



## Transportministeriet

### Transportministeren

Europaudvalget  
Folketinget

22. november 2023

2023-5047

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europaudvalget har den 6. november 2023 stillet følgende spørgsmål vedrørende forslag til ændring af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, jf. KOM (2023) 0445, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Alexander Ryle (LA).

#### Spørgsmål nr. 1:

Hvilke metoder og beregninger der ligger bag Kommissionens estimerede besparelser på 597 mia. kr. på tværs af Europa, jævnfør Kommissionens forslag.

#### Svar:

Jeg har indhentet bidrag fra Færdselsstyrelsen, der har oplyst følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Estimaterne af omkostninger og fordele er opsummeret i tabel 11, jf. nedenfor, i Kommissionens konsekvensanalyse<sup>1</sup>. De vigtigste omkostningselementer er relateret til tilpasningsomkostninger for offentlige myndigheder og for vejtransportoperatører. De væsentligste tilpasningsomkostninger for offentlige myndigheder vedrører vedligeholdelse og forstærkning af vejinfrastruktur.

Samlet set resulterer alle de analyserede scenarier i konsekvensanalysen i nettofordele i forhold til basislinjen. Kommissionens forslag til ændring af direktivet er baseret på scenarie (PO-B), der viser det højeste forhold mellem fordele og omkostninger (Benefit to Cost ratio) på 12,3.

Scenarie PO-B viser således for perioden 2025-2050 en bruttobesparelse på 80,2 mia. EUR (597 mia. DKK), omkostninger på 6,5 mia. EUR (48 mia. DKK) svarende til en samlet besparelse på 73,7

---

<sup>1</sup> [https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/SWD\\_2023\\_445\\_ia.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/SWD_2023_445_ia.pdf)



mia. EUR (549 mia. DKK).

**Table 11: Summary of costs and benefits of policy options – net present value for 2025-2050 compared to the baseline (in million EUR), in 2022 prices**

	Difference to the Baseline		
	PO-A	PO-B	PO-C
<b>Transport operators</b>			
	Difference to the Baseline		
	PO-A	PO-B	PO-C
Adjustment costs	643.0	2,132.6	6,816.9
Adjustment costs savings	12,138.5	42,831.1	49,093.5
Administrative costs savings	3,218.2	4,421.7	4,543.6
<b>Public authorities</b>			
Adjustment costs	466.6	4,346.6	8,252.5
Administrative costs	762.7	16.4	25.4
Administrative costs savings	0.0	22,796.3	23,586.0
Adjustment costs savings	609.6	3,028.0	7,540.6
<b>European Commission</b>			
Adjustment costs	0.47	0.93	1.40
<b>External costs savings</b>			
Reduction in external costs of CO <sub>2</sub> emissions	1,319.5	3,451.0	3,695.0
Reduction in external costs of air pollution emissions	1,642.7	2,113.1	6,232.9
Reduction in external costs of noise emissions	599.9	702.5	957.0
Reduction in external costs of accidents	535.8	877.4	1,363.9
Total costs	1,872.9	6,496.5	15,096.1
Total benefits	20,064.2	80,221.1	97,012.6
Net benefits	18,191.4	73,724.5	81,916.5
Benefits to costs ratio	10.7	12.3	6.4

Source: TML et al. (2023), impact assessment support study; Note: The baseline scenario is also expressed as present value over 2025-2050, for consistency reasons.

»

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen