



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

18. marts 2022

## Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 73 (Alm. del) af 14. december 2021 stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL)

### Spørgsmål

Det Miljøøkonomiske Råd har netop fremlagt en rapport i december 2021, der bl.a. indeholder en analyse af de eksterne omkostninger ved bilisme. Vil ministeren forklare, hvorledes de forudsætninger, som det Miljøøkonomiske Råds formandskab anvender i analysen af de eksterne omkostninger ved bilisme, adskiller sig fra de forudsætninger, som Finansministeriet anbefaler, at centraladministrationen anvender i analyser af de eksterne omkostninger ved bilisme, jf. Finansministeriets Nøgletalskatalog og de seneste transportøkonomiske enhedspriser.

### Svar

Inden for de seneste år har flere forskellige analyser vist en betydelig variation i estimaterne for de eksterne omkostninger ved kørsel.

I analyserne er det forsøgt at fastlægge størrelsesordenen af de eksterne effekter ved kørsel, herunder ved differentiering efter tid og sted for kørslen samt drivmiddel. Blandt andet har *De Økonomiske Råd* inden for de seneste år præsenteret to sådanne analyser.<sup>1</sup> *Vejdirektoratet* har ligeledes for nyligt lavet en ny analyse af de eksterne effekter knyttet til trængsel. Analyserne varierer betydeligt i deres estimater for de eksterne omkostninger knyttet til bilkørsel.

Fx konkluderer Det Miljøøkonomiske Råd (DMØR) i deres nyeste analyse fra 2021, at de eksterne omkostninger forbundet med privatbilismen overordnet set er af en størrelsesorden, der betyder, at biler er *underbeskattet*, mens tidligere opgørelser har vist, at beskatningen af konventionelle biler *overstiger* de eksterne omkostninger ved kørsel med 30-60 pct., jf. DMØR, *Økonomi og Miljø 2018*.

Ændringen i DMØR's nyeste analyse skyldes især, at DMØR anvender langt højere marginale eksterne omkostninger for trængsel og ulykker end tidligere. For *ulykker* er de marginale eksterne omkostninger tredoblet i forhold til DMØR 2018. Ifølge rapporten skyldes det, at der er korrigeret for mørketal, dvs. at der er taget højde for, at ikke alle ulykker rapporteres til politiet. For *trængsel* er de eksterne omkostninger i DMØR's model opdateret med afsæt i et arbejde i *Vejdirektoratet*.

---

De Økonomiske Råd (2018), "*Økonomi og Miljø 2018*" og De Økonomiske Råd (2021), "*Økonomi og Miljø 2021*".

I opdateringen øges de marginale eksterne omkostninger for trængsel til det fire-dobbelte i forhold til 2018. DMØR har desuden lagt til grund, at trafikarbejdet stiger med 71 pct. fra 2013 og frem mod 2030, hvilket påvirker størrelsen af ekster-naliteten.

I nylige opgørelser fra Vejdirektoratet er skønnet for trængslen et resultat af en modelberegning i Landstrafikmodellen, hvor generelle speed flow-kurver ekstra-poles til en situation med 5 pct. højere trafik på en given strækning. Vejdirekto-ratets opgørelse beregner trængsel på baggrund af en fremskrivning til 2025.

Det er Finansministeriets vurdering, at de store ændringer, der er sket i konklusio-nen vedr. de eksterne omkostningers karakter mellem de forskellige analyser, giver anledning til grundigere at undersøge forskellen i metoder og følsomheder i de en-kele analyser. Forskellene i størrelsen på de eksterne effekter kan have stor betyd-ning i samfundsøkonomiske analyser.

Det bemærkes derudover, at Vejdirektoratet i sit dokumentationsnotat vedr. opda-teringen i juni 2020 skriver, at *"generelt vil der være særdeles stor forskel på den reelle effekt pr. kørt km, af forskellige tiltag og projekter, bl.a. afhængigt af, hvor de har effekt. Mere kon-crete bud vil derfor ofte være at foretrække. Men gns. priserne her kan anvendes som grove bud, i mangel af bedre, og vil formentligt være velegnede til at regne på nogle former for landsdækkende tiltag."*<sup>2</sup>

Finansministeriet ønsker på baggrund af ovenstående, at der skabes større klarhed om baggrunden for de forskellige metoder og resultater. Der er derfor taget initia-tiv til at nedsætte en tværministeriel arbejdsgruppe, der bl.a. har til formål at kort-lægge og vurdere enhedsværdier for de eksterne omkostninger knyttet til bilkørsel, hvilket bl.a. vil gøres på baggrund af de foreliggende analyser. Transportministe-riet, Skatteministeriet og Finansministeriet vil deltage i arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppen vil som en del af sit arbejde bl.a. skulle kortlægge og belyse, hvor-dan de forskellige estimater for de eksterne omkostninger ved kørsel adskiller sig fra hinanden i de forskellige analyser, der er foretaget inden for de senere år. I den forbindelse forventes det også mere detaljeret belyst, hvorledes de forudsætninger, som det Miljøøkonomiske Råd anvender i deres analyse, adskiller sig fra forudsæt-ningerne i de Transportøkonomiske enhedspriser.

Med venlig hilsen

Nicolai Wammen  
Finansminister

---

<sup>2</sup> Vejdirektoratet (2020), *Opdatering af trængselsomkostninger pr. km*