrima, turističkim područjima) na području koje gravitira predmetnoj zračnoj luci, čime će se dodatno povećati vidljivost i ubrzati uvođenje vozila s nultim emisijama, uz istodobno promicanje održivog turizma.

S druge strane, lokalni čimbenici kao što je dostupnost infrastrukture za punjenje mogu ograničiti kapacitet voznih parkova za najam u zračnim lukama za prelazak na vozila s nultim emisijama.

Pri prelasku na električna vozila bit će potrebna kratkoročna dodatna ulaganja da bi se ispunili neki od tih operativnih zahtjeva. Za trenutačnu brzu rotaciju vozila za najam nije dovoljno samo sporo punjenje; da bi se izbjeglo znatno produljenje čekanja između najмова bit će potrebni brzi punjači. Također se čini vjerojatnim da će se više vozila vraćati s baterijom koja nije potpuno puna zbog zasad relativno ograničene dostupnosti infrastrukture za punjenje u blizini zračne luke, stoga će se u objektima za najam automobila trebati puniti više vozila.

To znači da će poduzećima koja upravljaju velikim voznim parkovima za najam u zračnim lukama biti potrebno više mjesta za brzo ili ultrabrzo punjenje, a bit će potrebno i unaprijediti njihov priključak na elektroenergetsku mrežu kako bi se osigurala potrebna izlazna snaga, što će biti još važnije u situacijama u kojima više poduzeća za iznajmljivanje posluje u istim objektima, kao što je slučaj u većini zračnih luka. Uvođenje infrastrukture za punjenje u objekte zračne luke u kojima posluju poduzeća za iznajmljivanje automobila obično nije pod izravnom kontrolom tih poduzeća, već se mora osigurati preko zračne luke.

Koordinirani pristup koji uključuje zračnu luku i poduzeća za iznajmljivanje koja posluju u njezinim prostorima stoga je način da se vozila s nultim emisijama i infrastruktura za punjenje brže uvedu u vozne parkove za najam.

Komisija će do trećeg tromjesečja 2025. pokrenuti inicijativu čiji je cilj ubrzati uvođenje vozila s nultim emisijama u odabrane vozne parkove za najam u zračnim lukama, i to na temelju dobrovoljno preuzetih obveza uključenih zračnih luka i poduzeća za najam, kako bi se unaprijedili priključci na elektroenergetsku mrežu i olakšalo postavljanje infrastrukture za punjenje koju koriste poduzeća za iznajmljivanje u prostorima zračne luke. U idućoj se fazi mogu razmotriti druga čvorišta za mobilnost, primjerice željeznički kolodvori.

7. SLJEDEĆI KORACI

Povećanje udjela vozila s nultim emisijama u korporativnim voznim parkovima može donijeti znatne koristi u smislu smanjenja emisija, konkurentnosti europskih proizvođača originalne opreme i, bude li popraćeno odgovarajućim politikama¹³, pravednosti klimatske tranzicije. Za razne se vrste korporativnih voznih parkova već danas na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini mogu poduzeti određene mjere koje će donijeti neposredne koristi, ali zakonodavna inicijativa može dugoročno osigurati potreban pravni okvir za cijeli automobilski sektor.

U pripremnom radu za zakonodavnu inicijativu koja će biti predstavljena do kraja 2025. Komisija će uzeti u obzir rezultate otvorenog javnog savjetovanja o općim problemima i prikladnosti mogućih mjera koje je Komisija provela još 2024.

U tom savjetovanju nije uočen jasan konsenzus o području primjene i vrsti mjere za moguću europsku inicijativu. U rezultatima tog savjetovanja, kao i ishodima dijaloga o automobilskoj industriji provedenih prošli mjesec, naglašena je važnost kontinuiranog dijaloga s relevantnim dionicima. Zbog toga će Komisija, uz postupak procjene učinka prijedloga, pokrenuti **dijalog na visokoj razini** s relevantnim dionicima, počevši od drugog tromjesečja 2025., kako bi se raspravilo o relevantnim mjerama i opcijama za djelovanje u pogledu korporativnih voznih parkova, kao i o dinamici i potrebama na tržištu. Tako će se omogućiti daljnja komunikacija i suradnja kako bi se aktivirali svi relevantni akteri na nacionalnoj i europskoj razini s ciljem ubrzanog uvođenja vozila s nultim emisijama u korporativne vozne parkove.

U pripremi **zakonodavne inicijative** Komisija će razmotriti niz aspekata, uključujući vrste subjekata, vozila i voznih parkova kojima treba dati prednost, razinu ambicije, učinak na onečišćenje zraka i teritorijalni aspekt te će ocijeniti tehnologije i učinak mase i obujma na emisije, kao i potrebu da se osigura konkurentnost uz istodobno smanjenje izvješćivanja i administrativnog opterećenja za poduzeća, a posebno MSP-ove, koji čine većinu aktera za određene vrste korporativnih vozila, u skladu s prioritetima Kompassa konkurentnosti.

¹³ Uključujući fiskalne i socijalne politike u skladu s Preporukom Vijeća od 16. lipnja 2022. o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti.

Važno je da se uzmu u obzir regionalne i druge posebnosti i potreba da se uz takve mjere uvedu odgovarajući poticaji i osigura financijski kapacitet za postavljanje odgovarajuće infrastrukture za punjenje.

Uvođenju vozila s nultim emisijama u korporativne vozne parkove pridonijet će druge mjere za najučinkovitije korištenje potpore za kupnju na nacionalnoj razini. U skladu s mjerama najavljenima u Akcijskom planu za automobilski sektor Komisija namjerava blisko surađivati s državama članicama u području fiskalnih sustava i poticaja za poslovne automobile, uključujući usklađivanje mogućih pristupa i zajedničkih kriterija (npr. održivost i otpornost) za nacionalne poticaje za korporativne vozne parkove. Ključno je da države članice, ovisno o slučaju, brzo počnu s djelovanjem kako bi se stvorili povoljni fiskalni uvjeti za vozila s nultim emisijama.