



## Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

**Center**  
Center for international klima  
og energi

**Kontor**  
EU-kontoret

**Dato**  
1. april 2025

**J nr.** 2025 - 1438

/ PEHPE

## Meddelelse om Dekarbonisering af Virksomhedsflåder

KOM (2025) 96

Notatet sendes tillige til Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 5. marts 2025 offentliggjort meddelelsen ”Dekarbonisering af virksomhedsflåder”. Meddelelsen indeholder Kommissionens definition af virksomhedsflåder (virksomheders køretøjer) samt en række eksempler på tiltag i medlemslandene, som har fremmet optaget af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåderne. Kommissionen annoncerer i meddelelsen, at den vil fremlægge et forslag til lovgivning på området i slutningen af 2025.

Meddelelsen medfører ikke i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsmæssige konsekvenser.

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse om grønne virksomhedsflåder velkommen. Regeringen støtter Kommissionens ambition om at fremme optaget af nulemissionskøretøjer, også i virksomhedsflåderne. Regeringen finder det vigtigt, at kravene i forordningerne om CO<sub>2</sub>-standarder for hhv. lette og tunge køretøjer fastholdes. Hvis disse mål skal nås, skal virksomheder i Europa begynde at købe nulemissionskøretøjer i højere grad, end det er tilfældet i dag. Regeringen har i høj grad prioriteret anvendelse af skatte- og afgiftspolitiske instrumenter og incitamenter bredt til alle køretøjs ejere og er umiddelbart skeptisk over for behovet for at regulere yderligere på efterspørgselssiden, når der allerede er vedtaget effektiv regulering for at øge udbuddet af nulemissionskøretøjer.

### 2. Baggrund

Europa-Kommissionen offentliggjorde den 5. marts 2025 en meddelelse om ” Dekarbonisering af virksomhedsflåder”, KOM (2025) 96. Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion den 24. marts 2025. Meddelelsen blev offentliggjort samtidig med Kommissionens handlingsplan for den europæiske bilindustri. Der henvises til separat grund- og nærhedsnotat herom.



Som led i den såkaldte "Fit for 55"-pakke er der vedtaget forordninger om CO<sub>2</sub>-standarder for lette<sup>1</sup> og tunge<sup>2</sup> køretøjer. Af forordningerne følger et krav om stop for salg af nye fossile person- og varebiler i 2035 samt CO<sub>2</sub>-reduktionskrav på 15 pct. i 2025 og 55 pct. i 2030 ift. 2021. For de tunge køretøjer gælder et krav om reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 90 pct. i 2040, mens alle nye bybusser skal være nulemission fra 2035.

### 3. Formål og indhold

Med meddelelsen ønsker Kommissionen at skitsere forskellige værktøjer og mulige handlinger, der kan fremme optaget af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåderne.

Kommissionen anfører i sin meddelelse, at den europæiske bilindustri er i hastig forandring mod nulemissionsmobilitet og digitalisering. Virksomhedsflåder (virksomheders køretøjer) spiller en central rolle i denne omstilling, da de udgør omkring 60 pct. af nyregistreringer af biler i EU. Kravene til køretøjsproducenterne er steget i 2025 og stiger yderligere i 2030 og 2035, og disse krav kan vanskeligt opfyldes uden en øget efterspørgsel efter nulemissionskøretøjer fra både private husholdninger og i erhvervssektoren. Omstillingen til nulemissionskøretøjer vil ikke blot reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-aftryk, men også forbedre luftkvaliteten i byområder og bidrage til EU's mål om klimaneutralitet i 2050. Desuden kan omstillingen øge europæiske bilproducenters konkurrenceevne i et globalt voksende marked for nulemissionskøretøjer.

Virksomhedsflåder omfatter alle køretøjer registreret af juridiske enheder. De kan inddeles i fem kategorier:

- Firmabiler – stilles til rådighed af arbejdsgivere og kan fungere som en væsentlig drivkraft i overgangen til nulemissionskøretøjer, især hvis skattepolitikken understøtter det. I mange EU-lande er firmabiler en vigtig del af ansættelsespakker, og derfor kan skatteincitamenter have stor effekt på valget af drivmiddel.
- Leasing – store aktører dominerer leasingmarkedet, hvilket giver mulighed for at implementere grønne krav og incitamenter i deres forretningsmodeller. Leasingsektoren spiller en vigtig rolle, da mange virksomheder og en betydelig del af husholdningerne foretrækker leasing frem for køb af køretøjer.
- Udlejning – biler og varevogne udlejes til virksomheder og privatpersoner, og en øget tilgængelighed af elektriske køretøjer kan øge forbrugernes erfaring og accept af teknologien. Korttidsudlejning giver forbrugere mulighed for at afprøve nulemissionskøretøjer uden at skulle investere i dem.
- Reelle flåder – inkluderer taxier, samkørselstjenester, delebiler, logistik og servicekøretøjer, busser og lastbiler, hvor en høj årlig køreafstand kan resultere i

---

<sup>1</sup> Forordning (EU) 2019/631 som ændret ved forordning (EU) 2023/851

<sup>2</sup> Forordning (EU) 2019/1242 som ændret ved forordning (EU) 2024/1610



store CO<sub>2</sub>-besparelser ved en omstilling til nulemission. Flåder, der anvendes til varelevering og offentlig transport, kan have særlig stor effekt.

- Producenters egne køretøjer – bl.a. test- og demonstrationskøretøjer, som kan give værdifulde data til at forbedre og optimere nulemissionskøretøjer.

Kommissionen anfører, at andelen af elbiler i nysalget oplevede et mindre fald i 2024. Andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder er stadig en smule lavere end blandt private købere. For at vende denne udvikling vurderer Kommissionen, at det er nødvendigt at styrke de finansielle incitament og forbedre opladningsinfrastrukturen.

Kommissionen finder, at leasing- og udlejningsbranchen har en unik mulighed for at skubbe markedet i en grønnere retning. Høje anskaffelsespriser, usikkerhed om restværdien af brugte køretøjer samt manglende hurtigladdere i knudepunkter som f.eks. lufthavne udgør dog barrierer.

Kommissionen nævner i meddelelsen en række eksempler på tiltag i medlemsstaterne, som har fremmet optaget af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåderne. I Belgien, Spanien og Tjekkiet har skattereform og fremskyndet afskrivning for elbiler øget salget af nulemissionskøretøjer. I Tyskland og Nederlandene har krav til nulemissionstaxiflåder vist sig effektive i at drive overgangen.

Kommissionen opregner en række muligheder for handling, der kan gennemføres nu:

- Skattepolitik: EU-landene bør tilpasse skatteregler for at fremme nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder, bl.a. gennem lavere afgifter på elbiler og forhøjede afgifter på forurenende køretøjer. Ligeledes kan virksomheder gives økonomiske fordele ved at skifte til elbiler.
- Lokal regulering: Byer kan kræve, at taxier og samkørselstjenester benytter nulemissionskøretøjer, hvilket vil have en positiv indvirkning på luftkvaliteten i byerne.
- Udlejningsselskaber og lufthavne: Samarbejde om opladningsinfrastruktur vil sikre, at flere elbiler kan bruges til korttidsudlejning.
- EU-initiativer: Kommissionen vil lancere en dialog med aktører for at sikre en hurtigere og mere effektiv omstilling.

Kommissionen planlægger en lovgivningspakke i slutningen af 2025 for at fremskynde omstillingen af virksomhedernes flåder. Fokus vil være på incitament, skattemæssige fordele og infrastrukturudvikling for at gøre nulemissionskøretøjer mere attraktive og tilgængelige for virksomheder.



#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

#### 5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

#### 6. Gældende dansk ret

Der redegøres ikke for gældende dansk ret, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

#### 7. Konsekvenser

##### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Der redegøres ikke for de lovgivningsmæssige konsekvenser, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen, der ikke i sig selv medfører lovgivningsmæssige konsekvenser.

