

## Motion till riksdagen 2005/06:T403

av Ulf Nilsson m.fl. (fp)

# Nolltaxa på Öresundsbron

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lägre priser på studenternas tågresor.

## Motivering

Sedan Öresundsbron byggts har integrationen mellan Skåne och Själland utvecklats, om än inte så snabbt som förväntat. Arbetskraftspendlingen har ökat och 30 procent av Malmös folkökning förra året berodde på inflyttning från Danmark. Svenskar som studerar i Danmark med studiemedel har ökat från 3 till 6 procent av alla svenska utlandsstuderande. Denna utveckling visar på kraften i Öresundsregionen och stöder teorierna om att regionerna har stor betydelse för tillväxten. Även biltrafiken över bron har så småningom visat stigande siffror efter några år långt under förväntade trafikströmmar. Men fortfarande trafikeras bron bara av ca 12 000 fordon per dygn, samtidigt som den har en kapacitet för 40 000 fordon per dygn. Utvecklingen visar att undanröjandet av handelshinder som tullar och avgifter har en avgörande betydelse för utbytet över gränser. Det är vår övertygelse att denna positiva utveckling skulle bli mycket starkare om ännu ett stort handelshinder avskaffades – de höga broavgifterna. För en vanlig inkomsttagare är priset för en enkelresa med bil, 250–300 kr, långt över en prisnivå där man utan tvekan reser över för att göra inköp, gå på teater eller besöka vänner.

Det begynnande samarbetet mellan svenska och danska universitet och högskolor hämmas också av de höga bropriserna. Under namnet Öresundsuniversitetet pågår projekt för att utöka utbyte och samarbete mellan studenter

## Fel! Okänt namn på

och forskare. De olika universitetet och högskolorna har inlett ett omfattande arbete för att underlätta studier bedrivna växelvis på den svenska och den danska sidan av Öresund. Exempel på samarbete inom Öresundsuniversitetet är: Internationella Europaprogrammet, Asiatiska språk och kulturer, National-ekonomi, Distributionsdesign, Nanoteknologi, Energihushållning, Historia, Hortonomi, Mejeriteknik, Meteorologi, Statskunskap. Exempelvis läser studenterna på det internationella Europaprogrammet vid Malmö högskola sin tredje termin vid Roskilde universitet. En allmän uppfattning bland lärarna och studenterna är att resekostnaderna för närvarande utgör det största hindret för studentutbyte och utbildningssamarbete. Ett månadskort mellan Malmö och Roskilde är 500 kr dyrare än månadskort på motsvarande sträcka Malmö–Kristianstad. Orsaken är att även järnvägen ska bidra till bronns finansiering genom avgifter. Målet borde vara att resekostnaderna är desamma oavsett om resan sker i Skåne, på Själland eller mellan Skåne och Själland. I väntan på allmänt sänkta broavgifter borde Sverige och Danmark utarbeta studentrabatter för att underlätta att studenter kan studera på båda sidor Öresund.

De försök med blygsamt sänkta avgifter för bilresor som genomförts har inte oväntat visat att en avgiftssänkning kan vara ekonomiskt försvarbar, eftersom intäkterna vid lägre avgifter ökar. Det är positivt att försök med sänkta vägavgifter nu genomförs. Men samtidigt är det en begränsning att diskussionen måste utgå från att bron ska betala sina egna kostnader. Synpunkter på ekonomisk tillväxt i regionen vägs inte in i diskussionen om broavgifterna.

Utgångspunkten är enligt riksdagsbesluten i Danmark och Sverige att broinvesteringen ska lånefinansieras och att lånen ska betalas av intäkterna, framför allt från biltrafiken men även från tågtrafiken. Brobygget finansieras i en rent företagsekonomisk kalkyl, men inte i en samhällsekonomisk, vilket annars i Sverige brukar vara fallet vid infrastruktursatsningar.

År 2002 kom en fortfarande aktuell utredning utgiven av Öresundsuniversitetet, ”Öresundsförbindelse med ett hinder mindre”. Ett stort antal forskare från skilda områden har bidragit till utredningen. Ett huvudbudskap är att broavgifterna fungerar som handelshinder, jämförbart med tullavgifter. Avgifterna motverkar lönsamhet för bron. En nolltaxa för vägtrafik skulle, enligt utredningen, uppvägas av högre tillväxt i Sverige och Danmark. Redan en halvering av vägavgifterna på bron skulle enligt samma resonemang vara samhällsekonomiskt lönsam. Den ekonomiska tillväxten skulle uppväga kostnaderna för skattesubventionering. En annan slutsats är att en nolltaxa skulle sänka logistikkostnaderna med flera miljarder kronor per år, bl.a. beroende på att antalet järnvägs- och lastbilsterminaler kan minskas kraftigt.

För att möjliggöra ett genomförande av nolltaxa eller drastiskt sänkta avgifter föreslås en avprivatisering av bron. Danmark och Sverige skulle i stället ta gemensamt ansvar, och den ekonomiska tillväxten skulle mer än väl uppväga utgifterna för skattesubventioner. De olika forskarna tar hänsyn till olika faktorer och med vetenskaplig korrekthet erkänner de också att inga hundra procentiga svar på svåra frågor finns. Sakskalet för en drastisk avgiftssänkning är dock så starka att det finns all anledning att seriöst väga argumenten.

**Fel! Okänt namn på**

Tankegångarna i Öresundsuniversitetets utredning är intressanta. De höga avgifterna på Öresundsbron fungerar uppenbarligen som ett hinder för handel, arbete och turism. Enligt vår mening borde man se på Öresundsbron som på andra väg- och broprojekt inom det egna landet. Staten står för investeringskostnaderna, eftersom fördelen i ekonomisk tillväxt för landet förväntas uppväga de statliga utgifterna. Vid väg- och brobyggen inom Sverige har vi hittills inte haft principen att avgifter från trafiken fullt ut ska finansiera investeringarna. Det är svårt att se argumenten för en annan princip för Öresundsbron. Om argumentet för att bygga bron var förväntad integration och ekonomisk tillväxt är det kontraproduktivt att kräva självfinansiering av bron.

Skillnaden är endast att två länder gemensamt ska ha ansvar för denna infrastruktursatsning. Vi menar att frågan om avgifter och frågan om avprivatisering av nuvarande konsortium, Öresundsbro Konsortiet, borde utredas snarast. 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 ändra broavtalet.

Stockholm den 1 oktober 2005

*Ulf Nilsson (fp)*

*Marie Wahlgren (fp)*

*Allan Widman (fp)*

*Christer Nylander (fp)*