


Skatteministeriet

30. juni 2016
J.nr. 16-0709869

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 500 af 6. juni 2016 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ifølge svaret på TRU alm. del – spørgsmål 389 vil de samfundsøkonomiske gevinster ved lavere partikeludledning, lavere CO₂-udledning og mindre støj være 22.917 kr., hvis en ny dieselbus udskiftes med en elbus i 2016. CO₂-priserne forventes at stige fra 82 kr. pr. ton i 2016 til 311 kr. pr. ton i 2032. Hvor stor vil de årlige samfundsøkonomiske gevinster være, hvis der tages højde for, at elbusser indføres gradvist over 15 år fra 2018, samt at elbusser kun er driftsmæssigt realistisk på de ca. 40 pct. af de danske buskilometer, der kører på kortere byruter?

Svar

Det skal bemærkes, at der i dette spørgsmål alene spørges til de samfundsøkonomiske gevinster ved en reduktion i de eksterne omkostninger, som følge af lavere CO₂-, NO_x- og partikeludledninger, samt mindre støj ved at en elbus erstatter en dieselbus. En samlet samfundsøkonomisk konsekvensberegning indebærer, at der vil skulle tages højde for en lang række yderligere faktorer, herunder investeringer i infrastruktur, priserne på diesel- og elbusser, udviklingen i priserne på diesel og el, samt forventningerne til renteniveauet m.m.

Ved opgørelsen af de reducerede eksterne omkostninger for perioden 2018-2032 ved at en elbus erstatter en ny konventionel dieselbus, er der taget udgangspunkt i de transportøkonomiske enhedspriser, som anvendt i besvarelsen af SAU alm. del, spørgsmål 499.¹

Trafik- og Byggestyrelsen har, på grundlag af et groft overslag, oplyst, at korte ruter på ikke over 200 km udgør ca. 15 pct. af det samlede trafikarbejde for rutebusser, og at korte og mellemlange ruter på ikke over 400 km udgør ca. 71 pct. af det samlede trafikarbejde for rutebusser. Det giver en øvre og nedre grænse for potentialet for elbusser i rutekørslen. Midtpunktet svarer til 43 pct. På den baggrund forudsættes det, at 43 pct. af det samlede trafikarbejde med rutebusser efter 18 år udgøres af elbusser.

Det er herudover forudsat, at bestanden af busser i rutekørsel udgør 6.500 stk., og at der nyregistreres 650 busser om året, således at levetiden for en bus er 10 år. I lighed med beregningerne i besvarelsen af SAU alm. del, spørgsmål 499 er det endvidere forudsat, at en bus i gennemsnit kører 70.000 km om året svarende til et samlet trafikarbejde med rutebusser på 455 mio. km om året.

Med hensyn til elbusserne er det beregningsteknisk forudsat, at der i 2018 nyregistreres 47 stk., og at nyregistreringerne stiger med 47 stk. i 6 år, hvorefter de udgør ca. 280 stk. svarende til ca. 43 pct. af alle nyregistreringer af busser. Herved vil elbusser efter 15 år (dvs. i 2032) udgøre 43 pct. af bestanden.

¹ Det skal bemærkes, at priserne på CO₂, ifølge de transportøkonomiske enhedspriser, stiger fra ca. 82 kr. pr. ton i 2016 til 347 kr. pr. ton i 2032. Disse enhedspriser er anvendt i beregningerne ovenfor.

På baggrund af de gjorte forudsætninger skønnes det, at reduktionen i de eksterne omkostninger gradvist vil stige fra 5 mio. kr. i 2019 til 85 mio. i 2032 opgjort i 2016 niveau, *jf. tabel 1.*

Tabel 1. Reduktion i de eksterne omkostninger forbundet med buskørsel ved gradvis indfasning af elbusser over 15 år fra 2018

År	Antal elbusser i bestanden	Reduktion i eksterne omkostninger pr. elbus, kr.	Samlet reduktion i eksterne omkostninger, mio. kr.
2018	47	24.290	0
2019	140	24.440	5
2020	280	24.550	5
2021	466	24.730	10
2022	699	24.850	15
2023	978	24.940	25
2024	1.258	25.020	30
2025	1.537	25.080	40
2026	1.817	25.660	45
2027	2.096	26.290	55
2028	2.329	27.450	60
2029	2.516	28.530	70
2030	2.655	29.550	75
2031	2.748	30.360	80
2032	2.795	31.090	85

Kilde: Egne beregninger på baggrund af besvarelsen af SAU alm. del, spørgsmål 499.
Anm: Alle beløb er i 2016-niveau.