



Orientering

Til Økonomiudvalget

Faktanotat fra Movia om kinesiske elbusser

Resumé

Økonomiudvalget orienteres om et faktanotat om kinesiske elbusser som Movia har sendt til deres ejerkommuner og -regioner. Movia er ved at afklare med Ankestyrelsen, om de må prioritere europæiske elbusser i kommende udbud. Movia har derudover henvendt sig til Styrelsen for Samfundssikkerhed og spurgt til, hvordan styrelsen vurderer risikoen for spionage og datasikkerhed ift. elbusser.

Sagsfremstilling

Movia har d. 25. august 2025 sendt et faktanotat om kinesiske elbusser til ejerkommuner og -regioner, jf. bilag 1.

Det fremgår bl.a. af notatet, at:

- Hovedparten af de elbusser, som betjener Movias buslinjer, herunder i Københavns Kommune, er fremstillet af kinesiske busproducenter.
- Movias busoperatører anskaffer primært elbusser produceret af kinesiske busproducenter, fordi kinesiske elbusser er billigere i anskaffelse og drift, samtidigt med at de ikke står tilbage i kvalitet i forhold til europæiske elbusser. I modsætning til flere europæiske busproducenter, kan de kinesiske producenter levere elbusser uden forsinkelser.
- Kinesiske producenter kritiseres for at krænke menneskerettigheder ved produktion af elbusser og elbusbatterier, og der stilles fra forskellig side spørgsmål ved, hvordan kinesiske busproducenter indsamler og håndterer data. Movias opfølgning har hidtil ikke dokumenteret udfordringer på disse områder. Movia har rettet henvendelse til Styrelsen for Samfundssikkerhed og spurgt ind til, hvordan styrelsen vurderer risikoen for spionage og datasikkerhed ift. elbusser.
- En ny EU-forordning giver mulighed for, at trafikselskaber prioriterer elbusser på baggrund af oprindelse. Formålet er at fremme den europæiske busindustri. Samtidig har Ankestyrelsen i en tilsynsudtalelse fra 2024 til kommuner og regioner fastlagt snævre rammer for, hvordan kommuner kan involvere sig i udenrigspolitiske anliggender. Movia har primo juli i år igangsat dialog med Ankestyrelsen for at afklare, om Movia inden for

12-09-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 17838

Dokumentnummer i F2
8810982

Sagsnummer eDoc
2025-0267867

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen

rammerne af den kommunale styrelseslov og trafikselskabsloven må prioritere europæiske elbusser på baggrund af oprindelse

Politikerspørgsmål vedr. stop af kinesiske elbusser

Økonomiforvaltningen svarede d. 14. august medlem af Borgerrepræsentationen Niels E. Bjerrum på et spørgsmål om omkostningerne ved at stoppe med at benytte kinesiske elbusser jf. bilag 2. Af svaret fremgår det, at en omstilling til europæisk producerede busser, med det aktuelle prisniveau, vurderes at ville svare til en årlig merpris på 13-26 mio. kr. for Københavns Kommune.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Videre proces

Økonomiudvalget vil blive orienteret, når Movia har modtaget svar fra Ankestyrelsen og Styrelsen for Samfundssikkerhed.

Bilag

Bilag 1: Faktanotat fra Movia om kinesiske elbusser.

Bilag 2: Politikersvar til Niels E. Bjerrum vedr. omkostninger for København ved at stoppe med at benytte kinesiske busser

Dokumentnummer
2064836

Dato
25 08 2025

Direkte
+45 36 13 16 30

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Faktanotat - kinesiske elbusser

1 Sammenfatning

Den udbredte brug af kinesiske elbusser i den kollektive trafik har været i fokus som følge af mistanke om risici i forhold til sikkerhed, forsyningssikkerhed og overholdelsen af menneskerettigheder i busproducenternes leverandørkæder. Dette faktanotat beskriver Movias håndtering af busudbud samt den aktuelle markedssituation på markedet for rutebusser.

