



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

29. juni 2022
2022-3698

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 7. juni 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested EL.

Spørgsmål nr. 521:

”Det fremgår af EEU alm. del – bilag 519 på side 10, at ”Et separat ETS for vej-transport og bygninger forventes med betydelig usikkerhed i gennemsnit en prisstigning på 1-2 kr. pr. liter benzin eller diesel...”

www.ft.dk/samling/20211/almdel/EEU/bi-lag/519/2577715.pdf

Vil ministeren redegøre for, hvad denne prisstigning alt andet lige (dvs. i forhold til eksisterende trafikprognoser) vil betyde for den trafikale udvikling, og hvordan det vil påvirke samfundsøkonomien i vejprojekterne i Infrastrukturplan 2035?”

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der oplyser:

”Det antages i nedenstående, at prisstigningen bliver en netto-stigning, dvs. ikke modsvares af ændringer i eksisterende afgifter.

Hvis det bliver dyrere at køre i bil, vil det alt andet lige medføre et fald i trafikarbejdet (kørte km) i bil. Vejdirektoratet vurderer, at en prisstigning på 1-2 kr. i 2019 (før Corona og med få ikke-fossile køretøjer) ville have medført et fald i trafikarbejdet på ca. 2-4 pct. for personbiler.

I f.eks. 2035 og 2050, forventes en væsentligt lavere andel fossile køretøjer. Her forventes et fald i trafikarbejdet på hhv. ca. 1,3 - 2,6 pct. i 2035 og ca. 0,3 - 0,6 pct. i 2050, i forhold til en situation uden afgiften. Efter 2060, når næsten alle personbiler forventes at være ikke-fossile, vil betydning være minimal.



Den ekstra afgift kan tænkes at medføre en hurtigere overgang fra fossile biler til f.eks. elbiler, hvilket vil give et mindre fald i trafikarbejdet end ovenstående.

Vare- og lastbiler er mindre prisfølsomme overfor kørselsomkostninger, og vil derfor forventes at have lavere fald i trafikarbejdet.

Højere kørselsomkostninger må forventes at have en tilsvarende effekt på de samfundsøkonomiske beregninger af vejinfrastrukturprojekter. Anvendelsen af infrastrukturen må i de fleste tilfælde forventes at blive mindre end forudsat, hvilket giver færre trafikanteffekter. Den ekstra kørsel, som ny vejinfrastruktur ofte medfører, vil formindskes med en ekstra afgift, hvilket vil være en fordel for f.eks. klimaet (CO₂). Hvordan infrastrukturens betydning for f.eks. støj og uheld påvirkes af afgiften, vil afhænge af de konkrete projekter – mindre trafikspring vil være en fordel, men mindre påvirkning af rutevalget kan give en negativ effekt. Infrastrukturens betydning for offentlige nettoindtægter fra afgifter vil på den ene side stige pga. den nye afgift pr. km, og på den anden side falde pga. det lavere trafikarbejde.

Samlet set vurderer Vejdirektoratet, at en ny afgift i begrænset omfang vil medføre mindre rentable vejprojekter, end forudsat i forbindelse med arbejdet med Infrastrukturplan 2035. Men da de fleste af projekterne først forventes at stå klar mellem 2030 og 2035, og da den samfundsøkonomiske kalkulationsperiode er frem til 50 år efter åbning, vurderes den samlede betydning af afgiften til at være meget begrænset. ”

Med venlig hilsen

Trine Bramsen