

TRANSPORTMINISTERIET

# OPDATERING AF KØRSELS- OMKOSTNINGER FOR PERSON- OG VAREBILER 2019

DOKUMENTATIONSNOTAT

ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

1	Indledning	1
2	Ændringer i årgange	2
3	Opdatering af realitetsfaktor.	2
4	Bilpriser og afgifter	3
5	Ejerafgift	4
6	Årskørsel	4
7	Fordeling på teknologi	4

## 1 Indledning

De nuværende transportøkonomiske enhedsomkostninger vedr. varebiler og personbiler er baseret på bildata fra 2000 - 2015. Siden da er bilafgifterne ændret. Derudover er metoden til beregning af bilernes brændstofforbrug ændret hvilket medfører at mange biler får tilskrevet et nyt og højere brændstofforbrug. Derfor er der behov for at opdatere modellen med nye bilpriser og afgifter.

Dette notat har til formål at dokumentere opdatering af kørselsomkostningerne for personbiler og varebiler.

PROJEKTNR. A121708  
DOKUMENTNR. 1  
VERSION 2  
UDGIVELSESDATO 10. marts 2019  
UDARBEJDET JJD  
KONTROLLERET JEE  
GODKENDT JJD

## 2 Ændringer i årgange

Beregningen af kørselsomkostninger for biler i den eksisterende version af transportøkonomiske enhedspriser er baseret på typiske bilmodeller fra 2003, 2007, 2011 og 2015. På det tidspunkt, hvor modellen blev opstillet, svarede det til biler i 4 aldersgrupper:

- › 0-årige: årgang 2015
- › 4-årige: Årgang 2011
- › 8-årige: Årgang 2007
- › 12-årige: Årgang 2003

Ved opdateringen af modellen er bilerne flyttet bilerne 4 år frem, således at der anvendes følgende årgange af biler til at repræsentere de fire årgange som hidtil har været anvendt som beregningsgrundlag.

- › 0-årige: årgang 2019
- › 4-årige: Årgang 2015
- › 8-årige: Årgang 2011
- › 12-årige: Årgang 2007

Ved denne tilgang kan der anvendes eksisterende priser og afgifter for de tre ældste årgange, mens der er beregnet nye priser og afgifter for de nye årgang 2019 biler.

## 3 Opdatering af realitetsfaktor.

Udover opdatering af bilpriser og afgifter er der yderligere behov for at opdatere realitetsfaktoren (korrektion til beregning af faktisk forbrug). Data til korrektion af realitets faktoren er leveret af DTU Transport og gengivet i nedenstående tabel.

Tabel 1 Anvendte realitetsfaktorer frem til 2015.

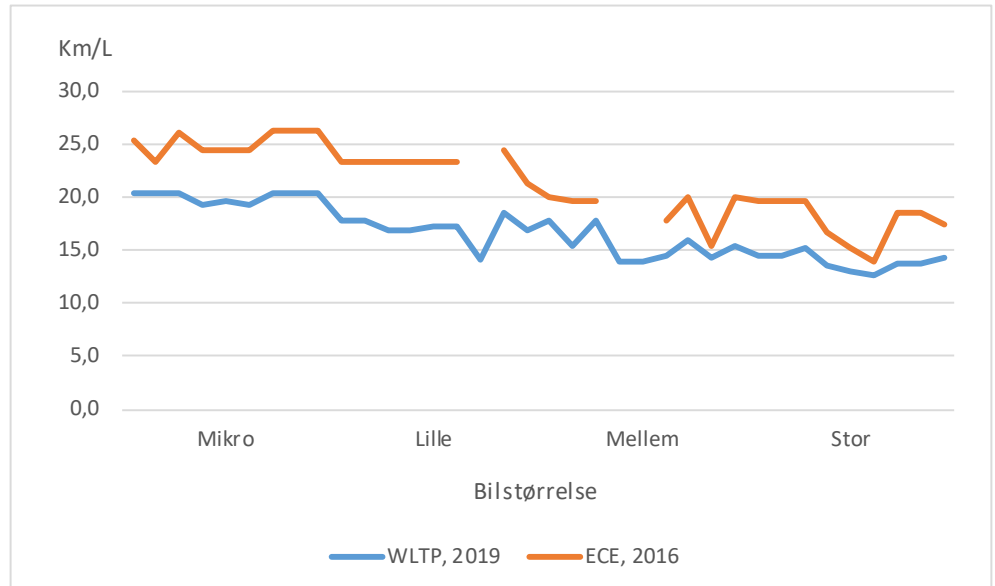
Biltype	Brændstof	Realitetsfaktor
Personbil	Diesel	1,299
Personbil	Benzin	1,252
Varebil		1,136

Disse faktorer anvendes til korrektion af bilernes brændstofforbrug frem til 2017.

