



## Transportministeriet

### Transportministeren

19. september 2023  
2023-3601

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget  
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 4. august stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

#### Spørgsmål nr. 305

Vil ministeren oplyse, hvad konsekvenserne for henholdsvis de offentlige finanser og for udledningen af drivhusgasser vil være af at indføre en "klimabillet" med inspiration i den Østrigske model fra 2021? Beregningen skal foretages på baggrund af en antagelse om, at "Klimabilletten" er gyldig til al kollektiv transport i et år og at den gælder for hele Danmark. Ministeren bedes foretage beregningen for fire forskellige prisscenarier: 1) at billetten koster 3.000 kr., 2) at billetten koster 5.000 kr., 3) at billetten koster 7.000 kr. og 4) at billetten koster 9.000 kr. Endelig bedes ministeren oplyse effekten af tiltaget på biltrafikken, herunder trængselsudfordringen, for hver af de fire scenarier. Fsva. effekten på udledningen af drivhusgasser bedes ministeren både oplyse effekten i 2025 og i 2030.

#### Svar:

I Østrig og Tyskland har der været gennemført både midlertidige og permanente nationale tiltag, der reducerer prisen på kollektiv transport markant.

Ministeriet er bekendt med evalueringer af forsøg med den midlertidige 9 euro billet i Tyskland i 2022 og 2023 samt evalueringer af den permanente klimabillet indført i Østrig fra 2021.

Det er ministeriets forståelse af evalueringerne, at mens tiltaget har pågået i Tyskland, da har der været positive effekter på netto-udledningen af drivhusgasser samt luftkvaliteten. Imidlertid viser evalueringen af 9 euro billetten, at en midlertidig kraftig prisreduktion på kollektiv transport alene har en substantiel positiv effekt på transportarbejdet for den kollektive trafik imens tiltaget pågik, og derved ser man igen en stigning i transportarbejdet til biler efter tiltagets ophør.



Evalueringer af klimabilletten i Østrig viser i lighed med evalueringerne i Tyskland, at personers transportvaner på længere sigt ikke ændres markant af kraftige prisreduktioner.

Endvidere viser evalueringer fra Tyskland, at kraftige prisreduktioner fører til pres på kapaciteten i den kollektive trafik og med det fører en ringere punktlighed.

Endeligt viser evalueringerne, at der er risiko for, at transportarbejdet på cykel vil blive reduceret med en klimabillet.

Ministeriet har drøftet spørgsmålet med DTU Transport og Trafikstyrelsen. Begge parter har tilkendegivet, at nuværende trafikmodeller ikke vil kunne beregne effekterne af en klimabillet og derudover vil beregninger uden for trafikmodellerne være behæftet med for stor usikkerhed.

Trafikstyrelsen har leveret følgende svarbidrag, som jeg henholder mig til:

”For at kunne beregne effekterne af en klimabillet, kræves der en trafikmodel, der kan give en prognose for, hvordan danskernes rejsevaner vil ændre sig. I analyser af effekterne af nye infrastruktur-anlæg anvender Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet trafikmodellen GMM (grøn mobilitetsmodel). Det er såvel DTU’s som Trafikstyrelsens vurdering, at det ikke kan lade sig gøre at foretage de ønskede beregninger i GMM.

GMM modellerer den aggregerede trafik på et hverdagsdøgn, men modellen har ikke data for enkeltindviders samlede antal ture på et år. Det er muligt i GMM at opregne fra et hverdagsdøgn til rejser på årsbasis ved hjælp af GMM-modellens opregningsfaktorer, men disse kan ikke benyttes til den ønskede beregning da takststrukturen ændres radikalt.

Således vil GMM-modellen ikke kunne skelne mellem de passagerer, der foretager så mange rejser med kollektiv trafik, at de vil have en fordel med en ”klimabillet” og de passagerer der ikke vil have en fordel. Det er på den baggrund Trafikstyrelsens vurdering, at GMM-modellen ikke egner sig til at foretage den ønskede beregning.

Trafikstyrelsen har på den baggrund vurderet om det vil være muligt at lave en beregning eller bare et estimat udenfor GMM-modellen, eksempelvis ved at benytte Transportvaneundersøgelsen (TU-



data). TU-data er også "dags-snapshot" og giver ikke indblik i individers årlige antal af rejser, og det er således heller ikke her muligt at omregne til årsniveau for enkeltindivider.

Principielt vil det være muligt isoleret set at beregne, hvor mange af de nuværende kunder i den kollektive trafik, der har et periodekort, samt hvor stor en prisnedsættelse disse kunder samlet set vil opnå med den foreslåede "klimabillet". Herved kan der laves en beregning af statens direkte udgift ved en "klimabillet" for denne gruppe af kunder, om end beregningen vil være behæftet med nogen usikkerhed, da det ikke vides hvor mange periodekortkunder, der benytter kollektiv trafik et helt år. Disse kunders ændringer i rejsemønster kan imidlertid ikke opgøres, og dermed heller ikke de økonomiske konsekvenser som følge heraf. Dertil kommer, at der vil være kunder på andre rejsehjemler, f.eks. rejsekortet, der skifter til den nye "klimabillet", hvis de opnår en fordel ved det. Ligeledes vil der være brugere af andre transportmidler (primært gang og cykel, men også personbil), der skifter til kollektiv trafik med en "klimabillet". Et estimat, af hvor mange der vil skifte, er behæftet med betydelig usikkerhed, idet der ikke er et datagrundlag at basere beregningen på og det vurderes på den baggrund ikke kunne opgøres validt."

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen