



Klima-, Energi-, og Forsyningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Ministeren

Dato  
11. september 2023

J nr. 2023 - 3262

Klima-, Energi-, og Forsyningsudvalget har i brev af 7. juni stillet mig følgende spørgsmål 286 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

### Spørgsmål 286

Vil ministeren redegøre for, om skyggepriserne for de vejtransportrelaterede virkemidler i »Klimaprogram 2022« er blevet opdaterede til at afspejle de i »Transportøkonomiske Enhedspriser 2.0« højere satser for trængsel, og om beregningerne tager højde for den økonomiske værdi af brændselsbesparelsen ved langsomme kørsel?

### Svar

I Klimaprogram 2022 er der skønnet skyggepriser for en række tiltag i vejtransportsektoren, jf. tabel 1.

Tabel 1

Omkostninger og reduktioner for udvalgte virkemidler i vejtransportsektoren

	Reduktion i 2025 (mio. ton CO <sub>2</sub> e)	Reduktion i 2030 (mio. ton CO <sub>2</sub> e)	Gns. Skygge- pris (kr./ton CO <sub>2</sub> e)
CO <sub>2</sub> -afgift på benzin og diesel på yderligere 100 kr. per ton	0,4	0,3	3.400*
Pulje til driftsstøtte til produktion af PtX og iblanding	0,0	0,0 - 0,7	2.300 - 4.900*
Forhøjelse af CO <sub>2</sub> e-fortrængningskrav til 10 pct.	1,4	0,9	2.700
Sænkelse af hastighedsgrænse til 100 km/t**	0,5	0,5	11.500
Pulje til støtte af CO <sub>2</sub> -reduktioner ved anvendelse af PtX-produkter	0,0	0,0-0,1	1.950-5.400*
Pulje til drifts- og konverteringsstøtte til lastbiler	0,0	<0,1	5.750
Stramning af energi- og miljøkrav til taxier fra 2025	0,0	0,0	2.000

Anm.: \* Sideeffekter er ikke medregnet

\*\* Tiltaget vedr. sænkelse af hastighedsgrænse til 100 km/t på motorveje er opdateret pba. en fejl i tidligere beregning. For yderligere antagelser bag beregningerne, se gerne svar på KEF alm. del. spm. 77.

Kilde: Klimaprogram 2022

Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20  
1060 København K

T: +45 3392 2800  
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/3



Beregningsgrundlaget ift. trængselsomkostningerne, og hvorvidt der er taget højde for den økonomiske værdi af brændselsbesparelsen ved langsommere kørsel, er redegjort for de enkelte virkemidler nedenfor.

For de bagvedliggende antagelser for beregninger af skyggepriser af de enkelte virkemidler i Klimaprogram 2022, henvises til *svaret på KEF alm. del. spm. 77*.

Det bemærkes, at effektvurderingerne til Klimaprogram 2022 var baseret på et øjebliksbillede af daværende viden, grundlag og antagelser, hvorfor det ikke vil kunne udelukkes, at estimaterne ændres ved nye beregninger af lignende initiativer.

### ***CO<sub>2</sub>-afgift på benzin og diesel på yderligere 100 kr. pr. ton***

Skatteministeriet oplyser, at estimatet for den gennemsnitlige skyggepris ved en CO<sub>2</sub>-afgift på benzin og diesel på yderligere 100 kr. pr. ton<sup>1</sup> er beregnet uden sideeffekter. Dermed indgår trængselsomkostninger mv. ikke i skønnet.

### ***Pulje til driftsstøtte til produktion af PtX og iblanding***

Tiltaget forventes ikke have nogen effekt på kørselsomfang mv. da puljen dækker alle meromkostninger, så prisforskellen mellem fossile brændstoffer og PtX-brændstoffer udlignes. Det har derfor ikke været relevant at regne på trængselseffekter.

### ***Forhøjelse af CO<sub>2</sub>e-fortrængningskrav til 10 pct.***

Der er medtaget trængselseffekter som del af beregningen af sideeffekter. De opdaterede Transportøkonomiske enhedspriser er ikke medtaget i beregningen, da disse udkom i medio 2022 relativt tæt på udgivelsen af Klimaprogram 2022, og de nyeste omkostningsskøn for trængsel fra Transportøkonomiske Enhedspriser blev derfor ikke brugt i beregningerne.

### ***Sænkelse af hastighedsgrænse til 100 km/t***

Transportministeriet oplyser, at grundlaget for beregningerne bag tiltaget er trafikmodelkørsler med GMM (tidl. Landstrafikmodellen) og beregninger af trafikmodelkørslerne med "Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse" (TERESA). I TERESA anvendes de transportøkonomiske enhedspriser version 2.0.

For trængsel anvender Vejdirektoratet normalt ikke de marginale eksterne omkostninger fra Transportøkonomiske Enhedspriser, når der foreligger trafikmodelberegninger fx fra GMM, som er tilfældet for denne beregning. Det skyldes, at enhedspriserne er et udtryk for den gennemsnitlige marginale effekt for hele landet eller den

---

<sup>1</sup> Med KF22's forudsætninger om indholdet af biobrændstof i benzin og diesel til vejtransport i 2030 svarer det til en afgiftsstigning på 23,5 øre pr. liter diesel og 21,6 øre pr. liter benzin.



gennemsnitlige marginale effekt opdelt på land og by, mens trafikmodelberegningerne kan estimere trængslen for specifikke strækninger i Danmark og derved give et mere nøjagtigt billede af trængselseffekten. Herefter anvendes enhedsværdier for tidsværdierne (kr. pr. time) til at omregne trafikmodellens trængselsværdier fra timer til kr.

Den økonomiske værdi af brændselsbesparelsen ved langsommere kørsel for trafikanterne er medtaget i den samfundsøkonomiske beregning (TERESA) – inkl. afledte effekter heraf fx på afgifter. Brændstofsbesparelserne er dog ikke inkluderet i trafikmodellen, og dermed ikke i trafikberegningerne (GMM).

Det er således kun hastighedsændringen (og ikke også brændstofbesparelsen) i tiltaget, der har påvirket trafikanternes adfærd i form af fx rutevalg og kørselsomfang. Havde brændstofbesparelsen været medtaget i trafikmodellen, ville man forvente at bilisterne ville køre en anelse mere, som dels ville give nogle positive effekter for bilisten (nyttegevinst) og dels nogle negative eksterne effekter for samfundet i form af mere støj, luftforurening, trængsel etc. Samlet set kan der ikke umiddelbart konkluderes noget om fortegnet på den samlede samfundsøkonomiske effekt af at inkludere brændstofbesparelsen i trafikmodellen.

#### ***Pulje til drifts- og konverteringsstøtte til lastbiler***

Tiltaget forventes ikke have nogen effekt på kørselsomfang mv., da det antages at tunge nulemissionslastbiler, der støttes med midler fra puljen, har det samme kørselsomfang og kørehastighed, som fossile alternativer. Derfor har det ikke været relevant at regne på trængselseffekten.

#### ***Stramning af energi- og miljøkrav til taxier fra 2025***

Transportministeriet vurderer, at tiltaget kun vil have en marginal til ingen effekt på trængsel og hastigheden på taxier. Tiltagets effekt på trængsel indgår derfor ikke i beregningerne, herunder enhedsprisen for trængsel. Tilsvarende indgår hastighedsændringer heller ikke i beregningerne, hvorfor der ikke tages højde for en eventuel økonomisk værdi af ændrede kørselshastigheder.

Med venlig hilsen

Lars Aagaard