



Orientering

Til Økonomiudvalget

Orientering om aktuelle analyser ift. kørselsafgifter, omlægning af personbilafgifter m.m.

Resumé

Økonomiudvalget orienteres om aktuelle analyser ift. kørselsafgifter, omlægning af bilafgifter m.m.

Sagsfremstilling

I Kommuneplan 2024, som blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 12. december 2024, indgår det blandt andet, at *"Københavns Kommune finder at roadpricing kan bidrage til at mindske trængsel"*. Derfor følger Økonomiforvaltningen løbende analyser og undersøgelser på området.

Københavns Kommunes egne analyser i form af Københavnersporanalysen om effekten i København af et nationalt roadpricingsystem (2020) samt den regionale mobilitetsanalyse, der er gennemført i samarbejde med KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden (2025) viste begge, at nationale kørselsafgifter vil have betydning for mobiliteten i København, valg af transportmiddel, trængsel, behovet for kollektiv trafik i København og Hovedstadsområdet m.m.

Økonomiudvalget orienteres på den baggrund om aktuelle analyser i forhold til nationale kørselsafgifter, omlægning af personbilafgifter m.m. i Danmark.

Udviklingsforsøg om kørselsafgifter

I Aftale om grøn omstilling af vejtransporten (2020) blev regeringen (S), SF, EL og RV enige om at igangsætte et udviklingsforsøg med roadpricing for personbiler i perioden 2023-2025. Arbejdet er gennemført af DTU og Sund & Bælt. Formålet er at undersøge, hvilken effekt hhv. kilometer- og minutbaserede afgifter vil have på trængsel og CO₂-udledningen fra trafikken.

Geografisk fokus har været på de større byer i Danmark, inkl. København og Aarhus, hvor trængslen i dag giver udfordringer, samt resten af Danmark. Ca. 2.000 borgere har deltaget i forsøget (se bilag 1).

27-01-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 377

Dokumentnummer i F2
9785078

Sagsnummer eDoc
2026-0004856

Sagsbehandlere
Jarl Zinn
Nanna Brøsted Leander

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har løbende fulgt arbejdet og deltaget i en følgegruppe.

Forsøget og analysen er afsluttet, og resultaterne evalueres med henblik på forventet offentliggørelse ultimo marts 2026.

Ekspertgruppe om modeller for omlægning af bilafgifterne

I aftalen om Finanslov 2026 har SVM-regeringen og Det Konservative Folkeparti besluttet at igangsætte en hurtigt arbejdende ekspertgruppe, som skal analysere forskellige modeller for en fremtidig omlægning af bilbeskatningen. Ekspertgruppen består af forskere fra Aarhus Universitet, Københavns Universitet og DTU.

Ekspertgruppen har til formål at etablere et fagligt grundlag for politiske drøftelser om fremtidig bilbeskatning. Afgifter på køb af biler, periodiske afgifter samt afgifter på drivmidler skaber årligt et betydeligt provenu. Provenuet reduceres imidlertid i takt med udbredelsen af elbiler, og indtægter fra afgifter på drivmidler vil ifølge ekspertgruppens kommissorie på sigt bortfalde.

I kommissoriet for ekspertgruppen fremgår bl.a. følgende overvejelse: *"Vejtransporten har stor betydning for mobilitet og bidrager til et Danmark i geografisk balance. Vejtransporten medfører dog også en række eksterne omkostninger ud over CO₂-udledninger, herunder trængsel, luftforurening, støj og infrastrukturomkostninger. Den nuværende regulering tager kun i begrænset omfang højde for disse forhold, hvilket kan adresseres mere målrettet i en fremtidig omlægning af bilbeskatningen."*

Ekspertgruppen skal ifølge kommissoriet:

- *"Vurdere forskellige modeller for omlægning af bilbeskatningen ud fra målopfyldelse i forhold til grøn omstilling, mobilitet, fordelingsvirkninger, samfundsøkonomi og opretholdelse af provenuet fra bilrelateret beskatning.*
- *Opstille konkrete modeller, herunder fx en permanent afskaffelse af registreringsafgiften for elbiler, en anden profil for indfasning af registreringsafgift for elbiler samt øvrige relevante modeller.*
- *Forholde sig til modeller, der afvejer beskatning på hhv. køb og anvendelse, så lavindkomstfamilier fortsat har råd til ejerskab af en bil.*
- *Sikre at indfasningen af ændringer i bilbeskatningen sker under hensyntagen til balance mellem eksisterende bilejere, der har betalt afgifter i ét regime, og kommende bilejere. Modelerne skal indrettes under hensyntagen til, at der ikke bør ske store stigninger i bilbeskatningen for de eksisterende bilejere.*

- *Vurdere tidspunktet for og hastigheden af ændringer af beskatningen, herunder betydningen for incitamentet til bilkøb og dermed for bilmarkedet.*
- *Forholde sig til beskatningens administrative byrder for både offentlige myndigheder og erhverv ved de forskellige modeller."*

Afrapportering skal ifølge kommissoriet ske senest i 2. halvår 2026. Københavns Kommune er ikke involveret i arbejdet (se bilag 2).

