



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

7. april 2022
2022-2072

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. marts 2022 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende B 189 – Forslag til folketingsbeslutning om, at Storebæltsbroen skal være gratis at køre over (borgerforslag), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lars Boje Mathiesen (NB).

Spørgsmål nr. 4:

Vil ministeren oplyse den samfundsøkonomiske virkning af enten at halvere eller afskaffe broafgiften, og herunder belyse virkningen ved en sådan afgiftsændring på samfundsøkonomien for Kattegatområdet og for Femern-forbindelsen? Og vil ministeren samtidig oplyse virkningen på de offentlige finanser ved en halvering eller totalafskaffelse af broafgiften?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Sund & Bælt Holding A/S, der oplyser følgende:

”Der er ikke gennemført trafikmodelberegninger eller samfundsøkonomiske analyser af en halvering eller en afskaffelse af broafgiften på Storebæltsforbindelsen. En afskaffelse af broafgiften er så markant en ændring af en brugerbetaling, at Sund & Bælt Holding A/S vurderer, det er uden for trafikmodellernes normale gyldighedsområde. Beregningerne vil derfor være forbundet med meget stor usikkerhed sammenlignet med eksempelvis typiske infrastrukturprojekter.

Det står dog klart, at en halvering eller en afskaffelse af broafgiften på Storebæltsforbindelsen vil ændre udgangspunktet for en Kattegatforbindelse. Af rapporten ’Genberegninger af en fast forbindelse over Kattegat’, der blev offentliggjort den 22. marts 2018, fremgår det af siderne 36-37, at der blev foretaget en følsomhedsberegning af økonomien i projektet med de daværende projektforsætninger ved en nedsættelse af taksterne på Storebæltsforbindelsen med 69 pct. Følsomhedsberegningen viste, at behovet for tilskud til Katte-



gatforbindelsen ville blive 21 mia. kr. højere i 2017-priser end i hovedscenariet for projektet i forbindelse med den strategiske analyse.

For den kommende Femern Bælt-forbindelse er det tidligere opgjort, at den samlede takstnedsættelse på 25 pct. på Storebælt, jf. den politiske aftale 'Omlægning af bilafgifterne' fra 2017, ventes at medføre en overflytning af knap 200.000 personbiler om året, svarende til godt 500 personbiler i gennemsnit pr. døgn, fra Femern Bælt-forbindelsen til Storebæltsforbindelsen. Takstnedsættelsen på 25 pct. blev samlet set vurderet til at forlænge tilbagebetalingstiden på Femern Bælt-forbindelsen med 3 år. Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke analyser, som gør det muligt at vurdere de konkrete effekter for Femern Bælt-forbindelsen af en halvering eller en afskaffelse af brugerbetalingen på Storebæltsforbindelsen. Det må dog antages, at et scenarie, hvor Storebæltstaksten reduceres 50-100 pct., vil have en markant negativ effekt på finansieringsgrundlaget for Femern Bælt-forbindelsen.”

For så vidt angår spørgsmålet om virkningen på de offentlige finanser ved en halvering eller totalafskaffelse af betalingen på Storebæltsforbindelsen, henviser jeg til min besvarelse af spørgsmål 1 fra udvalget om B189.

Med venlig hilsen

Trine Bramsen