



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 5.3.2025
COM(2025) 96 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Dekarbonisering af virksomhedsflåder

1. INDLEDNING

Bilindustrien er en central drivkraft for europæisk velstand, innovation og vækst. Som det fremgår af handlingsplanen for bilindustrien, er sektoren i fuld omstilling og vil opleve strukturelle ændringer med hidtil uset hastighed og omfang i de kommende år og årtier som følge af det accelererende skift til nulemissionsmobilitet og den stigende integration af digitale teknologier. Fremtidens køretøjer vil blive stadig mere rene, opkoblede og automatiserede. Virksomhedsflåder er kernen i denne omstilling.

I øjeblikket er der næsten 290 millioner køretøjer på de europæiske veje. Kun 6 millioner er nulemissionskøretøjer. Erhvervskøretøjer, dvs. køretøjer, der købes af juridiske enheder og ikke af fysiske personer, står for ca. 60 % af køretøjsregistreringerne i EU. For så vidt angår varevogne, busser, rutebiler og lastbiler, er hele markedet reelt erhvervsmæssigt, da næsten ingen af disse typer køretøjer er registreret i privatpersoners navn. Derfor kan foranstaltninger i erhvervssegmentet have en positiv indvirkning på det samlede marked.

Forordningerne om fastsættelse af CO₂-standarder for personbiler, varevogne og lastbiler udgør en effektiv foranstaltning på udbudssiden og fastsætter gradvist højere emissionsreduktionsmål for producenterne.

Fra 2035 og fremefter vil nye biler og varevogne kun kunne registreres i EU, hvis de er nulemissionskøretøjer¹. For tunge køretøjer kulminerer de stadig strengere mål i en reduktion af CO₂-udledningen på 90 % fra 2040 og frem, mens alle nye bybusser skal være nulemissionsbusser fra 2035². Disse foranstaltninger bør nu suppleres med en passende stimulering af efterspørgslen efter nulemissionskøretøjer, hvor støtte til erhvervskøretøjer spiller en central rolle.

Fremskyndelse af udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder kan gavne den europæiske bilindustri og bidrage til at øge dens konkurrenceevne og modstandsdygtighed på dette afgørende tidspunkt. Den kan også bidrage til at reducere transportemissioner yderligere på grund af det højere kilometertal for erhvervskøretøjer. Transport tegner sig for en fjerdedel af EU's samlede drivhusgasemissioner og bidrager i høj grad til luftforureningen. I byområder, hvoraf der i nogle er indført stadig strengere lavemissionszoner, er indvirkningen af nulemissionskøretøjer på forbedringen af luftkvaliteten meget udtalt. Derfor er en fremskyndelse af udbredelsen af nulemissionskøretøjer til gavn for både forureningsbekæmpelse og borgernes sundhed.

EU's køretøjsproducenter har generelt større markedsandele for erhvervskøretøjer end for private køretøjer. En øget efterspørgsel efter nulemissionskøretøjer fra virksomhedsflåder kan bidrage til at genskabe vækst og konkurrenceevne i den europæiske bilindustri, reducere de samlede driftsomkostninger i løbet af køretøjets levetid for flådeoperatører og hjælpe forbrugerne ved at forbedre udbuddet på markedet for brugte biler og dermed reducere omkostningerne ved nulemissionskøretøjer.

En sådan indsats kan derfor yde et vigtigt bidrag til den industrielle handlingsplan for bilindustrien og samtidig bidrage til målene i den grønne industrielle pagt, den europæiske grønne pagt og kompasset for konkurrenceevne.

¹ Forordning (EU) 2019/631.

² Forordning (EU) 2019/1242.

Enhver foranstaltning vil skulle tage hensyn til omkostningseffektiv og hurtig reduktion af emissioner samt territoriale dimensioner og udfordringer i mindre udviklede regioner samt i forstads- og byområder, landdistrikter eller fjerntliggende områder, herunder mangler i (genopladnings-)infrastrukturen.

I denne meddelelse præsenteres en oversigt over markedet for de virksomheder og køretøjer, der betragtes som virksomhedsflåder, og over udfordringer, muligheder og god praksis for disse, som kan bidrage til at fremskynde implementeringen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder med henblik på at nå nulemissionsmålet for 2035. Den indeholder også foranstaltninger, som medlemsstaterne allerede i dag kan træffe for at øge udbredelsen forud for det lovgivningsforslag, som Kommissionen arbejder på, og som forventes vedtaget inden årets udgang. Den kan også tjene som en plan for og et eksempel på bedste praksis for vores nabo- og partnerlande.

2. HVAD ER VIRKSOMHEDSFLÅDER?

Markederne for virksomhedsflåder, deres aktører og deres forretningsmodeller varierer betydeligt. Afhængigt af markedssegmentet kan markedsaktørerne være meget store og have tusindvis af køretøjer, eller meget små og kun have nogle få. Mange aktører er SMV'er. Men samtidig er det kun nogle få store virksomheder, der kontrollerer størstedelen af de leasingaktiviteter, som står for langt størstedelen af registreringer af erhvervskøretøjer.

Der findes i øjeblikket ingen definition i EU-lovgivningen af, hvad der forstås ved en virksomhedsflåde. I denne meddelelse betragtes alle køretøjer, der er registreret af en juridisk enhed (i modsætning til en fysisk person), som erhvervskøretøjer³. Virksomhedsflåder kan således opdeles i fem overordnede kategorier, der omfatter biler, varevogne og tunge køretøjer (lastbiler, busser og rutebiler):

- **Firmabiler** – køretøjer, der stilles til rådighed af en arbejdsgiver til en medarbejder som en naturalydelse. Deres andel af den samlede flåde varierer betydeligt mellem medlemsstaterne på grund af forskelle i deres skattemæssige behandling og generelle ansættelsesregler og -vilkår. I mange tilfælde anskaffes bilerne gennem leasing.
- **Leasing** – virksomheder, der leaser biler til andre virksomheder (store såvel som SMV'er) og privatpersoner, og leaser varevogne til andre virksomheder. Denne kategori overlapper med nogle af de andre, da f.eks. firmabiler og køretøjer, der anvendes i egentlige flåder, ofte anskaffes gennem leasing.
- **Udlejning** – virksomheder, der udlejer biler til andre virksomheder eller privatpersoner. Mens biludlejning for det meste er turist- eller forretningsrelateret, tilbydes der ved varevognsudlejning typisk en logistik- og mobilitetsmulighed for virksomheder.
- **Egentlige flåder** – køretøjer, der er registreret af virksomheder og anvendes til deres egne kommercielle aktiviteter, og omfatter forskellige typer køretøjer, enheder og business cases såsom:
 - Bilflåder til bytrafiktjenester – taxaer, hyrevogne, delebiler – undtagen offentlig rutetransport

³ Med undtagelse af bl.a. ambulancer, brandbiler osv.

- Store flåder af logistikvarevogne – flåder af sidste kilometer- og byleveringsflåder, der drives af posttjenester, e-handel, store detailhandlere osv.
- Servicebiler og -varevogne – køretøjer, der bruges til at transportere personale og udstyr samt til at levere tjenester, der drives af f.eks. teknik- eller telekommunikationsvirksomheder til deres reparationsarbejde, eller individuelle køretøjer, der er registreret af tjenesteudbydere
- Busser og rutebiler – næsten udelukkende registreret af juridiske enheder, herunder bybusser, som hovedsagelig anvendes af offentlige myndigheder og enheder, der er omfattet af reglerne om offentlige udbud og de obligatoriske mål for nulemissionskøretøjer i henhold til direktivet om renere køretøjer, mens rutebiler drives af både offentlige og kommercielle enheder, idet de bruges til offentlig rutetransport i og mellem byer, passagertransport over lange afstande mellem byer samt turisttjenester
- Lastbiler – næsten udelukkende registreret af juridiske enheder, der omfatter store logistikvirksomheder, fragtkøbere og andre, der driver flåder af hundredvis af lastbiler, og ned til mikrovirksomheder og SMV'er, der har en enkelt lastbil.
- **Køretøjer, der er registreret af producenterne selv** – f.eks. sedan- og prøvekøretøjer. I modsætning til andre typer virksomhedsflåder påvirkes disse køretøjer mere direkte af generelle markedstendenser (herunder inden for privat salg) end af andre specifikke faktorer.

3. HVORFOR DER ER BEHOV FOR HANDLING

CO₂-standarderne for personbiler og varevogne samt for tunge køretøjer kræver en gradvis stigning i antallet af registreringer af nulemissionskøretøjer. Salget af batteridrevne elektriske køretøjer (BEV'er) i EU har været støt stigende indtil begyndelsen af 2024. I 2023 nåede andelen af nye batteridrevne elbiler i salget op på 14,6 %. Dette blev ansporet af øget miljøbevidsthed, et større modeludbud og statslige incitamenter.

Den vækstkurve, der kræves for at overholde CO₂-standarderne inden 2030, er imidlertid stejl. Der var et lille fald i salget i 2024, hvor elbilers registreringsandel faldt med et procentpoint til 13,6 % på EU-markedet. Andre nulemissionskøretøjer såsom brintdrevne brændselscellekøretøjer befinder sig stadig på et meget tidligt stadium på markedet.

Der er flere faktorer, der kan forklare markedsudviklingen i 2024. F.eks. ophørte subsidierne på visse større markeder ved udgangen af 2023. De generelle vanskeligheder for det generelle bilsalg som følge af de vanskelige økonomiske forhold i EU er også en sandsynlig faktor.

I denne sammenhæng spiller registreringer af erhvervskøretøjer en vigtig rolle, idet de tegner sig for ca. 60 % af alle registreringer af nye biler i EU. Flådeoperatører, og navnlig større operatører, er ofte bedre i stand til at forhandle priser på køb af køretøjer og kan også drage fordel af forskellige skattemæssige incitamenter – såsom gunstige regler for skattemæssige afskrivninger – momsfradrag eller gunstig behandling i form af naturalydelse. Dette er f.eks. tilfældet for leasing af biler. Her er der tale om et konsolideret marked, som domineres af et

relativt lille antal store operatører, der er ansvarlige for ca. 3 mio. registreringer af nye køretøjer om året (ca. 30 % af salget af nye biler)⁴.

Data⁵ tyder imidlertid på, at dette potentiale ikke udnyttes fuldt ud på EU-plan: Andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder har haltet bagefter andelen af salg til privatpersoner i de seneste år. De respektive andele for 2023 var 12,3 % for virksomheder sammenlignet med 14,1 % for private, hvilket er indsnævret en smule til 12,4 % sammenlignet med 13,8 % i 2024.

I 2024 fortsatte antallet af lette erhvervskøretøjer (varevogne), busser, rutebiler og lastbiler med nulemission i hele EU med at stige støt i forhold til 2023, men med en ujævnt fordelt udvikling. Salget af varevogne steg samlet set, og nulemissionsvarevogne tegnede sig for 6,1 % af de nye registreringer. Bus- og rutebilsegmentet har også fortsat sin opadgående tendens med en samlet salgsvækst, og elbusser tegner sig for 18,5 % af alle registreringer, eller med mere end en tredjedel for nye bybussers vedkommende. Selv om det samlede marked stadig er meget lille, er der registreret en vækst i salget af nulemissionslastbiler på ca. 10 % i forhold til 2023-niveauet og en registreringsandel på 2,3 % af salget af nye lastbiler.

Når man ser på markederne i de enkelte medlemsstater, er der store forskelle i andelen af registreringer af nulemissionskøretøjer, også på grund af virksomhedsflåder: Tyskland oplevede f.eks. et fald i salget af BEV-biler på 27 % i 2024, mens Belgien oplevede en stigning på 37 %. Sidstnævnte er i vid udstrækning drevet af virksomhedsflåder efter ændringer i den nationale beskatningsordning. Dette understreger behovet for at se på alle faktorer, der påvirker virksomhedernes beslutninger om at købe nulemissionskøretøjer, herunder modeltilgængelighed og -pris, tilgængelighed af opladningsinfrastruktur, national beskatning, andre skattemæssige og ikke-skattemæssige incitamenter (f.eks. adgangsrettigheder til byer) og andre lovgivningsmæssige krav. Når det gælder egentlige flåder, er driftskravene (f.eks. behovet for at køre i mange timer og over lange afstande med begrænset tid til opladning), tilgængeligheden af en dedikeret opladningsinfrastruktur og specifikke forhold som f.eks. behovet for at få adgang til lavemissionszoner eller for at opfylde kravene til at få en licens, ofte de vigtigste faktorer for valg af køretøjer.

4. UDFORDRINGER OG MULIGHEDER

For at komme videre med de passende foranstaltninger til at fremme udbredelsen af nulemissionskøretøjer frem mod 2035 er det vigtigt at tage højde for, at **udfordringerne** for dekarboniserede virksomhedsflåder varierer alt efter anvendelsesscenarierne og deres karakteristika.

Leasingflådeoperatører inddrager i stigende grad nulemissionsbiler i deres flåder. Ifølge sektoren forhindrer langsomt skiftende kundepræferencer og bekymringer om problemfri opladning imidlertid, at skiftet til nulemissionskøretøjer går hurtigere. Leasingflådeoperatører peger også på høje anskaffelsespriser samt usikkerhed om restværdier for nulemissionskøretøjer og efterspørgslen på brugtmarkedet som vigtige faktorer for virksomhedernes risikovurdering. De fremhæver desuden, at det i forhold til skat og afgifter i mange tilfælde stadig er mere favorabelt at købe et konventionelt køretøj end at lease det.

⁴ Der er en vis grad af overlapning mellem denne og andre kategorier af virksomhedsflåder, da f.eks. firmabiler eller egentlige flåder ofte anskaffes gennem leasing.

⁵ Dataforce (2024).

Udlejningsflådeoperatører bemærker, at der er en række vedvarende problemer forbundet med at tilbyde et stort antal nulemissionsbiler til udlejning. De peger på, at dette skyldes manglende kundeinteresse, især for meget kortvarig udlejning, usikkerhed om restværdi og kundeefterspørgsel efter brugte nulemissionskøretøjer samt en generel mangel på passende infrastruktur til hurtig opladning ved udlejningsknudepunkter, f.eks. i lufthavne og andre mobilitetsknudepunkter.

Kundepræferencer, forskellige modellers tilgængelighed og pris, bekymringer om opladningsinfrastruktur og skattemæssig behandling af køretøjerne samt usikkerhed om efterspørgslen på brugtmarkedet hører til blandt de vigtigste faktorer, der påvirker valget af køretøjer, også for **udlejning og leasing af varevogne**.

Nulemissionslastbiler koster betydeligt mere i indkøb end konventionelle lastbiler. Tilgængeligheden af infrastruktur til hurtig opladning er hastigt stigende, men operatørerne tøver stadig ofte med at skifte til elektriske løsninger, navnlig i forbindelse med langdistancekørsel. Lastbiloperatører skal kunne installere opladningsinfrastruktur i deres garager for at have adgang til infrastruktur, som muliggør tilstrækkelig opladning, der er kompatibel med lastbilens driftsbehov i de obligatoriske pauser. Gennemsnitsalderen for lastbiler i EU er ca. 14 år, og den første ejer har typisk lastbilen i 5 år. Markedet for brugte lastbiler er omkring dobbelt så stort som markedet for nye lastbiler, og der er en klar dynamik med førstegangsbrugere i Nord- og Vesteuropa, mens anden- og tredjegangsbuserne befinder sig i Syd- og Østeuropa.

Den konsoliderede aktørstruktur i **sektoren for leasing af biler** og dens betydelige overlapning med andre typer virksomhedsflåder vil gøre initiativer rettet mod nulemissionsbiler til leasing relativt enkle at gennemføre og potentielt meget effektive. Leasing kan også være med til at overvinde den barriere, som høje købsomkostninger udgør, og som forhindrer brugere med lavere indkomst i at få adgang til disse køretøjer, og det kan understøtte et bredt brugtmarked.

Biler til korttidsudlejning kommer normalt hurtigt ud på brugtmarkedet – ofte inden for et eller to år. Dette giver mulighed for hurtigt at øge tilgængeligheden af nulemissionskøretøjer på brugtmarkedet gennem initiativer rettet mod denne type virksomhedsflåde, navnlig hvis de ledsages af foranstaltninger til støtte for køb af brugte nulemissionskøretøjer. En forøgelse af udbuddet af nulemissionsbiler til udlejning vil give betydelige fordele med hensyn til emissionsreduktioner i betragtning af deres høje årlige kilometertal.

En hurtigere overgang til **nulemissionsvarevogne til udlejning og leasing** vil udgøre en mulighed for at overvinde de indledende høje købsomkostninger for elektriske varevogne og gøre det muligt at dekarbonisere mange små og mellemstore virksomheders transportaktiviteter. I betragtning af det relativt høje årlige kilometertal for denne type køretøjer vil en hurtigere overgang til nulemission også medføre betydelige fordele i form af emissionsreduktioner.

For **firmabiler** er det generelt den skattemæssige behandling, der er den vigtigste løftestang for valget af køretøjer, hvilket giver en betydelig mulighed for at fremskynde skiftet til nulemissionskøretøjer gennem skattemæssige indgreb.

Da virksomhedsflåder giver mulighed for aggregering og generelt har en forudsigelig opladningsadfærd, er de meget relevante for tovejs-opladningsfunktioner. Ved at levere elektricitet tilbage til nettet vil vehicle-to-grid (V2G) generere indtægter fra disse fleksibilitetstjenester.

5. GOD PRAKSIS OG PRIORITETER FOR INDSATSEN

Kommissionen gennemførte en åben offentlig høring om grønnere virksomhedsflåder i 2024⁶. Den åbne offentlige høring omfattede biler, varevogne, lastbiler og busser. Der indkom 267 svar fra forskellige interessenter – hovedsageligt virksomheder og erhvervssammenslutninger (72 % af svarene), efterfulgt af NGO'er (11 %), borgere (9 %) og offentlige myndigheder (3 %). Høringen viste en klar konsensus om det ønskelige i en hurtigere udbredelse af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Den åbne offentlige høring bekræftede også det synspunkt, at en højere andel af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder ville være gavnlig med hensyn til reduktion af drivhusgasemissioner og opbygning af markeder for brugte biler, hvilket ville gøre nulemissionskøretøjer mere overkommelige i pris. Men den gjorde også opmærksom på de aktuelle problemer og udfordringer, herunder højere købsomkostninger, risici i forbindelse med restværdier og manglende tilgængelighed af køretøjer (hovedsagelig tunge køretøjer).

Det fremgik klart af høringen, at omkostningerne (købs-, drifts- og samlede ejeromkostninger) er afgørende for købsbeslutningerne for operatører af virksomhedsflåder. Skattemæssig behandling (i form af indkomst- og selskabsskat samt registreringsafgift, årlig vægtafgift og skattemæssig behandling af specifikke køretøjer, f.eks. firmabiler som naturalieydelser) blev i vid udstrækning betragtet som en nøglefaktor på tværs af alle typer flåder. Skattemæssige foranstaltninger blev konsekvent identificeret som den mest effektive måde til at opnå en sådan hurtigere omlægning på tværs af alle typer virksomhedsflåder.

Eksempel på god praksis – Tilpasninger af skattesystemet

Et eksempel på, hvordan skattesystemet kan tilpasses for at øge andelen af nulemissionserhvervskøretøjer, er Belgien, som har reformeret sin ordning for firmabiler fra 2021 for at fremme indførelsen af nulemissionskøretøjer og reducere skattefordelene for traditionelle køretøjer med forbrændingsmotor og for plug-in-hybridbiler⁷. De vigtigste løftestænger var:

- ændringer i skattefradragsretten for køretøjsomkostninger, som gradvist begrænser fradragsretten for alle omkostninger for ikkenulemissionskøretøjer, der er erhvervet mellem den 1. juli 2023 og den 31. december 2025, til 0 % senest i 2028, og brændstofudgifterne (benzin eller diesel) til brændstof, der anvendes i en plug-in-hybridbil erhvervet fra 2023 og fremefter, til 50 %, mens der fortsat er 100 % fradragsret for nulemissionskøretøjer og for elforbrug
- ændring af de CO₂-referenceemissionsværdier, der anvendes til at beregne den skattepligtige naturaliefordel for privat brug af firmabiler, for at afspejle de faldende gennemsnitlige emissioner fra nyregistrerede biler i Belgien.

Mens reformen gradvist rulles ud, er det belgiske salg af nulemissionskøretøjer steget drastisk siden 2024 og omtrent tredoblet i løbet af to år, hvilket har gjort Belgien til det tredjestørste marked i Europa for nulemissionskøretøjer, målt på det samlede salg. Opladningsinfrastrukturen er blevet udvidet massivt i Belgien i løbet af de sidste tre år, endda

⁶ [Offentlig høring- Grønnere virksomhedsvognparker.](#)

⁷ "Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité" trådte officielt i kraft i januar 2023.

hurtigere end bilsalget, og mulighederne for hurtig opladning er næsten blevet tidoblet. Det belgiske eksempel viser, at et målrettet fokus på ændring af eksisterende finanspolitiske foranstaltninger kan have en signifikant indvirkning på det samlede marked.

Nogle medlemsstater indførte fremskyndede afskrivningsforanstaltninger som et incitament til anskaffelse af elektriske køretøjer. Et af de gode eksempler er Spanien, hvor ny erhvervede rene køretøjer og ladestationer til sådanne køretøjer frit kan afskrives⁸, hvis de anvendes til økonomiske aktiviteter. Den frie afskrivning er tilgængelig for skatteperioder, der begynder den 1. januar 2024 eller senere, og gælder for nye investeringer, der påbegyndes i de skatteperioder, der begynder i 2024 og 2025⁹.

Et andet eksempel er Tjekkiet, hvor rene køretøjer, der erhverves og tages i brug i perioden fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2028, kan afskrives på to år. Afskrivningen er begrænset til 60 % af anskaffelsesprisen i de første 12 måneder og op til 40 % i de næste 12 måneder¹⁰.

Resultaterne af den åbne offentlige høring stemmer overens med tilgængelige oplysninger og markedsanalyser, der viser, at beskatningsordninger for erhvervskøretøjer har stor indflydelse. Erfaringen viser, at revisioner af beskatningsrammen for at sikre et mere lige eller gunstigt grundlag for nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder eller indførelse af andre incitamenter såsom malus- eller bonus-/malusordninger, der giver køretøjer med lavere emissioner en gunstigere behandling end køretøjer med højere emissioner, kan resultere i en kraftig stigning i antallet af nye registreringer af nulemissionserhvervskøretøjer.

Desuden påpegede høringen, at særlige støtteordninger og operationelle incitamenter (undtagelser fra adgangs begrænsninger, vejafgifter, vejafgifts- eller parkeringsbetingelser samt sociale leasingordninger, herunder en Ecoscore osv.) er effektive, navnlig for udlejnings- og leasingflåder, store logistikflåder, flåder til bytrafiktjenester og firmabiler.

Eksempler på god praksis – taxaregler for nulemissionskøretøjer

Der er flere eksempler i Europa, hvor byer eller regionale myndigheder har vedtaget særlige bestemmelser, der kræver nulemissionsdrift af taxaflåder for at tilpasse sig deres klima- og luftkvalitetsplaner.

Hamburg har fastsat et specifikt mål for taxakørsel: Nyregistrerede taxaer skal i stigende grad være nulemissionstaxaer, således at hele den taxaflåde, der opererer i Hamburg, følger trop senest i 2030. Dette vil primært blive opnået gennem licensprocessen, hvor taxaoperatører skal påvise overensstemmelse, inden de modtager eller fornyer deres driftstilladelser. Hamburg yder også finansiel støtte såsom tilskud til køb af nulemissionskøretøjer og installering af passende opladnings- eller brintoptankningsinfrastruktur.

I Amsterdam forventes alle taxaer, der opererer i de afgrænsede områder i byens centrum, at være nulemissionstaxaer i 2025, og efter denne dato vil der kun blive udstedt nye

⁸ I 2023 kunne der for ny erhvervede elektriske køretøjer drages fordel af den fremskyndede afskrivning med en fordoblet standardsats.

⁹ Spanien, kongeligt lovdekret 4/2024.

¹⁰ Lovens § 30a, stk. 1. § 1 i lov nr. 586/1992 sml. om indkomstskatter, som ændret.

taxatilladelser til nulemissionskøretøjer. I 2030 skal dette udvides til at omfatte alle taxaer, der opererer i kommunen. For at hjælpe taxaoperatører med overgangen tilbyder de lokale myndigheder tilskud og andre former for støtte, samtidig med at de arbejder på at etablere en robust opladnings- og optankningsinfrastruktur med fokus på at udbrede hurtige ladepunkter på steder med høj efterspørgsel som Amsterdams hovedbanegård og Schiphol Lufthavn.

Høringen fremhævede også tilgængeligheden af opladnings- og optankningsinfrastruktur som en vigtig indflydelsesfaktor. Mens de obligatoriske mål, der er fastsat i forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler¹¹, vil sikre en tilstrækkelig dækning på tværs af medlemsstaterne, og navnlig langs TEN-T, vil de enkelte ladepunkters nøjagtige placering, antal og effekt på specifikke steder blive fastlagt lokalt.

Tilgængeligheden af det rette antal og den rette type ladepunkter på nogle af disse steder vil være afgørende for at opfylde de specifikke krav fra visse typer virksomhedsflåder. F.eks. er taxa- og hyrevognsflåder afhængige af offentligt tilgængelige ladepunkter i de byområder, hvor de opererer, mens biludlejningsflåder, der opererer i lufthavne, ofte kræver dedikeret opladningsinfrastruktur, men er afhængige af lufthavnen for at få den etableret. På den anden side er der en tendens til, at nogle flåder såsom busflåder til offentlig transport udelukkende er afhængige af deres egen dedikerede infrastruktur, enten på depoter eller til lejlighedsvis opladning ved busstoppesteder.

Lastbiler bruger depotopladning som den primære mulighed, men især til langdistanceoperationer har de brug for adgang til tilstrækkelig hurtig opladningsinfrastruktur til at opfylde deres operationelle behov ved opladning under de obligatoriske pauser. Som bebudet i handlingsplanen for bilindustrien vil Kommissionen arbejde på et europæisk initiativ vedrørende en ren korridor for at fremskynde etableringen af opladningsknudepunkter for tunge køretøjer langs vigtige logistikkorridorer i TEN-T som kritisk infrastruktur ved at strømline tilladelser og mobilisere finansiering til risikobegrænsende investeringer, der er knyttet til bestemmelserne for specifikke prioriterede netområder i henhold til direktivet om vedvarende energi. Initiativet skal samle flådeoperatører, ladepunktoperatører, elnetoperatører og offentlige myndigheder, alt efter hvad der er relevant i forbindelse med den respektive TEN-T-korridor, og dermed tjene som en nyttig platform for både at øge bevidstheden om alle involverede aktørers behov og skabe tillid blandt virksomhedsflådeoperatører til, at der kan etableres problemfri drift over længere afstande.

Eksempler på god praksis – ladepunkter i lufthavne

Zaventem Lufthavn i Bruxelles har installeret 750 ladepunkter til passagerer og personale i sine parkeringsområder. Det er desuden planlagt, at der skal udrulles flere hundrede yderligere ladepunkter i Paris' lufthavne (Orly og Charles de Gaulle) inden udgangen af 2025. Det omfatter bl.a. mere end 600 langsomme ladepunkter på de offentlige parkeringsområder og hurtige ladepunkter for at opfylde kravene fra udlejningsfirmaer og taxachauffører, og ultrahurtige opladere, der er tilgængelige for forskellige brugere. Det er afgørende at stille tilstrækkeligt hurtige opladningsmuligheder til rådighed for biludlejningsflåder og taxaer på steder såsom lufthavne eller andre mobilitetsknudepunkter for at muliggøre omstillingen af

¹¹ Forordning (EU) 2023/1804.

denne type flåde til elektriske køretøjer. Dette kan igen bidrage til at gøre den overordnede drift af lufthavnen mere bæredygtig.

Eksempler på god praksis – elektrificering på øer i Grækenland

Astypalea, en græsk ø i det sydlige Ægæiske Hav, gennemgår en banebrydende omstilling til en "intelligent og bæredygtig ø" gennem et ambitiøst samarbejde mellem den græske regering og Volkswagen Group. Pilotprojektet, der blev iværksat i 2020 og rullet ud fra begyndelsen af 2021, har til formål at erstatte øens konventionelle flåde af køretøjer med elektriske køretøjer, e-scootere, e-cykler og en ny on-demand-kørselsdelingstjeneste, der anvender elektriske køretøjer. Opladningsinfrastrukturen, der tidligere var sparsom, er vokset betydeligt, og der bygges solcelleparker for at forsyne det stigende antal elbiler med ren energi. Initiativet har fået stor opmærksomhed og viser, hvordan mindre, dieselfafhængige øer kan skifte til vedvarende energi og kulstofneutral mobilitet. Astypaleas igangværende initiativer fremhæver øens overgang til bæredygtig turisme og giver et eksempel fra den virkelige verden på, hvordan e-mobilitet, vedvarende energi og moderniseret offentlig transport kan skabe en fremtidsorienteret rejsedestination med et lille miljøaftryk.

6. HVAD DER KAN GØRES I DAG

Bilmarkedet har behov for en styrkelse af efterspørgslen nu. Der er flere foranstaltninger, som allerede i dag kan træffes af forskellige aktører på europæisk, nationalt, regionalt og lokalt plan for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Disse foranstaltninger vil supplere og foregribe det lovgivningsforslag, som Kommissionen er ved at forberede til udgangen af 2025, og som vil se på alle politiske muligheder for at øge udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

6.1. Gør nulemissionskøretøjer mere attraktive gennem finanspolitiske tiltag

I øjeblikket støtter medlemsstaterne firmabilmarkedet med mere end 40 mia. EUR om året gennem tilskud eller skattemæssig behandling (nedsættelser eller fritagelser for registreringsafgift, årlig køretøjsafgift osv.), hvoraf størstedelen anvendes til konventionelle køretøjer¹². Selv om situationen varierer fra medlemsstat til medlemsstat med statsstøtte op til betydelige beløb såsom 16 mia. EUR om året i Italien, er et vist element af støtte udbredt i de fleste medlemsstater.

På nuværende tidspunkt er der subsidier og skatteordninger, der ikke støtter skiftet af virksomhedsflåder til nulemissionskøretøjer i ganske mange medlemsstater – i nogle er skatterne eller skattefordelene ens, så den højere købspris afskrækker fra køb af nulemissionskøretøjer, mens der i andre gælder højere skattefordele for køb og drift af et konventionelt køretøj.

En ændring af disse skatteordninger kan spille en hurtig og afgørende rolle i omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder, da den skattemæssige behandling af forskellige køretøjer er en af de vigtigste faktorer for, hvilke valg operatørerne træffer. Det kan potentielt give den fordel, at det har lavere indvirkning på de offentlige budgetter sammenlignet med direkte købsstøtte, da dette kan indebære en mere målrettet anvendelse af de eksisterende finanspolitiske bestemmelser til fordel for nulemissionskøretøjer.

¹² [Company car fossil fuel subsidies in Europe](#), T&E 2024.

Der bør træffes foranstaltninger til at gøre systemerne mere gunstige for nulemissionskøretøjer ved enten at reducere de komparative fordele for konventionelle køretøjer eller forbedre behandlingen af nulemissionskøretøjer. Fordelene ved målrettede ændringer af den skattemæssige behandling af konventionelle firmabiler er – som det er beskrevet ovenfor – meget synlige i Belgien. Dette kan også opnås på momsområdet ved at ændre momsdirektivet med henblik på at reducere retten til at fradrage indgående moms for konventionelle køretøjer. Når sådanne foranstaltninger revideres, er det vigtigt at medtage kriterier for at sikre forsyningskædens modstandsdygtighed og bæredygtighed, f.eks. oprindelsesregler, cirkularitets- og bæredygtighedskriterier, som beskrevet i handlingsplanen for bilindustrien.

I denne forbindelse minder Kommissionen også om, at EU's statsstøttere regler giver medlemsstaterne brede og fleksible muligheder for at støtte aktiviteter, der bidrager til udbredelsen af nulemissionskøretøjer, herunder ved at sænke afgifterne på køb eller leasing af sådanne køretøjer samt støtte den nødvendige opladnings- og optankningsinfrastruktur. Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne til at gøre brug af disse muligheder.

Sådanne finanspolitiske foranstaltninger kan suppleres med udvidet brug af de tilgængelige muligheder i henhold til Eurovignetdirektivet, med vejbenyttelsesinstrumenter, hvor nulemissionskøretøjer kunne undtages, og ved at anvende indtægterne, såsom vejafgifter, til at støtte dekarboniseringen af vejtransportsektoren, herunder ved at investere i opladningsinfrastruktur. Dette er nærmere beskrevet i handlingsplanen for bilindustrien.

