

Samrådstale om S+SF's forslag om bompengering

Samrådsspørgsmål AM

Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser det vil få, hvis man etablerer en betalingsring for biler rundt om København med en forudsætning om et nettoprovenu på 2 mia. kr. om året.

Svar

Hvad indeholder S+SF's forslag

Jeg går ud fra, at spørgsmålet hentyder til S+SF's udspil "Fair Løsning 2020" af 16. maj, hvor der indgår et forslag om en bompengering om København.

Jeg vil derfor tage udgangspunkt i det forslag.



- I S+SF's udspil skal bilisterne via en sådan bompengering lægge yderligere 2 mia. kr. årligt til staten.
- De indtægter, der hentes fra bilisterne, skal bl.a. anvendes til at nedsætte billetafgifterne i den kollektive trafik.
- Dette skal tilsyneladende kunne få flere over i den kollektive trafik og reducere trængslen på vejene.
- Det indgår ikke umiddelbart i udspillet, at der skal investeres større beløb i forbedringer af kapaciteten i den kollektive trafik i København.

En videreførelse
fra tidligere po-
litiske udspil

Det er ikke et nyt forslag, som S+SF
kommer med.



Forslaget er en videreførelse fra tidligere politiske udspil fra S+SF.

I S+SF's politiske udspil 'Fair Forandring' fra 2009 oplyses det, at taksten skal være 40 kr. i myldretiden og 20 kr. uden for myldretiden. Dette vil ifølge S+SF kunne indbringe ca. 2 mia. kr. ekstra fra bilisterne til staten.

Jeg formoder, dette skøn kommer fra Det økonomiske Råds analyse fra foråret 2006 om dansk økonomi. Det er i hvert fald den der henvises til i det politiske udspil, Fair Forandring.

Her er der foretaget en analyse af en bompengering med netop en takst på 40 kr. henholdsvis 20 kr. Taksten betales både for at køre ind og køre ud af København, d.v.s. i alt 80 kr. om dagen for



pendlerne, hvis de f.eks. køre ind i morgenmyldretiden og ud i eftermiddagsmyldretiden. Det vurderes at kunne indbringe 2,2 mia. kr. årligt. Det indgår i dette, at det koster ca. 200 mio. kr. årligt at drive bompengeringen.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg ikke synes, det er et godt forslag. Det er der mange grunde til.

Økonomien i forslaget

Jeg kan starte med det rent økonomiske i forslaget.

Det kan være svært at finde nye måder at få indtægter til staten på. Og det vil man naturligvis kunne få ved at belaste bilisterne yderligere.

Men jeg mener, at bilisterne er så rigelig belastede i forvejen af høje afgifter. Bili-



sterne betaler allerede i størrelsesordenen 40 mia. kr. årligt i afgifter i form af bl.a. registreringsafgift og brændstofafgifter.

Og man skal huske på, at det jo ikke er for sjov, at bilisterne kører rundt. De skal faktisk et sted hen, f.eks. på arbejde eller til andre gøremål, der er et led i at få en almindelig hverdag til at hænge sammen.

Størrelsen af indtægterne fra en bompengering afhænger af 3 ting:

- Antallet af køretøjer der skal betale
- Taksten for at passere bompengeringen
- og bompengeringens placering



Det økonomiske
Råds analyse
om en bompen-
gering

Jeg har siden det seneste udspil hørt mange forslag på lavere takster fra S+SF, og eksempler på hvem der alligevel ikke skal betale. Men det kan jeg simpelthen ikke få til at hænge sammen. Det kan ikke nytte noget at løbe fra halvdelen af tallene, og så stadig regne med indtægter til staten på ca. 2 mia. kr. Det siger sig selv.

Og vi skal huske på, at der jo ligger en økonomisk analyse bag tallene.

Det økonomiske Råds analyse tager udgangspunkt i en samlet model, der beregner nettoindtægter fra staten, dvs. der modregnes f.eks. for faldende indtægter fra brændstofafgifter pga. af, at færre tager bilen osv. Det økonomiske



Råds analyse har ikke medtaget erhvervstrafikken.

Det er ellers lidt det, debatten er gået på i den senere tid – det virker næsten som om, man slet ikke planlægger at genere nogen med ekstra afgifter, men alligevel fastholder, at staten får en indtægt på 2 mia. kr.

Men jeg synes, at det må være naturligt, at det indgår som en del af en såkaldt fair løsning, at man siger, hvordan tingene faktisk er og hvad man vil.

Når det er sagt, kan der ellers være god grund til at begynde at se på, om det er fair med en takst på 40 kr. hver vej.



Pendler rammes hårdt

Tager man udgangspunkt i en afgift på 40 kr. for at køre ind og ud af København betyder det, at pendlere, der bor uden for København, men arbejder inden for bompengeringen, med 225 årlige arbejdsdage, får en merudgift på 18.000 kr. om året.

Det er hvis vedkommende pendler ind og ud af København i myldretiden – og det er ærlig talt ganske mange penge. Og det er uanset om vedkommende kommer nordfra, vestfra eller fra det sydlige Sjælland.

Det siger sig selv, at en sådan pendler-skat ikke kan undgå at få konsekvenser. Spørgsmålet er, om det virkelig vil presse folk over i den kollektive trafik – eller



de vil se sig om efter et nyt arbejde og holde op med at arbejde i København.

S og SFs nye pendlerskat er meget målrettet. Med et fast beløb på 40 kr. pr. tur får man nøje ramt alle de mennesker, der hver dag skal på arbejde – især dem der ikke kan undvære bilen, fordi de ikke bor i nærheden af en station eller fordi de skal hente og bringe børnene på vej til og fra arbejde.