##### *Økonomiske konsekvenser*

Meddelelsen medfører ikke i sig selv statsfinansielle, samfundsmæssige eller erhvervmæssige konsekvenser.

##### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Meddelelsen vurderes ikke i sig selv at have andre konsekvenser eller konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

#### 8. Høring

Kommissionens meddelelse om grønne virksomhedsflåder er den 6. marts 2025 sendt i høring i specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik og i specialudvalget for Transport med høringsfrist den 19. marts 2025.

Der er afgivet i alt 6 hørings svar.

DTL-Danske Vognmænd deler Kommissionens ambition om at styrke den grønne omstilling af virksomheders flåder og er enig i, at grøn omstilling af vejtransportsektoren kan yde et betydeligt bidrag til mindskelse af klimabelastningen. Af hensyn til transporterhvervets konkurrenceevne og effektivitet finder DTL det dog afgørende at sikre og bevare vognmandens suveræne beslutning om investeringer i nye køretøjer og dermed vognmandens valg af sammensætning af flåden. DTL afviser derfor enhver tanke om, at der fra lovgiver og myndigheders side fastsættes lovbestemte krav og måltal om grønne køretøjers andel af flåden for den enkelte vognmand.

DTL er enig i de årsager, der fremhæves i meddelelsen til, at vognmænd tøver med at indføre grønne køretøjer. Der er mange udfordringer, hvilket giver mulighed for at stimulere investeringerne i grønne køretøjer ved at forbedre rammebetingelserne for vognmændene. Blandt de fiskale incitamenter støtter DTL muligheden for at indføre et forhøjet afskrivningsgrundlag for grønne køretøjer. DTL kan derimod ikke støtte



tanken om at forringe muligheden for at afskrive og få godtgjort købsmoms ved investeringer i fossile køretøjer.

International Transport Danmark (ITD) anfører, at transporterhvervet ønsker at bidrage til den grønne omstilling, men det er nødt til at ske i et tempo, som passer med udviklingen, og som er økonomisk rentabelt. ITD bemærker, at meddelelsen omtaler et gradvist skifte til nulemission. ITD er enig i, at den usikre situation i verden også kan have en betydning i forhold til investeringer i nulemission, som på nuværende tidspunkt er dyrere i indkøb.

ITD bemærker, at der for nuværende for mange transportvirksomheder ikke er reelle alternativer, når det kommer til nulemissionslastbiler. Her er det afgørende, at der er en infrastruktur tilgængelig til at lade, samt at køretøjet har en vis rækkevidde. I forhold til infrastrukturen kører mange transportvirksomheder ikke i fast rute mellem lokationer, hvorfor de vil være afhængige af, at der er tilstrækkeligt med offentlige tilgængelige ladestander, hvor effekten også er tilstrækkelig høj. Dette mangler stadig på nuværende tidspunkt. Så længe udfordringen med infrastrukturen ikke er løst, vil andre faktorer såsom økonomiske tiltag (eks. lavere vejafgift) have begrænset effekt.

DI Transport anerkender og støtter intentionen om at skabe positive incitamenter for dekarbonisering af virksomhedsflåder som skitseret i meddelelsen fra Kommissionen. Man er enig i, at en øget anvendelse af nulemissionskøretøjer kan have betydelige miljømæssige fordele. DI Transport fremhæver, at der allerede er indført en række EU-reguleringer inden for landtransport, herunder EU-kvotesystemer (ETS2) og skærpede CO<sub>2</sub>-standarder for personbiler, varebiler og lastbiler, som fremmer den grønne omstilling af virksomhedernes køretøjsflåder. Man mener derfor, at yderligere regulerende krav, såsom specifikke procentkrav til grønne flåder, kan medføre en unødvendig belastning af branchen og risikerer at hæmme den europæiske konkurrencekraft.

DI Transport anbefaler, at Kommissionen fokuserer på at understøtte omstillingen gennem incitamenter og støtteordninger, uden at indføre nye bindende krav, som kan skabe ekstra pres på virksomhederne. En sådan tilgang vil fremme en bæredygtig overgang til nulemissionskøretøjer.