Det fremgår, at hovedparten af de elbusser, som betjener Movias buslinjer, er fremstillet af kinesiske busproducenter. Movias busoperatører anskaffer primært elbusser produceret af kinesiske busproducenter, fordi kinesiske elbusser er billigere i anskaffelse og drift, samtidigt med at de ikke står tilbage i kvalitet i forhold til europæiske elbusser. I modsætning til flere europæiske busproducenter kan de kinesiske producenter levere elbusser uden forsinkelser.

Kinesiske producenter kritiseres for at krænke menneskerettigheder ved produktion af elbusser og elbusbatterier, og der stilles fra forskellig side spørgsmål ved, hvordan kinesiske busproducenter indsamler og håndterer data. Movias opfølgning har hidtil ikke dokumenteret udfordringer på disse områder. Movia har senest rettet henvendelse til Styrelsen for Samfundssikkerhed og spurgt ind til, hvordan styrelsen vurderer risikoen for spionage og datasikkerhed ift. elbusser.

En ny EU-forordning giver mulighed for, at trafikselskaber prioriterer elbusser på baggrund af oprindelse. Formålet er at fremme den europæiske busindustri. Samtidig har Ankestyrelsen i en tilsynsudtalelse fra 2024 til kommuner og regioner fastlagt snævre rammer for, hvordan kommuner kan involvere sig i udenrigspolitiske anliggender. Movia har primo juli i år igangsat dialog med Ankestyrelsen for at afklare, om Movia inden for rammerne af den kommunale styrelseslov og trafikselskabsloven må prioritere europæiske elbusser på baggrund af oprindelse.

2 Busoperatøren anskaffer busserne

Trafikselskabet Movia indkøber busdrift på vegne af de 45 kommuner og 2 regioner i Movias område. Movias indkøb sker gennem offentlige udbud, hvor private virksomheder (operatører) byder på opgaverne. Operatøren vælger, anskaffer og vedligeholder busmateriellet.

3 Udbud gennemføres i overensstemmelse med EU's udbudsregler

Movias udbud af busdrift sker i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv (direktiv 2014/25/EU).

3.1 Ny EU-forordning giver mulighed for at prioritere europæiske elbusser

I 2024 gennemførte EU en forordning om tunge køretøjers CO₂-udledning (2024/1610). Forordningen omfatter sektorlovgivning for udbud af elbusdrift og er dermed et supplement til EU's udbudsregler. Forordningen giver som noget nyt offentlige myndigheder, som indkøber elbusser eller elbusdrift, mulighed for at prioritere tilbudte elbusser på baggrund af oprindelse. EU ønsker med bestemmelsen at fremme udbuddet af elbusser fra den europæiske industri. Movia er ved at få afklaret de præcise rammer inden for hvilke, at Movia kan prioritere elbusser på baggrund af oprindelse.

3.2 Tvivl om Movia må stille krav til elbussers oprindelse

Ankestyrelsen har i en tilsynsudtalelse om kommuners involvering i udenrigspolitiske anliggender (jf. brev til samtlige kommunebestyrelser og regionsråd af 13. juni 2024) udtalt, at "kommunerne ikke lovligt kan beskæftige sig med udenrigspolitiske forhold, herunder fremkomme med meningstilkendegivelser, der ikke vedrører kommunen eller kommunalbestyrelsens beføjelser." Det fremgår videre af udtalelsen "Kommunerne kan videre i begrænset omfang varetage udenrigspolitiske hensyn i forbindelse med, at de varetager kommunale opgaver. Det er således inden for rammerne af kommunalfuldmagten, hvis kommunerne begrundet tilrettelæggelsen af deres indkøbspolitik med en tilkendegivelse, der er i overensstemmelse med en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget."

Movia er et trafikselskab reguleret efter lov om trafikselskaber (LBK nr. 537 af 19/05/2025) og lov om kommunernes styrelse (LBK nr. 69 af 23/01/2024). Movia er ejet af kommunerne og regionerne på Sjælland og Øerne.

Movia er i dialog med Ankestyrelsen for at få afklaret, om Ankestyrelsen er af den opfattelse, at et krav til elbussers oprindelse baseret på den hjemmel, som ovennævnte EU-forordning giver, også forudsætter en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget, som udvider rammerne for kommunalfuldmagten i forhold til indkøb af produkter med oprindelse udenfor EU eller WTO's aftale om offentlige udbud.

4 Kontraktkrav

Movias bestyrelse fastlægger krav til Movias buskontrakter herunder evt. oprindelseskrav til elbusser.

Movia gennemfører et til to årlige udbud af almindelig rutekørsel. Busdriften opdeles i udbudsenheder, som kan omfatte en eller flere buslinjer i samme geografiske område. Alle operatører imødekommer krav om emissionsfrihed ved at tilbyde elbusser. Movia udbyder generelt busdrift i større pakker. Det betyder, at det ikke er muligt for Movia at stille særskilte krav til elbussers oprindelse for den enkelte kommune/region.

4.1 Lange kontrakter

Movia udbyder almindeligvis emissionsfri busdrift med en garanteret kontraktperiode på 6 år og med optioner for forlængelse af kontrakten med 4 år ad to omgange. Den maksimale kontraktlængde er dermed op til 14 år. Operatøren opretholder retten til at forlænge kontrakten i optionsperioderne, hvis operatøren leverer det aftalte kvalitetsniveau. Movia har ikke mulighed for at forlange udskiftning af busmateriel i løbet af kontraktperioden.

4.2 Busserne skal leve op til alle lovkrav

Movia stiller en række krav til bussernes funktion og indretning, og busserne skal indfri alle lovkrav. Movia søger altid i tilrettelæggelsen af udbuddene at sikre, at så mange busleverandører som muligt kan indfri

Movias krav til busmateriel. Det er vigtigt for at sikre en god konkurrence.

4.3 *Movias krav til elbussernes oprindelse*

1. Det følger af Movias forretningsmodel, at operatøren er ansvarlig for at anskaffe de bedst egnede busser, jf. afsnit 2.
2. Begrænsning af operatørens muligheder for at vælge de bedst egnede busser vil medføre øgede omkostninger og indebære en risiko for leveringsproblemer, jf. afsnit 5 og 6.
3. Movia undersøger aktuelt om Movia - og Movias ejere - må stille krav til bussernes oprindelse, jf. afsnit 3.2.

Movia orienterede i foråret 2025 bestyrelsen om muligheder for og udfordringer forbundet med at stille oprindelseskrav til elbusser.

4.4 *Operatøren skal indfri FN's Global Compact,*

Movia stiller krav til, at operatøren skal overholde grundlæggende menneskerettigheder, som er fastlagt i **FN's Global Compact**, og operatøren har et ansvar for at følge op på, at de krav, som Movia stiller til operatøren, bliver implementeret i alle led af operatørens leverandørkæde herunder busleverandører.

4.5 *En række svenske trafikelskaber afviser kinesiske elbusser*

En række svenske trafikelskaber, herunder Region Stockholm og Västtrafik (Gøteborg og omegn), har de seneste år inddelt regioner efter risiko for brug af tvangsarbejde. Busser, som er produceret i Kina, falder ind i den højeste risikokategori. Hvis tilbudsgiver ønsker at tilbyde busser, hvor chassis og/eller karosseri er produceret i en højrisikoregion, skal tilbudsgiver fremlægge rapport fra uafhængige auditører for, at der ikke sker brud mod menneskerettigheder (herunder tvangsarbejde) ved fremstilling af bussen. Det vil sandsynligvis ikke være muligt at gennemføre uvildige leverandøraudits i Kina, som kan godkendes af de berørte trafikelskaber.

Movia er ikke bekendt med, at der er andre nordiske trafikelskaber udenfor Sverige, som afviser brug af kinesiske busser.

4.6 *Svensk rapport fra 2023 om håndtering af menneskerettigheder på kinesiske busfabrikker*

Den svenske NGO Etisk Handel Sverige (tidl. ETI Sverige) udarbejdede i samarbejde med en række svenske trafikelskaber i 2023 en rapport om menneskerettigheder ved produktion af elbusser i Kina. Rapporten konkluderer, at der er en høj risiko for brug af tvangsarbejde i den kinesiske busproducent BYD og i batteri-producenten CATL, som producerer batterier til bl.a. kinesiske Yutongs elbusser. Desuden identificerer rapporten en række udfordringer for BYD og Yutong i forhold til løn, overtidbetaling og sikkerhed og sundhed.

Movia fulgte i juni 2023 op på, hvordan operatørerne indfrier Movias krav til, at operatørerne fremmer og **støtter hovedprincipperne i FN's Global Compact**. Alle Movias operatører svarede på opfølgningen, og Movia konkluderede, at operatørerne på tilfredsstillende måde havde fulgt op overfor deres busleverandører i forhold til at sikre, at hovedprincipperne i FN's Global Compact også er implementeret i operatørens leverandørkæde.

4.7 *Kinesiske virksomheders håndtering af data*

Der er fra forskellige side sat spørgsmål ved, hvordan kinesiske elbusproducenter indsamler og håndterer

data, herunder om der sker misbrug af data til overvågning af danskere, træning af kunstig intelligens mv.¹ Movias operatører og deres underleverandører herunder busproducenter skal overholde dansk og EU-lovgivning om datahåndtering- og databeskyttelse. Movia har i august 2025 spurgt Styrelsen for Samfundssikkerhed om, hvordan styrelsen vurderer risikoen for spionage og datasikkerhed ift. elbusser. Movia afventer svar fra styrelsen.

5 **Europæiske busproducenter har svært ved at levere elbusser til tiden**

Flere europæiske busproducenter har de seneste år haft udfordringer med at levere elbusser rettidigt. I Movia betød det i 2024, at en række elbusser i Køge og Hillerød og omegn blev idriftsat op til 2 måneder senere end planlagt. Forsinkelse ved levering af disse elbusser medførte, at Movia gav en samlet bod til de berørte operatører på mere end 5 million kr. Andre nordiske trafikskaber har tilsvarende oplevet forsinkelser ved levering af europæiske elbusser. Det drejer sig om elbusser produceret af Mercedes, MAN, Volvo og hollandske Ebusco. De kinesiske busproducenter Yutong og BYD har de senere år vundet meget store markedsandele. Disse producenter har ikke haft problemer med at levere busser rettidigt.

6 **Europæiske elbusser er dyrere end kinesiske elbusser**

Europæisk elbusser er betydeligt dyrere at anskaffe og dyrere i drift end kinesisk elbusser. Samtidig tilbyder de kinesiske producenter bedre garantivilkår, hvor det særligt er bedre garanti på kørebatteriet, som har en væsentlig betydning for totalomkostninger for busdriften. Brug af europæiske elbusser i stedet for kinesiske busser vil medføre en merpris på 2,2-4,5 pct. af operatøromkostningerne. Movias samlede operatøromkostninger til rutekørsel udgjorde i 2024 3,4 mia. kr.

7 **Kinesiske elbusser udgør ⅔ af alle elbusser**

Kinesiske elbusser har vundet store markedsandele i de nordiske lande og lande som Holland og UK, hvor det er operatøren, som vælger busmateriel. I Movia udgør kinesisk producerede elbusser (busser producerede af Yutong, BYD og Golden Dragon) i august 2025 68 pct. af alle driftsbusser, jf. Tabel 1. Driftsbusantallet angiver hvor mange busser, som skal anvendes for at gennemføre alle ture på en hverdag².

Tabel 1. Fordeling af driftsbusser på kinesiske og europæiske producenter, august 2025

Producent	Driftsbusser	%
Kinesiske	404	68%
Europæiske	193	32%
I alt	597	100%

Tabel 2 viser en opdeling af antallet af driftsbusser på busproducent.

Tabel 2. Fordeling af driftsbusser på producent, august 2025

Producent		Driftsbusser	%
Yutong	Kinesisk	246	41%
BYD	Kinesisk	131	22%
MAN	Europæisk	67	11%
Ebusco	Europæisk	49	8%
Volvo	Europæisk	28	5%
Golden Dragon	Kinesisk	27	5%

¹ Se f.eks. Frederikssund frygter spionage fra kinesiske el-busser, Sjællandske Nyheder, 24. juli 2025.

