

Uddybende bemærkningerne til spørgsmål TRU alm. del – 256

I 2025 færdiggøres et forsøg med roadpricing, og den 4. april 2023 skrev ministeren om forsøget, at "som transportminister er jeg meget spændt på resultaterne, for jeg er ikke i tvivl om, at roadpricing kan blive en del af fremtiden" ([Forsøg med roadpricing har spændende perspektiver \(trm.dk\)](#)).

I oktober 2023 fremlagde Dansk industri (DI) en rapport om roadpricing, og heri indgik en vurdering af provenuet, som blev anslået til 26,7 mia. kr. årligt (2030) fra person- og varebiler («Landsdækkende roadpricing for person-, vare- og lastbiler», DI, oktober 2023). Angående provenuets anvendelse har der været fokus på, at det skal anvendes til at sænke registreringsafgiften. Ministeren har således udtalt, at roadpricing kan være med til at sikre, at "det bliver billigere at køre på landet og dyrere at køre i Hovedstaden", idet roadpricing ikke vil fylde ret meget i landdistrikterne, mens man til gengæld får den fulde glæde af lavere afgifter på bilen ([Forsøg med roadpricing har spændende perspektiver \(trm.dk\)](#)). Andre har fremført, at provenuet (også) bør anvendes til opgradering af den kollektive trafik. Således udtaler Herlevs borgmester Thomas Gyldal Petersen (S) sig til TV 2 Kosmopol den 27. marts 2023, at "hvis det skal blive en succes, skal tre grundkriterier sikres: For det første skal man have løst problematikkerne omkring at være 'indenfor' eller 'udenfor' betalingsveje. Det må ikke have negative konsekvenser for borgerne i omegnskommunerne at trængslen skal lettes i København. For det andet skal den kollektive trafik opgraderes massivt. Det skal staten hjælpe med, og det er vigtigt, hvis det skal lykkes at nedbringe trængslen. Og for det tredje skal de penge, som betales for at køre på vejene i hovedstadsområdet, gå til borgerne i området. Hvis det er et provenu, som ikke bruges til at hjælpe trængslen i hovedstaden, men i stedet en pose penge, som kan bruges i hele landet, så bliver det et 'nej tak' fra Herlev, siger borgmesteren." ([For 10 år siden kæmpede borgmestre mod betalingsringen – sådan forholder de sig til roadpricing i dag | TV 2 Kosmopol](#)). I samme artikel udtaler Gladsaxes borgmester Trine Græse (S), at "Det skal ikke være i Gladsaxe, man skal sætte sin bil for at sætte sig i tog eller bus og køre videre ind mod København. Det har vi ikke plads til, og hvis det bliver konsekvensen, er jeg imod, siger borgmesteren, som også peger på, at roadpricing ikke er en løsning, som kan stå alene. Der er brug for at se på hele det kollektive område uden for København også og skabe fælles løsninger. Det er blandt andet det, vi gør med Hovedstadens Letbane: vi skal have noget offentlig transport, som kan flytte vores borgere fra biler og til den kollektive trafik." ([For 10 år siden kæmpede borgmestre mod betalingsringen – sådan forholder de sig til roadpricing i dag | TV 2 Kosmopol](#)).

Spørger er enig i, at roadpricing skal suppleres med forbedringer i den kollektive trafik. Inden der træffes beslutning om, hvorledes et provenu skal anvendes, bør der derfor også ske en belysning af, hvilke kollektive forbedringer vi kan få – alt efter hvor stor en andel af provenuet der målrettes hertil. Spørger opfordrer således ministeren til at få udarbejdet en rapport, som belyser, hvilke forbedringer vi eksempelvis vil kunne få i den kollektive trafik lokalt, regionalt og på landsplan, såfremt henholdsvis 25 pct., 50 pct. eller 75 pct. af provenuet anvendes til bedre og billigere kollektiv trafik med henblik på, at en sådan rapport vil senere kunne kvalificere en kommende debat om provenuets anvendelse.