

# Lavere takst over Storebælt

August 2017

## Indledning

Storebæltsforbindelsen skaber en omsætning på ca. 3,5 mia. kr. årligt, hvoraf ca. 3 mia. kr. kommer fra vejanlægget via opkrævning af takster. I 2017 koster det 240 kr. inkl. moms for en normal bil at passere Storebælt.

I 2016 var der 12,4 mio. passager over Storebælt via forbindelsen, hvilket ifølge årsrapporten fra A/S Storebælt foregik uden kapacitetsproblemer.

I udgangspunktet var der fra politisk side anlagt et selvfinansieringsperspektiv med en selskabsdannelse, der udskiller økonomien fra den øvrige statslige økonomi. Men i årenes løb er taksterne blevet brugt til at finansiere udgifter, som ikke er relaterede til Storebæltsforbindelsens drift, vedligehold, afskrivninger og finansieringsomkostninger. Det gælder fx Infrastrukturfonden, som er en del af aftalen "En grøn transportpolitik" fra 2009, hvor det blev bestemt, at Storebælt frem til 2022 skulle bidrage med i alt 9 mia. kr. Dermed bruges Storebæltstaksten som et skatteinstrument, og konsekvensen er at tilbagebetalingstiden af investeringen forlænges pga. eksterne forhold.

Dette notat ser på, hvad konsekvenserne vil være af at vende tilbage til udgangspunktet om, at taksterne over Storebælt skal sikre, at projektet finansierer sig selv. Den naturlige konsekvens af dette vil være, at taksterne skal reduceres.

## Effekter af lavere takster

Den direkte effekt af lavere takster er naturligvis, at det bliver billigere at passere Storebælt og dermed besøge fx familie, venner eller natur på den anden side. Den nuværende takst forårsager en forvridding ift. andet forbrug, så borgerene så at sige underprioriterer de ting, man kan foretage sig på den anden side af Storebælt. Denne forvriddingseffekt bliver mindre ved lavere takster.

Og virksomheder i ind- og uland kan forventes at tilpasse deres fragtruter.

Det bliver også mindre omkostningsfyldt at arbejde og pendle over Storebælt, hvilket giver mulighed for et bedre match mellem lønmodtager og arbejdsgiver. Den forventede effekt af dette vil være en højere gennemsnitlig produktivitet og i sidste ende et højere lønniveau. Helt konkret vil det blive billigere for en ingeniør fra Nyborg at tage et sjovere, bedre og/eller højere lønnet job i fx Kalundborg. En sideeffekt kan være, at arbejdsudbuddet stiger, fordi Storebæltstaksten med reduktionen udgør en mindre barriere for relevante jobs på den anden side af Storebælt. Der er således en række effekter på arbejdsmarkedet, som alle bunder i, at mobiliteten stiger.

Desuden kan bedre infrastruktur og dermed højere mobilitet give anledning til positive agglomerations-/klyngeeffekter, som også øger produktiviteten og dermed lønniveauet. En høj takst modvirker dog disse effekter.

Sidst kan omkostningen med at tage ordrer på den anden side af Storebælt falde for virksomhederne. Konkurrencen mellem virksomheder må derfor forventes at blive mere intensiv, hvilket kommer forbrugerne til gode gennem lavere priser og/eller højere kvalitet. En sideeffekt ved den skærpede konkurrence er, at det giver også et ekstra pres på virksomhedernes produktivitet. Og produktivitetsudviklingen er styrende for lønudviklingen. På den måde kan lavere takster i sidste ende øge lønnen for lønmodtagerne.

Mange af disse effekter af øget mobilitet påvirker borgeres og virksomheders adfærd, men også statens økonomi. Øget arbejdsudbud og højere produktivitet giver fx flere indtægter til staten, fordi skattegrundlaget bliver større. En sænkelse af taksterne over Storebælt vil derfor have en række dynamiske effekter, som reducerer provenutabet.

Herudover vil en reduktion i taksten resultere i et såkaldt tilbageløb til statskassen. Tilbageløb opstår, når fx afgiftslempelser giver folk flere penge mellem hænderne til andet forbrug. Dette forbrug er også beskattet med moms og evt. afgifter. Størrelsen af tilbageløbet vil afhænge af, om borgerne bruger de frigivne penge

til at købe biler (med høj afgift) eller avisabonnemeter (som endda er fritaget for moms). Finansministeriet regner generelt med at ca. hver fjerde krone i skatte- og afgiftslempelse 'automatisk' finder tilbage i statskassen. Dette forventes også at gælde for nedsættelser af Storebæltstaksten, som dog allerede er momspålagt.

## Ny takst ved princip om selvfinansiering af Storebæltforbindelsen

Hvis vi tager udgangspunkt i de ekstra budgetforpligtelser, som Folketinget har pålagt A/S Storebælt i forbindelse med året 2015, så svarer det til ca. 1,4 mia. kr.<sup>1</sup> Uden disse forpligtelser ville omsætningen have været ca. 3,8 mia. kr. (ved samme antal passager og takst). De ekstra forpligtelser udgjorde således ca. 37 pct. af omsætningen. De ekstra forpligtelser udskyder tidspunktet, hvor investeringen er betalt ud. Der ligger derfor en implicit tilkendegivelse fra Folketinget om, at A/S Storebælt kan tåle en sådan forringelse i økonomien.