² Foruden driftsbusser anskaffer operatøren også et antal reservebusser. For langt de fleste udbudsenheder benytter operatøren samme busmodel som reservebus og driftsbus.

Mercedes	Europæisk	26	4%
VDL	Europæisk	23	4%
I alt		597	

Movia har gennemført en række udbud af busdrift (A23, A23x og A24), hvor busserne endnu ikke er i driftsat. Alle elbusser, som operatørerne planlægger at indkøbe til disse udbud, er produceret af kinesiske elbusproducenter. Movia forventer, at kinesisk producerede elbusser fra sommeren 2027 udgør 80 pct. af alle elbusser.

De første kinesiske elbusser i Movias område blev indsat i Roskilde i kontrakter, som tidligst har ophør i april 2029 med mulighed for forlængelse til april 2031. Kontrakterne for de øvrige linjer har udløb gennem 2030'erne frem til Movias nyeste kontrakter, som udløber senest i sommeren 2041.



Til Niels E. Bjerrum (A)

Politikersvar til Niels E. Bjerrum (A) vedr. omkostninger for København ved at stoppe med at benytte kinesiske busser

Niels E. Bjerrum har den 23. juli 2025 stillet følgende spørgsmål til Økonomiforvaltningen:

Se denne artikel og omtale: <https://www.tv2kosmopol.dk/region-hovedstaden/de-er-overalt-nu-vil-politiker-have-dem-af-vejene-539c9>

Hvad vil omkostningerne for KK cirka være, hvis dette skal gennemføres - og findes der alternative busser på markedet som ikke er fra Kina?

Økonomiforvaltningens svar

Borgerrepræsentationen besluttede i Budget 2019, at alle buslinjer, der helt eller delvist finansieres af Københavns Kommune, skal omlægges til elbusser. Movia har ansvaret for at lave udbud og indgå kontrakter med de busoperatører, der driver de københavnske buslinjer.

Fra 2019 til 2023 er de københavnske buslinjer løbende overgået til elbusser ifm. nye udbud af linjerne, hvilket betyder, at 60% af busdriften i dag er med elbusser. Ved udgangen af 2025 stiger dette til ca. 80%, og i marts 2026 omstilles de to sidste buslinjer (linje 5C og linje 19), hvorved 100% af de kommunale buslinjer i København vil være betjent med elbusser. Økonomiudvalget blev den 5. november 2024 orienteret om, at Movia havde afsluttet det sidste udbud af linjer i København med overgang til elbusser (link til notatet: <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0694ccd4-2302-49fd-8743-45b25028ea54/57c90290-51eb-4a4f-a9d1-59d09dea91c7-bilag-4.pdf>).

På baggrund af det stillede spørgsmål, har Movia udarbejdet et notat, der belyser de omkostninger, der vurderes at ville være for Københavns Kommune ved at stoppe med at benytte kinesiske busser i kommende udbud, jf. bilag 1. Det fremgår af notatet, at en omstilling til europæisk producerede busser, med det aktuelle prisniveau, vurderes at ville svare til en årlig merpris på 13-26 mio. kr. for Københavns Kommune.

Movia oplyser i notatet, at der findes en række europæiske producenter af elbusser, og en række af buslinjerne i København betjenes af

14-08-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 15691

Dokumentnummer i F2
8524197

Sagsnummer eDoc
2025-0245509

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen

europæisk producerede elbusser, jf. notatets tabel 2. Movia bemærker i notatet, at flere europæiske busproducenter de seneste år har haft udfordringer med at levere elbusser rettidigt. Det har Movia oplevet ifm. et udbud i 2024, og det nævnes af Movia, at andre nordiske trafikselskaber tilsvarende har oplevet forsinkelser ved levering af europæiske elbusser.