Dansk Erhverv anerkender de udfordringer, som Kommissionen fremhæver i meddelelsen, og støtter overgangen til nulemissionskøretøjer for at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i transportsektoren. Dansk Erhverv understreger vigtigheden af at fastholde kravene til producenterne, idet udbudssiden bør være den primære drivende kraft i udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Når nulemissionskøretøjerne er økonomisk attraktive, vil rationelle aktører naturligt vælge dem.



Dansk Erhverv ser med skepsis på reguleringstiltag rettet mod efterspørgselsiden (flådeejerne), idet der kan være flere uhensigtsmæssigheder herved, som kan få negativ betydning for konkurrenceevnen. Der bør i stedet være fokus på at skabe gunstige rammevilkår, der understøtter flådeejerne i en markedsdrevet overgang til nulemissionskøretøjer, herunder den nødvendige udrulning af ladeinfrastrukturen mm. Dansk Erhverv noterer sig, at meddelelsen er meget vag ift. hvilke specifikke lovgivningsmæssige forslag, der kan forventes at blive fremlagt, hvilket gør det vanskeligt at forholde sig konkret til. Dansk Erhverv ser derfor frem til at modtage forslagene, hvor man vil tage nærmere stilling. Det bemærkes dog, at det er vigtigt, at kommende tiltag er præcise omkring hvilke typer af køretøjer og virksomheder, der vil være omfattet.

TID, Trafikselskaberne i Danmark, er allerede langt med den grønne omstilling og forventer, at 90 pct. af flåden vil være emissionsfri i 2030. TID finder det positivt, at Kommissionen planlægger initiativer, der kan fremme den grønne omstilling af virksomhedsflåder. Man opfordrer til, at det afklares, hvordan flextrafikken indgår i arbejdet med dekarbonisering af virksomheders køretøjsflåder, da det især er her, at man ser udfordringer med rammevilkår for omstilling til nulemissionskøretøjer.

TID bemærker, at ændringer i skattefordele for nulemissionskøretøjer eller skatteulempelser for fossile køretøjer ikke vil påvirke priserne på de køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport, idet sådanne køretøjer i Danmark allerede er fritaget for disse skatter, hvorfor dette i denne branche ikke vil skabe incitament til omstilling til nulemissionskøretøjer.

Danske Speditører er positive over for tiltag, der kan bidrage til dekarboniseringen. Vedr. evt. fritagelse for vejafgifter af nulemissionskøretøjer efterlyser man en egentlig analyse af vejafgifternes betydning for kørselsmønstre og –adfærd. Danske Speditører støtter en snarlig fremlæggelse af en samlet plan for at fremskynde udrulningen af opladningsknudepunkter for tunge køretøjer langs vigtige logistikkorridorer med fokus på strømlining af tilladelser, mobilisering af finansiering til risikobegrænsende investeringer og tilknytning til bestemmelserne for specifikke netprioritetsområder.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der er ikke kendskab til andre medlemslandes holdning til meddelelsen.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse om grønne virksomhedsflåder velkommen. Regeringen støtter Kommissionens ambition om at fremme optaget af nulemissionskøretøjer, også i virksomhedsflåderne. Regeringen finder det vigtigt, at kravene i forordningerne om CO<sub>2</sub>-standarder for hhv. lette og tunge køretøjer fastholdes. Hvis disse mål skal nås, skal såvel forbrugerne som virksomhederne i Europa begynde at købe nulemissionskøretøjer i højere grad, end det er tilfældet i dag.



Regeringen har i høj grad prioriteret anvendelse af skatte- og afgiftspolitiske instrumenter og incitamenter bredt til alle køretøjsejere og er umiddelbart skeptisk over for behovet for at regulere yderligere på efterspørgselssiden, når der allerede er vedtaget effektiv regulering for at øge udbuddet af nulemissionskøretøjer.

Regeringen er for indeværende ved at analysere spørgsmålet nærmere og vil tage endelig stilling, når det af Kommissionen annoncerede forslag til ny lovgivning på området foreligger.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.