



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. 306

Vil ministeren oplyse, hvad konsekvenserne for henholdsvis de offentlige finanser og for udledningen af drivhusgasser vil være af at sænke prisen på alle længere rejser med offentlig transport? Ministeren bedes oplyse konsekvenserne i et scenarie, hvor længere rejser defineres som alle rejser, der krydser mindst 3 zonegrænser og i et scenarie, hvor længere rejser defineres som alle rejser, der krydser mindst 4 zonegrænser. Ministeren bedes for hvert af de to scenarier beregne effekten i en situation, hvor prisen reduceres med henholdsvis 20, 40 og 50 pct. Ministeren bedes endvidere oplyse effekten af tiltaget på biltrafikken, herunder trængselsudfordringen, for hver af de seks scenarier. Fsva. effekten på udledningen af drivhusgasser bedes ministeren både oplyse effekten i 2025 og i 2030.

Svar:

Ministeriet har indhentet nedenstående bidrag fra Trafikstyrelsen, som jeg henholder mig til:

”Der henvises til endelig besvarelse af spørgsmål 500 (TRU alm. del) dateret 20. september 2022. Forskellen i forhold til spørgsmål 500 (TRU alm. del) er, at der i dette spørgsmål efterspørges takstnedsættelser, der ikke omfatter de korteste rejser, men kun de lidt længere rejser (i spørgsmål 306 defineres længere rejser som alle rejser, der krydser mindst 3 zonegrænser eller mindst 4 zonegrænser). I praksis indebærer den foreslåede afgrænsning, at takstnedsættelsen ikke skal omfatte den typiske busrejse, men primært togrejser og længere regionale busrejser.

Forslaget indebærer en risiko for, at der opstår en ulogisk takstruktur, hvor det bliver billigere at købe en billet til en længere rejse, selvom man kun skal rejse 3 eller 4 zoner. Dermed vil de kor-



tere rejser også opnå en takstnedsættelse ved at købe en "lang billet", hvilket øger uigennemskueligheden i prissætning af kollektiv trafik.

Som nævnt er der regnet på et lignende scenarie i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål 500 (TRU alm. del) i september 2022, der dog ikke indebar ovennævnte u hensigtsmæssighed i relation til prissætning af lange rejser i forhold til korte. I besvarelsen af spørgsmål 500 (TRU alm. del) i 2022 blev nettoomkostningen for staten ved en takstnedsættelse på 20 pct. beregnet til intervallet 760-1.200 mio. kr. årligt, og nettoomkostningen ved en takstnedsættelse på 40 pct. blev beregnet til 2.000-2.640 mio. kr. årligt. Sammenholdt med dette skøn skal der dels tages højde for, at beregningen ikke skal omfatte de korteste rejser, dels at taksterne er steget siden 2022, og endelig at takstnedsættelsen nu også foreslås op til 50 pct.

Med de nævnte usikkerheder er det Trafikstyrelsens vurdering, at den skitserede takstnedsættelse vil medføre en nettoomkostning for staten på op til 3 mia. kr. årligt, afhængig af om takstnedsættelsen er på 20, 40 eller 50 pct., samt hvordan nedsættelsen udformes i praksis med henblik på at sikre uændrede priser for de korte rejser.

Det kan derudover påpeges, at ligegyldigt hvilket scenarie der er analyseret i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål 500 (TRU alm. del) i 2022, er effekten på biltrafikken beskeden. Når taksterne i den kollektive trafik reduceres, er der nogle bilister der erstatter bil med kollektiv trafik. Men reduktionen i transportarbejdet for bilerne er mindre end 1 pct. af den samlede biltrafik i alle scenarier, der tidligere er analyseret. De analyser, der er lavet med henblik på besvarelsen af spørgsmål 500 (TRU alm. del) i 2022, kan dermed ses som et udtryk for den maksimale CO₂-effekt (da reduktionen gælder for samtlige kollektive takster) ift. de scenarier, der er efterspurgt i spørgsmål 306, hvor de kun er de lidt længere rejser, der får takstnedsættelser."

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen