

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2015/16:545

av Tina Acketoft m.fl. (FP)

### Avgifter på Öresundsbron

---

#### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med sänkta avgifter på Öresundsbron och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i regionen Skåne–Själland och tillkännager detta för regeringen.

#### **Motivering**

Sedan Öresundsbron byggts har integrationen mellan Skåne och Själland utvecklats. I dag pendlar cirka 6 000 människor över sundet till arbete eller studier varje dag. Vägtrafiken på Öresundsbron uppgick under 2014 till 19 000 fordon per dag. Det är en ökning med 3,4 procent jämfört med 2013. Fraktrafiken ökade med 4,8 procent under 2014 och Öresundsbron behöll sin marknadsandel på 53 procent av lastbilstrafiken över Öresund.

Goda kommunikationer och rivna handelshinder som tullar och avgifter har en avgörande betydelse för utbytet över gränser. Den positiva utvecklingen skulle bli ännu starkare i Öresundsregionen om ett stort handelshinder avskaffades – de höga broavgifterna. Även tågresan är dyr och kostar betydligt mer än motsvarande sträcka i Sverige eller Danmark på grund av de broavgifter som tågtrafiken måste betala. Dagens höga broavgifter innebär handelshinder som är jämförbara med tullavgifter. Alltför höga avgifter motverkar lönsamhet för bron och tillväxt i regionen.

Ett viktigt argument för att bygga bron var förväntad integration och ekonomisk tillväxt, och då var det egentligen ologiskt att kräva hundra procentig självfinansiering av bron. Nu ökar trots allt intäkterna över förväntan och brons investeringskostnader beräknas vara betalda tidigare än beräknat. Regeringen bör nu därför utreda i vilken utsträckning avgifterna kan sänkas. En kommande utredning borde ges ett öppet uppdrag och vara fri att lämna förslag oberoende av tidigare riksdagsbeslut. I förlängningen kan följa förhandlingar mellan svenska och danska regeringen om att skriva om broavtalet.

En viktig fråga är hur det blir med broavgifterna i framtiden, när lånen till investeringarna är slutbetalda. Konsortiets beräknar enligt 2014 års prognos att lånen kommer vara återbetalda år 2033 (därefter ska lånen för landanläggningarna betalas). Kommer avgifterna att finnas kvar som en extra skatt på trafiken över bron, och kommer de i så fall att sänkas kraftigt? Om avgifterna blir kvar, borde de gå till investeringar i Öresundsregionen och inte till danska och svenska staten i största allmänhet. Principen borde vara densamma som för till exempel Stockholms trängselskatt, det vill säga att använda intäkterna för väg- och järnvägsbyggen i regionen. Till exempel skulle bygget av förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör då delvis finansieras genom inkomster även från brotrafiken. Det krävs snart politiska principiella ställningstaganden om hur avgifterna i framtiden ska se ut, och regeringen bör därför utreda olika alternativ.

*Tina Acketoft (FP)*

*Christer Nylander (FP)*

*Allan Widman (FP)*