

## Opdatering af de Transportøkonomiske Enhedspriser til version 2.1

En ny udgave af enhedspriserne foreligger og omfatter nedenstående ændringer i forhold til version 2.0 fra maj 2022:

### Økonomiske forudsætninger til 2100

- Ny BNP per capita og inflation fra Økonomiministeriets Økonomisk Redegørelse, august 2024.
- Ny befolkningsfremskrivning fra Danmarks Statistik, maj 2024.
- Skatteforvridningsfaktoren er i overensstemmelse med Finansministeriets vejledning fra juni 2023 sænket fra 10% til 0%, men arbejdsudbudsgevinsten ved pendling og erhvervskørsel er bibeholdt på 10%.

Ændringerne i BNP og inflation er generelt moderate, er ændret omkring 2022-24, og befolkningsvæksten er reduceret betydeligt.

### Priser på drivmidler

- Det er indlagt nye priser på benzin og diesel, nye tillæg for biobrændstoffer og nye iblandingsprocenter for biobrændstoffer fra Klimafremskrivning 2024. Endeligt er ifølge den politiske aftale af 15. april 2024 dieselafgiften hævet med 50 øre/liter fra 2025 og frem.
- Afgiftssatsen for el til elbiler tager nu højde for den midlertidige fjernelse af elafgiften i første halvår 2023. Desuden tages der højde for, at der nu skal betales moms af den elafgift, der refunderes for el-bilsbrugere med en aftale om procesbaseret opladning.

Ændringerne er generelt små, men drivmiddelpriserne i de første fremskrivningsår er hævet betydeligt.

### Infrastrukturforudsætninger

- Baneafgifter og brotakster er opdateret med tal fra Finanslovsforslaget for 2025.

Ændringerne er små.

### Tidsværdier

- Ingen ændringer.

### Kørselsomkostninger

- Vejafgiften for lastbiler, der træder i kraft i 2025, er nu indlagt, og Eurovignetten er samtidigt nulstillet. I forhold til den oprindelige ordning er vejafgiftssatsen reduceret med 19% i 2025-2027 og med 12% i 2028 jf. den politiske aftale af 15.

april 2024. Der er på nuværende tidspunkt ikke ændret i afgiften i 2029 og frem, da der i aftalen ikke er afsat penge til en reduktion efter 2028.

- Udligningsafgiften for dieselpersonbiler er sænket 2025-2026 jf. den politiske aftale af 15. april 2024.
- Der er fejlrettet i omkostningerne til reparation og vedligeholdelse for varebiler. For el-varebiler er disse omkostninger reduceret markant, mens de er hævet for dieselvarebiler.
- Sænkningen af bundfradraget for nul-emissionspersonbiler 2024-2025 fra FL24 er indlagt.
- Der er sket små ændringer i bilafgifterne generelt på basis af nye antagelser om fremtidige ændringer i bilernes CO<sub>2</sub>-udledning fra Klimafremskrivning 2024.
- Drivmiddelfordelingen for personbiler, varebiler og lastbiler er opdateret på basis af Klimaministeriets 2024. Indfasningen af elbiler sker nu hurtigere end før.
- Andelen af opladningshybriders kørsel, der sker på el, er sænket fra 50 til 30 % med Klimafremskrivning 2024 som kilde.
- Omkostningerne til udskiftning af batterier til elbiler er fjernet, da det nu antages, at batteriet holder i hele bilens levetid.
- De gennemsnitlige kørselsomkostninger for cykler omfatter nu 17% elcykler baseret på data for 2023 fra Transportvaneundersøgelsen, og de er derfor lidt højere end tidligere.

Bortset fra kørselsomkostningerne for varebiler og drivmiddelfordelingen er ændringerne små.

### **Operatøromkostninger**

- Omkostningerne for busoperatører er opdateret med regnskabstal for 2022.

### **Eksterne omkostninger, enhedspriser**

- Priserne på CO<sub>2</sub>-udledning er opdateret med nye værdier fra Finansministeriets nøgletalskatalog, februar 2024. Både den lave og den høje pris er nu hævet betydeligt, især efter 2030.
- De marginale eksterne omkostninger for uheld og trængsel på vej er revideret med input fra Vejdirektoratet på baggrund af et tværministerielt arbejde. Trængselsomkostningerne dækker nu det gennemsnitlige trafikarbejde for hele året (mod før kun hverdage). Endvidere er krydsforsinkelser nu inkluderet, og omkostningerne afspejler nu en forventet vækst i trængslen i fremtiden. Uheldsomkostningerne er sænket markant primært på grund af en stor sænkning i risikoen for personskader i trafikken, men også på grund af metodeændringer.
- De marginale eksterne omkostninger omfatter nu også elbusser.
- Der er sket en mindre fejlrettelse i andelen af sololastbilers fordeling af kørsel land/by.
- Merrisiko for uheld med elcykler er opdateret og er nu lidt lavere end før.