Fra 2018 er metoden til beregning af bilernes brændstofforbrug ændret for at bringe det tættere på det faktiske forbrug. Den følgende figur viser brændstofforbruget for de biler der indgår i datamaterialet til opdateringen i 2019, disse er baseret på WLPT metoden. Til sammenligning er der fundet det brændstofforbrug der

er registreret for den samme model og variant i 2016<sup>1</sup>. For disse biler er anvendt den tidligere ECE metode.

Figur 1 Ændring i brændstofforbrug som følge af ny metode til test af køretøjer (WLTP), benzindrevne personbiler.



Samlet set har ændringen medført, at det brændstofforbrug som fabrikanterne oplyset med den nye metode (WLTP) er steget med ca. 28% for benziner og 34% for dieseler.

På denne baggrund skønnes det at brændstofforbruget beregnet efter WLTP metoden er tæt på det faktiske forbrug, hvorfor der ikke er behov for at anvende realitetsfaktoren på disse 2019 bilerne som er beregnet efter WLTP metoden.

## 4 Bilpriser og afgifter

Bilpriserne er baseret på opslag på fabrikanternes hjemmesider. Der er anvendt de priser og afgifter som er baseret på den nye (WLTP). For personbiler gælder disse priser fra 1. april 2019, for varebiler 1. september 2019.

Fabrikanterne oplyser ikke moms og registreringsafgift. Beregning af registreringsafgift og moms er foretaget ved at regne baglæns fra prisen inklusive moms og afgifter.

<sup>1</sup> Det var ikke altid muligt at finde præcis samme motor variant. I en del tilfælde er der lavet minimale ændringer på motoren således at den har fået lidt mere trækraft- Det skønnes imidlertid, at disse ændringer ikke skulle have nævneværdig betydning for brændstofforbruget.

## 5 Ejerafgift

Ejerafgift og udligningsafgift er opdateret med nye satser for 2019. For 2019 er ejerafgiften baseret på de nye WLTP baserede brændstofforbrug.

## 6 Årskørsel

I forbindelse med opdateringen har der ikke været indhentet data for årskørsel på de nye biler. Derfor er det antaget at årskørsel er uændret.

## 7 Fordeling på teknologi

Opdateringen har ikke omfattet fordeling på teknologi. Korrekt opdatering på dette område ville kræve detaljerede årskørselsdata på køretøjerne i den samlede bilpark, hvilket ikke hr været til rådighed i projektet.

For at give et fingerpeg om den seneste fordeling er der beregnet en fordeling baseret på antal køretøjer i bilparken per 1. marts 2019. Den følgende tabel viser den fordeling der anvendes i modellen sammenlignet med den seneste fordeling, som alene er baseret på antal.

Tabel 2 Personbilernes fordeling på teknologi

	Eksisterende model	2019 fordeling antal
<b>Benzin</b>	55,8%	59,8%
<b>Diesel</b>	43,7%	38,6%
<b>Hybrid</b>	0,1%	0,9%
<b>Elektricitet</b>	0,3%	0,4%

For fordelingen mellem diesel og benzin ser den eksisterende fordeling rimelig dækkende ud set i forhold til de nyeste data. Ganske vidst viser 2019 data lidt mindre andel dieslbiler end den eksisterende model. Men da dieslbiler typisk kører flere kilometer passer dette med hvad man ville forvente.

Derimod er der antagelig en mindre men stigende unøjagtighed omkring hybrid- og elbiler. Hybridbilerne er underræpræsenteret i forhold til de tal vi har for 2019. Da der sælges mange hybridbiler i de seneste år må det forventes at denne skævhed forstærkes i de kommende år.