Det er næppe konsekvenser, der samlet set er gode for hverken produktiviteten og væksten i vores samfund eller for børnefamilierne.

Så vil jeg gerne sige lidt om de trafikale effekter af en sådan bompengering.



Negative trafiki-
kale effekter

En bompengering kan være et godt instrument til at opkræve flere penge fra bilisterne. Men det er et dårligt virkemiddel til at regulere trafikken, og den vil ramme nogle grupper uforholdsmæssigt hårdt.

En bompengering har også negative effekter i form af større omvejskørsel. Bilister, hvor den mest direkte og mest miljøvenlige vej, går gennem dele af ringen, vil i stedet køre en omvej for at undgå ringen. Det kan føre til en u hensigtsmæssig udnyttelse af vejnettet og øget belastning af miljøet.

Dernæst er der målet om, at det samlet skulle få flere over i den kollektive trafik og reducere trængslen på vejene – som er det overordnede formål med forslaget,



som jeg læser det. Det er jo sådan set ganske sympatiske mål – de holder bare ikke.

S+SF vil som bekendt anvende indtægter fra bompengeringen til at nedsætte billetafgifterne i den kollektive trafik.

Takster er ikke et effektivt middel

Nedsættelse af taksterne er imidlertid ikke et effektivt instrument til at øge brugen af den kollektive trafik. Det er ikke først og fremmest lavere priser på den kollektive trafik, der vil få flere folk til at benytte den. Det er en robust kollektiv trafik af høj kvalitet, der skal til, hvis flere skal ud af bilerne og over i tog og bus.

Movia er for nylig kommet med en redegørelse, som jeg har sendt til Trafikudvalget. Den viser, at taksterne ikke har den store effekt på passagerantallet. Ta-



ger man f.eks. de daglige pendlere står der, citat: ”prisen for periodekort har været holdt uændret i de seneste år uden at dette dog påviseligt har betydet flere passagerer. Det vurderes derfor ikke at lede til passagerfremgang at gennemføre en egentlig takstnedsættelse for denne kundegruppe.”

Og det er jo netop ikke mindst de daglige pendlere vi her taler om.

Den eneste undtagelse ifølge Movia er indførelsen af det såkaldte erhvervskort – der betyder at man kan fratække udgiften i skat, altså hvor det præsenteres som et frynsegode. Det skulle have haft en effekt.

Så ud over, at takstreduktioner tilsyneladende ikke virker – er det også min



principielle holdning, at vi ikke skal øge antallet af passagerer i den kollektive trafik ved at straffe bilisterne med en kæmpe ekstraskat til pendlerne. Det er ikke en fair løsning, synes jeg.

Det vi i stedet skal gøre er at udvikle den kollektive trafik, så den bliver mere attraktiv. For den kollektive trafik er ikke god nok i dag.

Det handler altså om udvikling som mål-sætning og ikke afvikling af pendlertrafikken på vejene. Mange har jo heller ikke andet valg end at bruge deres bil, hvis de overhovedet skal have hverdagen til at hænge sammen.

Alt i alt tror jeg ikke på, at initiativet vil flytte store mængder passagerer over i den kollektive trafik. Og dermed opnår



S+SF ikke det, de siger, de vil med initiativet.

Skulle initiativet få den ønskede effekt – og der kommer flere over i den kollektive trafik – så skal man huske på, at så falder også indtægterne fra bompengeringen.

Kapacitetsproblemer i den kollektive trafik

Der er også spørgsmålet om kapaciteten i den kollektive trafik. Kan alle de mennesker, der skal strømme over i den kollektive trafik, overhovedet kan være der?

Kapaciteten er allerede i dag næt i myldretiden flere steder i den kollektive trafik i og omkring København.

Regionaltogtrafikken

Der er f.eks. regionaltoget på strækningen fra Roskilde til København. Her er



der en belægningsgrad på udvalgte morgener mellem 7 og 8 på 98 pct.

Det betyder, at der reelt er overbelægning på bestemte tog. På toget, der ankommer fra Roskilde til Hovedbanegården kl. 8.01, er der en overbelægning på op til 21 pct.

Der kører i alt 14 tog i timen på den strækning, og der er ikke mulighed for at indsætte flere tog på strækningen.

Man kan derfor spørge sig, hvor de ekstra passagerer skal være.

A-busserne

Det samme gælder A-busserne i morgenmyldretiden i København. Her er der også allerede i dag kapacitetsproblemer.



Alt i alt mener jeg derfor ikke, at der er tale om et godt forslag, hvilket min redogørelse af forslagets konsekvenser understøtter.

Forslaget vil medføre en meget betydelig ekstrabeskatning der rammer tilfældigt udvalgte, og hvor det for mange vil være tale om et ganske stort beløb i husstandsbudgettet. For mange sjællandske familier vil 18.000 kr. om året være en ganske, ganske hård omgang. Vi må vel hver især afgøre om det er fair.

To veje at gå

Der er altså også på dette område er to forskellige veje at gå.

Man kan straffe bilisterne og mobiliteten i samfundet gennem nye pendlerskatter – ligesom S og SF vil øge skatterne på



andre dele af vores mobilitet, herunder også lastbilerne og indenrigsluftfarten.

Eller man kan – hvilket jeg synes er den rigtige løsning – forbedre infratrukturen og styrke udbuddet og kvaliteten i den kollektive trafik, så flere får lyst til at benytte den, fordi den udgør et attraktivt alternativ til bilen.

Jeg er enig i ønsket om at reducere trængsel og øge omfanget af kollektiv trafik - men forslaget om en pendlerskat er efter min opfattelse den forkerte vej at gå. Og den er i hvert fald slet ikke "fair".