En eventuel omstilling fra kinesiske elbusser vil først kunne ske i forbindelse med genudbud af busdriften ifm. kontraktophør. Det fremgår af Movias notat, at de første linjer med elbusser (linje 2A og linje 18) tidligst har ophør i december 2029 med mulighed for forlængelse til december 2031. Kontrakterne for de øvrige linjer har udløb gennem 2030'erne, og de sidste kontrakter har muligt ophør i foråret 2040.

Movia har derudover oplyst Økonomiforvaltningen, at de har henvendt sig til Ankestyrelsen for at få afklaret, om Movia i udbudsmateriale kan stille krav til bussernes oprindelse uden en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget, som udvider rammerne for kommunalfuldmagten i forhold til indkøb af produkter med oprindelse udenfor EU.

Bilag

Bilag 1: Notat fra Movia af 11. august 2025.

Til

Københavns Kommune

Dokumentnummer
2065966**Dato**
11 08 2025**Sagsbehandler**
VIH**Direkte**
+45 36 13 16 30CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Svar på henvendelse fra Københavns Kommune af 24. juli 2025**

Københavns Kommune har den 24. juli 2025 bedt Movia om at besvare følgende spørgsmål:

1. Findes der egnede elbusser til gennemførelse af Københavns Kommunes busdrift, der ikke er produceret i Kina?
2. Hvad vil omkostningen for Københavns Kommune ca. være ved en omstilling af Københavns Kommunes busdrift, så busdriften gennemføres med elbusser, der ikke er fremstillet af kinesiske producenter?

Ad punkt 1

Der findes en række elbusser produceret af europæiske producenter, som vil kunne benyttes til afvikling af Københavns Kommunes busdrift. De mest relevante producenter omfatter Mercedes, MAN, Solaris, VDL, Iveco/Heuliez, Volvo, Scania og Ebusco, som fremstiller en række anvendelige 12 m, 13 m og 18 m busser. Movias operatører anvender i dag europæisk producerede elbusser på linje 2A, 7A, 26, 27 og 68, og linje 17, 18 og 8A betjenes delvist også af europæisk producerede busser. En bus består typisk af 3.000 – 4.000 delkomponenter, og en række af de europæiske producenter benytter kinesisk producerede komponenter i deres busser herunder kørebatteriet.

Ad punkt 2

Movia har gennemført udbud af alle Københavns Kommunes buslinjer på nær linje 25¹ med krav om emissionsfrihed. De sidste af Københavns Kommunes linjer omstilles hhv. oktober 2025, december 2025 og marts 2026, jf. Tabel 1.

Tabel 1. Tidspunkt for omstilling af Københavns Kommunes resterende linjer

Kontraktenhed	Linjer	Omstilling
A230205	171, 172, 176, 184, 185	14-10-2025
A230211	37	14-12-2025
A230204	78, 33	14-12-2025
A230203	131, 21, 23	14-12-2025
A230110	166	14-12-2025
A230107	4A	14-12-2025
A232203	19	29-03-2026

¹ Der pågår en afklaring mellem Movia og Københavns Kommune om håndtering af eldrift på linje 25, som i dag udbydes som en del af Movias 1-årige udbud af ekstrakørsel.

Alle operatører har udtrykt forventning om at anskaffe kinesisk producerede busser (forventeligt produceret af BYD og/eller Yutong), men operatørerne har endnu ikke informeret Movia om hvilke busmodeller, som de vil anskaffe til brug for buslinjerne i Københavns Kommune.

En evt. omstilling fra kinesiske elbusser kan ske i forbindelse med genudbud af busdriften ifm. kontraktophør. Kontrakterne på busdriften er udbudt med lange kontrakter, hvor operatøren har retten til at udnytte forlængelsesoptioner, hvis operatøren leverer den aftalte kvalitet. De første af Københavns Kommunes linjer, som blev omstillet til eldrift, var linje 2A og 18, som tidligst har ophør i december 2029 med mulighed for forlængelse til december 2031. Kontrakterne for de øvrige linjer har udløb gennem 2030'erne, og de sidste kontrakter har muligt ophør i foråret 2040.

Flere europæiske busproducenter har de seneste år haft udfordringer med at levere elbusser rettidigt. I Movia betød det i 2024, at en række elbusser i Køge og Hillerød og omegn blev idriftsat op til 2 måneder senere end planlagt. Andre nordiske trafiksselskaber har tilsvarende oplevet forsinkelser ved levering af europæiske elbusser. Det drejer sig om elbusser produceret af Mercedes, MAN, Volvo og hollandske Ebusco.

De kinesiske busproducenter Yutong og BYD har de senere år vundet meget store markedsandele. Disse producenter har ikke haft problemer med at levere busser rettidigt.

Den samlede merpris for anskaffelse og brug af en europæisk elbus sammenholdt med en kinesisk elbus er op til 25 pct. Samtidig tilbyder de kinesiske producenter bedre garantivilkår, hvor det særligt er bedre garanti på kørebatteriet, som har en væsentlig betydning for totalomkostninger for busdriften. Omkostninger til elbusser udgør 16-18 pct. af operatørernes samlede omkostninger til busdrift. Dermed vil brug af europæiske elbusser i stedet for kinesiske busser medføre en merpris på 2,2-4,5 pct. af operatøromkostningerne.

En omstilling til europæisk producerede busser vil således med det aktuelle prisniveau svare til en årlig merpris på mellem 13 og 26 mio. kr. for Københavns Kommune, jf. Tabel 2 nedenfor.

Notat
Tabel 2. Merpris ved brug af europæisk producerede busser i forhold kinesiske busser

Kontraktenhed	Linjer	Model	Elbus		Kinesisk/Eu-ropæisk (K/E)	Budget 2027	Direkte operatøromkostninger		Kontraktophør	
			Producent	Merpriis			Lav	Høj		
H050101	991, 992, 993				E	44.167	-	-	2030 - EV	2030 - EV
A170202	17, 8A, 18*	BYD	K9UD	K	88.821	1.954	3.997	-	2031 - EV	2031 - EV
A170101	2A	VDL	Citea SLFA 180 E	E	62.310	-	-	-	2031 - EV	2031 - EV
A180202	12, 142	Yutong	E12	K	23.280	512	1.048	-	2031 - S	2033 - S
A190103	10, 11	Yutong	E12	K	39.831	876	1.792	-	2031 - EV	2033 - EV
A190102	164	Yutong	E12	K	7.249	159	326	-	2031 - EV	2033 - EV
A191191	6A	BYD	B13E01	K	39.435	868	1.775	-	2032 - F	2034 - F
A191192	7A	MAN	Lion's City 12 E	E	11.800	-	-	-	2032 - F	2034 - F
A190101	1A, 133	Yutong	E12	K	63.511	1.397	2.858	-	2032 - S	2034 - S
A210203	27, 26, 68	MAN	Lion's City 12 E	E	51.236	-	-	-	2031 - EV	2035 - EV
A210101	77, 31, 34, 35	Yutong	E12	K	37.607	827	1.692	-	2031 - EV	2035 - EV
A210102	22	Yutong	E12	K	14.495	319	652	-	2031 - EV	2035 - EV
A220101	14	BYD	K9UD	K	20.972	461	944	-	2033 - F/S	2037 - F/S
A230211	37			K	6.180	136	278	-	2031 - EV	2039 - EV
A230204	78, 33			K	19.247	423	866	-	2031 - EV	2039 - EV
A230203	131, 21, 23			K	43.450	956	1.955	-	2031 - EV	2039 - EV
A230110	166	BYD	B12E03	K	3.643	80	164	-	2031 - EV	2039 - EV
A230205	171, 172, 176, 184, 185			K	14.864	327	669	-	2031 - EV	2039 - EV
A230107	4A	BYD	B13E01	K	31.856	701	1.434	-	2031 - EV	2039 - EV
A232203	19			K	22.264	490	1.002	-	2032 - F/S	2040 - F/S
A232101	5C			K	103.919	2.286	4.676	-	2032 - F/S	2040 - F/S

* Kontraktenhed A170202 betjenes delvist med MAN Lion's City 12 E

Forklaring:

E/V: Efterår-vinter, S: Sommer, F: Forår, F/S: Forår-sommer

K: Kinesisk, E: Europæisk