Når offentlige myndigheder har indført foranstaltninger til fordel for firmabiler (f.eks. gennem beskatning), opfordrer Kommissionen dem til at sikre, at disse er formuleret på en måde, der skaber et incitament til at vælge nulemissionskøretøjer frem for konventionelle køretøjer, og at der er inkluderet kriterier, der sikrer bæredygtighed og modstandsdygtighed i den europæiske forsyningskæde i overensstemmelse med handlingsplanen for bilindustrien. Kommissionen opfordrer desuden de offentlige myndigheder til også at overveje lignende foranstaltninger for andre typer virksomhedsflåder og til at anvende en del af indtægterne fra vejbenyttelsesafgifter til offentlig støtteinfrastruktur til opladning og optankning. Kommissionen vil også, som en del af sit grønne momsinitiativ, der er planlagt til 2026, overveje en gradvis fjernelse af momsfradraget for konventionelle køretøjer.

6.2. Muligheder på lokalt niveau med flåder til bytrafiktjenester

Flåder til bytrafiktjenester, såsom taxaer, hyrevogne og bildelingstjenester, udgør en anden type virksomhedsflåde med en stærk forbindelse til lokal og bymæssig mobilitet. De opererer typisk på grundlag af licenser, der er udstedt på lokalt niveau, og som fastsætter betingelserne for deres drift. Mange operatører af disse flådetyper har givet udtryk for, at de har til hensigt at spille en positiv rolle i dekarboniseringen af vejtransport. På grund af deres forretningsmodel, driftsområde og driftsmæssige krav afhænger valget om at skifte til nulemissionskøretøjer i høj grad, hvilke betingelser de lokale myndigheder fastsætter direkte eller indirekte.

Navnlig bliver adgang til opladningsinfrastruktur, der opfylder de operationelle krav for bytrafikflåden, ofte identificeret som en nøglefaktor. Dette kan være i form af både offentligt tilgængelige langsomme ladepunkter til opladning natten over for førere, der ikke har en garage og er afhængige af parkering på gaden, og hurtige ladepunkter, der giver mulighed for hurtig opladning under korte pauser i den daglige drift. Et andet centralt element er tilvejebringelse af operationelle incitamenter såsom at give nulemissionsflåder til bytrafiktjenester mulighed for at benytte særlige vognbaner eller give lettere adgang til parkering. Eksistensen af nul- og lavemissionszoner kan udgøre en vigtig faktor, der fremskynder denne omstilling, da behovet for at få adgang til disse områder vil gøre valget af et nulemissionskøretøj betydeligt mere attraktivt.

Ud over at skabe gunstigere betingelser for nulemissionskøretøjer for mobilitetstjenester i byerne kan lokale og regionale myndigheder spille en mere direkte rolle med hensyn til at fremskynde omstillingen ved at fastsætte krav til andelen af nulemissionskøretøjer, herunder kriterier for bæredygtighed og modstandsdygtighed i forsyningskæden, som en betingelse for udstedelse af licenser og koncessioner til deres drift.

Offentlige transportmyndigheder og operatører går forrest i omstillingen til nulemissionsflåder. I 2024 var hver tredje nye bybus, der blev registreret i EU, batteridrevet, hvilket udgør den største andel af nye nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder, men offentlige myndigheder står over for budgetmæssige begrænsninger i forbindelse med køb af yderligere nulemissionsbusser. Det vil være afgørende at sikre, at de rette betingelser er til stede, så de fortsat kan investere i denne løsning i de kommende år.

Kommissionen opfordrer de lokale og regionale myndigheder til at medtage krav om andelen af nulemissionskøretøjer i licensprocessen for lokale private flåder såsom taxa-, hyrevogns- og delebilsflåder, herunder kriterier for at sikre bæredygtighed og modstandsdygtighed i forsyningskæden i overensstemmelse med handlingsplanen for bilindustrien, til at skabe grundforudsætninger og sikre et passende udbud af opladningsinfrastruktur og overveje lokale incitamenter såsom privilegeret adgang til parkeringspladser eller brug af særlige vognbaner for at gøre tjenester, der tilbydes via nulemissionskøretøjer, mere attraktive. Kommissionen opfordrer også de nationale myndigheder til at støtte denne indsats ved at fastsætte gunstigere skattemæssige betingelser for erhvervskøretøjer med nulemission sammenlignet med konventionelle erhvervskøretøjer og ved at yde finansiel støtte og incitamenter til offentlige transportmyndigheder og operatører, der skifter til nulemissionsbusser.

6.3. Udlejningsvirksomheder: lufthavnenes pionerer

Køretøjer, der anvendes til kortvarig (få dage til få ugers) udlejning, f.eks. køretøjer fra udlejningsflåder i knudepunkter som lufthavne og jernbanestationer, kan være særligt effektive til at nå ud til et stort antal privatbiler, øge synligheden af nulemissionsløsninger, give mulighed for at prøve en ny drivlinje og imødekomme eksisterende brugerbekymringer som f.eks. rækkeviddeangst.

Desuden vil tilstedeværelsen af en flåde af elektriske udlejningskøretøjer i lufthavne eller andre mobilitetsknodepunkter tilskynde til en hurtigere etablering af offentlig og privat opladningsinfrastruktur (f.eks. ved hoteller, conferencecentre og turistområder) i det område, der betjenes af den pågældende lufthavn, hvilket igen vil øge synligheden yderligere og accelerere udbredelsen af nulemissionskøretøjer og samtidig fremme bæredygtig turisme.

På den anden side kan lufthavnenes udlejningsflåders kapacitet til at skifte til nulemissionskøretøjer være begrænset af lokale faktorer, som f.eks. tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur.

Når der skiftes til elektriske køretøjer, vil det for nogle af disse driftsmæssige krav vedkommende kræve en ekstra indsats på kort sigt at opfylde dem. Den nuværende hurtige skiftetid mellem udlejninger kan ikke sikres med langsom opladning alene. For at undgå betydeligt længere ventetider mellem udlejningerne vil det være nødvendigt at anvende hurtigopladere. Det forekommer også sandsynligt, at flere køretøjer vil blive returneret med mindre end fuldt opladet batteri på grund af den nuværende relativt begrænsede adgang til opladningsinfrastruktur i nærheden af lufthavnen. Flere køretøjer vil derfor skulle oplades hos biludlejningsfirmaerne.

Virksomheder, der driver store udlejningsflåder i lufthavne, vil derfor have brug for flere hurtige eller ultrahurtige ladepunkter og en opgradering af deres elnettilslutning for at sikre den nødvendige effekt. Behovet for at opgradere elnettilslutningen vil være endnu mere relevant, når flere udlejningsfirmaer opererer på de samme faciliteter – som det er tilfældet i de fleste lufthavne. Etableringen af opladningsinfrastruktur i de lufthavnsfaciliteter, hvor udlejningsbilerne opererer, er normalt ikke under disse virksomheders direkte kontrol, men er noget, lufthavnen skal stille til rådighed.

En koordineret tilgang, der involverer lufthavne og de forskellige udlejningsvirksomheder, der opererer på deres område, udgør derfor en vej frem med hensyn til at fremskynde udbredelsen af opladningsinfrastruktur og nulemissionskøretøjer i udlejningsflåder.

Senest i tredje kvartal 2025 vil Kommissionen iværksætte et initiativ, der har til formål at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer i udvalgte udlejningsflåder i lufthavne på grundlag af frivillige tilsagn fra de deltagende lufthavne og de deltagende udlejningsvirksomheder for at sikre opgraderede elnettilslutninger og lette udbredelsen af opladningsinfrastruktur, der anvendes af udlejningsvirksomheder i lufthavnsområder. I næste trin kan man inddrage andre mobilitetsknudepunkter som f.eks. jernbanestationer.

7. DE NÆSTE SKRIDT

En forøgelse af andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder kan medføre betydelige fordele i form af emissionsreduktioner, konkurrenceevne for europæiske originaludstørsfabrikanter og – hvis dette ledsages af passende politikker¹³ – også i form af retfærdighed i klimaomstillingen. Der er allerede foranstaltninger, der kan træffes på nationalt, regionalt og lokalt plan for forskellige typer virksomhedsflåder, og som giver umiddelbare fordele, men et lovgivningsinitiativ kan skabe de nødvendige retlige rammer på længere sigt for hele bilindustrien.

I det forberedende arbejde til det lovgivningsinitiativ, der skal fremlægges inden udgangen af 2025, vil Kommissionen bygge videre på resultaterne af den åbne offentlige høring om de overordnede problemer og egnetheden af mulige foranstaltninger, som Kommissionen gennemførte allerede i 2024.

Under denne høring blev der ikke opnået nogen klar enighed om omfanget og typen af foranstaltning i forbindelse med et muligt europæisk initiativ. Resultaterne af den åbne offentlige høring samt resultaterne af de dialoger med bilindustrien, der blev gennemført i den seneste måned, understreger relevansen af en løbende dialog med relevante interessenter. Det er grunden til, at Kommissionen ud over konsekvensanalyseproceduren for forslaget vil iværksætte en **dialog på højt plan** med relevante interessenter fra og med andet kvartal 2025 for at drøfte relevante foranstaltninger og handlemuligheder vedrørende virksomhedsflåder samt markedsdynamikker og -behov. Dette vil give mulighed for yderligere udveksling og samarbejde om at aktivere alle relevante aktører på nationalt og europæisk plan med henblik på en fremskyndet udbredelse af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

Under forberedelsen af **lovgivningsinitiativet** vil Kommissionen undersøge forskellige aspekter, herunder den type enheder, køretøjer og flåder, der skal prioriteres, ambitionsniveauet, indvirkningen på luftforurening, den territoriale dimension, vurdering af

¹³ Herunder skatte- og socialpolitikker i overensstemmelse med Rådets henstilling af 16. juni 2022 om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet.

teknologier og indvirkningen af masse og mængder på emissioner samt behovet for at sikre konkurrenceevnen og samtidig reducere indberetningsbyrden og de administrative byrder for virksomheder og navnlig SMV'er – som udgør størstedelen af aktørerne for visse typer erhvervskøretøjer – i overensstemmelse med prioriteterne i kompasset for konkurrenceevne.

Det er vigtigt, at løsningsmodellerne tager behørigt hensyn til regionale og andre særlige forhold og anerkender, at sådanne foranstaltninger skal gå hånd i hånd med passende incitamenter og den samlede finansielle kapacitet til etablering af passende opladningsinfrastruktur.

Udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder vil blive hjulpet på vej af andre foranstaltninger, der skal sikre den mest effektive anvendelse af købsstøtte på nationalt plan. I overensstemmelse med de foranstaltninger, der er bebudet i Kommissionens handlingsplan for bilindustrien, agter Kommissionen at arbejde tæt sammen med medlemsstaterne om skatteordninger og incitamenter for firmabiler, herunder om tilpasning til mulige tilgange og fælles kriterier (f.eks. bæredygtighed og modstandsdygtighed) for nationale incitamenter til virksomhedsflåder. Det er afgørende, at medlemsstaterne, hvor det er relevant, iværksætter en hurtig indsats for at skabe gunstige skattemæssige betingelser for nulemissionskøretøjer.