Trafikselskabet Movias forberedelser i forhold til roadpricing

I Movias Mobilitetsplan 2024-2027 indgår, at selskabet skal udarbejde et fælles oplæg til, hvordan busserne konkret kan understøtte en evt. indførelse af roadpricing (kørselsafgifter). Trængsel påvirker borgernes transport til/fra arbejde og studie. For kommuner og regioner betyder trængsel længere rejsetid og dårligere regularitet i busserne, som kan føre til færre passagerindtægter. Længere køretid kan samtidig øge behovet for busser og dermed stigende kommunale udgifter for uændret/ringere service. Movia vurderer umiddelbart, at roadpricing kan mindske trængsel, så busserne kan komme hurtigere frem, gøre bus og anden kollektiv trafik mere konkurrencedygtig på prisen ift. biltrafik, samt at et evt. provenu fra roadpricing kan investeres i mere kollektiv trafik og infrastruktur.

I perioden ultimo 2025-ultimo 2026 gennemfører Movia en undersøgelse af, hvordan og hvor meget busserne kan bidrage og hvad omkostningen vil være, hvis der indføres nationale kørselsafgifter/roadpricing. Movia vil bl.a. foretage beregninger af effekter af roadpricing-scenarier frem til 2035 for busdrift (rejsetid, økonomi, passagertal) for udvalgte kommuner inkl. København, samt hvilke evt. nye behov for kollektiv trafik og for tilpasninger og øget fremkommelighed, roadpricing kan medføre.

Økonomiforvaltningen deltager i en følgegruppe sammen med repræsentanter fra andre kommuner på Sjælland og de to regioner. Movia vil løbende levere delresultater af arbejdet.

Interessenter og opmærksomhedspunkter

Tidligere analyser ift. kørselsafgifter m.v.

Rådgiverne Incentive og MOE gennemførte for Københavns Kommune i 2020 en analyse af de trafikale effekter i København af et nationalt roadpricing system, samt hvordan det kan bidrage til finansiering af Østlig Ringvej. Analysen forudsatte bl.a., at eksisterende skatter og afgifter på biler fjernes, så indførelsen af roadpricing samlet set er provenuneutralt for staten. Analysen viste, at der kan forventes et fald i trafikarbejdet (kørte km.) i København og Frederiksberg kommuner med 33% i myldretiden og 19% udenfor myldretiden. Tilsvarende ses et fald i trafikarbejdet i hovedstadsområdet på ca. 23%, på landsplan 3% og en reduktion

tion i den årlige rejsetid på ca. 11 mio. timer. Disse effekter opnås i et scenarie, hvor taksterne i systemet fastsættes, så det samlede provenu for staten er uændret. Hertil kan roadpricing skabe provenu til medfinansiering af ny infrastruktur afhængig af, hvordan taksterne fastsættes (bilag 3).

Rådgiverne Urban Creators, Artelia og EY gennemførte i 2025 for Københavns Kommune, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden en mobilitetsanalyse på tværs af hovedstadsområdet. Formålet med analysen var at belyse potentialer og udfordringer for mobiliteten. I analysen tages afsæt i de nationale investeringer, som indgår i statens Infrastrukturplan 2035. Hertil arbejdes med to forskellige scenarier, hvor der investeres i ny infrastruktur og kollektiv trafik. Begge scenarier beregnes herefter med og uden nationale kørselsafgifter. Analysen viste, at indførelse af kørselsafgifter har en stor effekt ift. reduktion af trængsel. Det er i denne undersøgelse forudsat, at der ikke er taget stilling til, om provenuet fra kørselsafgifter f.eks. skal tilbageføres til bilejerne i form af lavere bilafgifter, som det var forudsat i Københavns egen analyse i 2020, eller om det skal tilbageføres til anlæg af ny infrastruktur i regionen (bilag 4).

Økonomi

Denne sag har ikke i sig selv økonomisk betydning for Københavns Kommune.

Videre proces

Økonomiudvalget orienteres, når der er nyt at informere om ift. resultaterne af det nationale udviklingsforsøg (DTU/Sund & Bælt), nyt fra den nationale ekspertgruppe om bilafgifter, samt nyt fra Movias arbejde med roadpricing.

Bilag (links)

- Bilag 1: Det nationale udviklingsforsøg udført af DTU / Sund & Bælt: [Vejafgiftsforsøg](#)
- Bilag 2: [Kommissorium for arbejde med modeller for omlægning af bilafgifterne](#)
- Bilag 3: [Københavnersporsanalyse om roadpricing](#) (se sammenfatningsnotat side 556-563 og rådgiveranalyse side 564-655)
- Bilag 4: [Orientering om den afsluttende afrapportering af den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet](#)