Hvis de 37 pct. i stedet blev anvendt til at reducere taksten, så ville taksten i 2017 være ca. 150 kr., dvs. 90 kr. lavere end den nuværende takst. Dette er et meget usikkert estimat! Det er for det første baseret på et enkelt regnskabsår<sup>2</sup>, det forholder sig ikke til tilbagebetalingstid, og det ignorerer helt adfærdseffekter, som kan være betydelige.

Antallet af passager forventes at stige med ca. 2,8 mio., svarende til 22 pct., jf. tilgang A i tabel 1.<sup>3</sup> Alene ved at inkludere denne stigning i antal passager reduceres provenutabet fra godt 1,1 mia. kr. årligt til 0,7 mia. årligt. Hertil kommer en positiv provenueffekt til staten af tilbageløb og øvrige adfærdseffekter på ca. 0,14 mia. kr. En takstnedsættelse på 90 kr. må derfor vurderes at være en yderst konservativ tilgang til princippet om selvfinansiering.

**Tabel 1 Skønnede ændringer i takst, adfærd og provenu ved hhv. tilgang A og B**

	Tilgang A	Tilgang B
Takstændring	-37%	-52%
Ny takst for bil (kr.)	150	115
Nyt provenu uden adfærdsvirkning (mia. kr.)	1,9	1,5
Provenutab uden adfærd (mia. kr.)	-1,1	-1,6
Forventet adfærdseffekt	22%	31%
Forventet ændring i antal passager (mio.)	2,8	3,9
Provenuændring af adfærd (mia. kr.)	0,4	0,5
Provenuændring m passageadfærd (mia. kr.)	-0,7	-1,1
Provenueffekt af tilbageløb og øvrig adfærd	0,1	0,2
Ændring i provenu (konservativt skøn)	-0,6	-0,9

Anm.: Der er antaget en lineær efterspørgsel og en elasticitet på -0,6. Der er betydelige usikkerheder ved skønnene – ikke mindst ved større ændringer i taksterne.

Kilde: Egne beregninger

Tillader man sig at indregne det forventede trafikspring i indtægterne, så kan taksten komme helt ned på 115 kr., svarende til en 52 pct. reduktion. Med en takst på 115 kr. forventes antallet af passager nemlig at stige med 3,9 mio. Det svarer til en forøgelse på 31 pct., jf. tilgang B i tabel 1.

Hertil kommer effekterne for staten af tilbageløb og øvrige adfærdseffekter på økonomisk integration og arbejdsmarkedseffekter. Alene de øvrige adfærdseffekter kan – konservativt anslået – opgøres til at tilføre ca. 160 mio. kr. til statskassen ved en takstreduktion fra 240 kr. til 115 kr. for en personbil.<sup>4</sup> Et ligeledes konservativt skøn for tilbageløb er 40 mio. kr. Tilbage står derfor, at tilgang nr. 2 kan give en markant lavere

<sup>1</sup> 1,2 mia. kr. i udbytte til staten samt 0,2 mia. kr. lavere indtægt som følge af reduktion i jernbanevederlaget.

<sup>2</sup> Samme beregning foretaget på baggrund af 2016 giver 142 kr.

<sup>3</sup> Der er taget udgangspunkt i en lineær efterspørgsel og en priselasticitet på -0,6 (hvilket er baseret på Grontmij (2015)).

<sup>4</sup> Dette kan opgøres ud fra en selvfinansieringsgrad (SFG) på 10 pct. Dette er ikke mindst konservativt i lyset af, at en betydelig del af trafikken over Storebælt er erhvervskørsel, og at SFG for arbejde ligger på ca. 20 pct.

takst end det nuværende niveau, hvis man medregner de positive provenueffekter for staten. Og det er med et meget begrænset provenutab på ca. 0,9 mia. kr., når alle effekter medregnes.

En annuitetsberegning, der tager udgangspunkt i den eksisterende gæld på ca. 27 mia. kr., årlige driftsomkostninger på 450 mio. kr., en rente på 4 pct. og en løbetid på 30 år, giver i øvrigt en takstnedsættelse i samme størrelsesorden.<sup>5</sup>

Samlet set tyder beregningerne på, at det er muligt at reducere taksterne på Storebælt med ca. 50 pct. ved at vende tilbage til det politiske udgangspunkt for Storebæltsforbindelsen: At projektet skal være selvfinansierende.

En sådan reduktion i taksterne vil kunne realisere en række positive adfærdseffekter, som alle bunder i en øget mobilitet. Det vil fx give en bedre integration af arbejdsmarked i Danmark. Både regionalt og nationalt vil det således øge den økonomiske vækst og i det hele taget udnytte det potentiale, som broen giver mulighed for. Her er taksten i dag en unødvendig høj barriere, hvilket den meget høje selvfinansieringsgrad ved takstnedsættelse også tyder på.

### **Metode**

Undersøgelsen er foretaget på baggrund af offentlige kilder og egne beregninger.

Spørgsmål til analysen kan rettes til cheføkonom Martin Kyed på [mky@ida.dk](mailto:mky@ida.dk) eller 25157831

---

<sup>5</sup> Annuitetsmetoden giver samme nominelle ydelse hvert år. Beregninger inkluderer derfor ikke løbende trafikvækst eller prisindeksering af taksterne, som ellers er praksis. På disse to parametre er der derfor tale om en konservativ beregning af takstnedsættelsen.