

NOTAT

Dato
J. nr. 2015-7010

Notat til svar af TRU spørgsmål 127 vedr. miljøeffekter i den samfundsøkonomiske analyse

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 19. november 2015 bedt om en redegørelse for, hvordan miljøeffekter medregnes i samfundsøkonomiske analyser, og herunder om det kan forholde sig sådan, at færre bilture som følge af et projekt kan tælle negativt i en analyse af projektet.

Dette notat er udarbejdet med henblik på at besvare dette.

I Transport- og Bygningsministeriets samfundsøkonomiske metodegrundlag indgår trafikens påvirkning af miljøet gennem de såkaldte eksterne omkostninger. Det drejer sig om trafikens luftforurening, klimapåvirkning, støj og uheld.

Marginale eksterne omkostninger angivet i kroner per kilometer, 2015-priser

	Luft- forurening	Klima- forandringer	Støj	Uheld	I alt
Benzin 4 pers	0,01	0,02	0,05	0,24	0,32
Diesel 4 pers	0,05	0,01	0,05	0,24	0,35
El 4 pers	0,01	0,01	0,02	0,24	0,28

Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser 1.5, udgivet af DTU Transport

Værdisætningen af de eksterne omkostninger i tabellen anvendes i praksis ved, at det kan beregnes, hvor meget påvirkningen af miljøet reduceres, hvis der køres mindre i personbil, og omvendt hvor meget påvirkningen af miljøet øges, hvis der køres mere. I konkrete analyser, kan miljøpåvirkningen altså isoleret set bidrage med en samfundsøkonomisk gevinst eller en samfundsøkonomisk omkostning.

Effekter i form af trængsel og slid på vejnettet er også eksterne omkostninger. Trængsel medregnes i de samfundsøkonomiske beregninger, hvor der således tages højde for trafikanternes påvirkning af hinanden og deraf adfærden. Denne effekt udgør, jf. *Transportøkonomiske Enhedspriser 1.5*, en omkostning på 0,38 kroner per ekstra køretøjskilometer. Vejslid har effekt på driftsomkostningerne på vejområdet. Denne effekt udgør, jf. *Transportøkonomiske Enhedspriser 1.5*, en omkostning på 0,01 kroner per ekstra køretøjskilometer.



Bilkørsel er som bekendt højt beskattet i Danmark. Staten får derfor et lavere provenu fra afgifter, hvis der køres mindre. Køres mindre i personbil, vil statens marginale provenu fra de bilrelaterede afgifter blive reduceret med 0,80 kroner per kilometer. Dette er ikke i sig selv et samfundsøkonomisk tab. Der overføres blot penge fra staten til borgerens lomme – i den forstand er samfundet lige rigt. Imidlertid skal statens tab af provenu i givet fald finansieres, hvilket antages at foregå over indkomstskatten, som dermed giver anledning til arbejdsmarkedsforvridning. Dette er en samfundsøkonomisk omkostning på 0,20 kroner per mistet krone i statens provenu.

Det er derfor korrekt, at færre bilture – det vil sige en reduktion i antallet af kørte kilometer i bil – i visse tilfælde på grund af arbejdsmarkedsforvridningen kan bidrage negativt i en samfundsøkonomisk analyse. Generelt vil det dog være afgørende for udfaldet af analysen, hvad der er årsag til, at bilisterne kører mindre i bil. Brugeren kan f.eks. ønske at skifte væk fra bilen, fordi der opleves nogle gevinster i form af sparet rejsetid, hvilket ligeledes medregnes.