Straffbeskatta inte svenska husbilsägare och bilister!

Covid-19-krisen slår mot samhällets alla sektorer. Transportsektorn var en som drabbades tidigt. Flyg ställs in och färre reser kollektivt för att minska smittspridningen.

Samtidigt finns det behov av att resa. I semestertider använder många husbil men den orimliga husbilskatten begränsar vilka som har råd med det. Det är inte rimligt att en husbil i Sverige beskattas med 25 000 kronor per år, medan samma husbil i Tyskland eller Finland skattas med några tusenlappar.

Ska en svensk husbilsägare skattas extra hårt på grund av vissa partiers hat mot bilism? Ur miljö- och klimatsynpunkt är vår skatt ett slag i luften men för svenska husbilsägare är det en ren straffbeskattning. Det är inte rättvist mot barnfamiljen eller pensionären som vill åka på husbilssemester i Sverige och det är regeringen med samarbetspartierna som är ansvariga.

Även personbilen fyller en viktigare funktion än någonsin. Man reser väl skyddad från smittspridning.

När andra trafikslag minskar, ökar istället bilresandet. Det finns också tecken på att denna utveckling kan komma att bestå.

Enligt en artikel i Bloomberg Green i april ökade bilanvändningen i Kina när landet öppnade upp. Det är högst troligt att fler kommer välja bilen även på andra håll i världen, i enlighet med myndigheters rekommendationer. Detta visar med all önskvärd tydlighet att personbilens flexibilitet är svårslagen.

Utan bilen skulle fler bli sjuka och ekonomin skulle bromsa in än mer. I många svenska kommuner tycks man nu ha insett hur viktig bilen är och bättre parkeringsmöjligheter för att stimulera centrumhandeln har införts. Växjö har infört fri parkering, Eskilstuna fri i tre timmar och Göteborg har halverat taxan på närmare 12 000 parkeringsplatser.

Dessa är välkomna åtgärder men de borde inte vara tillfälliga. Mer långtgående slutsatser borde dras om planeringen för framtidens bilism. Bilen är inte mindre viktig efter krisen. De införda lättnaderna borde bli permanenta och fler åtgärder måste till. Här följer konkreta förslag.

Planera för bilen i framtidens städer. Det har blivit på modet att planera bort biltrafiken i många stadskärnor i syfta att göra dem attraktiva. Resultatet riskerar att bli det motsatta när handel och affärsverksamheter flyttar därifrån. God tillgänglighet för bil måste även finnas där, annars dödar vi stadskärnorna.

Permanenta de tillfälliga lättnaderna. Bra tillgång borde alltid vara planeringens mål. Fler kommuner borde sänka eller slopa sina avgifter, inte minst vad det gäller miljövänligare bilar. Förmånsbeskattning för anställda som har fri parkering borde tas bort. Att kunna ta sig till jobbet är ingen förmån utan en nödvändighet. Försämra inte parkeringsmöjligheter vid nya bostäder.

Bilskatten måste vara rimlig och rättvis. Satsa mer på väginfrastrukturen, dessa investeringar är framtidssäkra. Krisen visar att vägtrafiken är det system som bäst svarar mot samhällets transportbehov. Väginvesteringar kan bidra till att "kick-starta" ekonomin när den värsta krisen är över. En fortsatt utbyggnad av elvägar är också viktig.

Räkna inte ut förbränningsmotorn, den är säkrare i kriser och bör finnas kvar. Den behöver dock inte gå på fossila bränslen. Lokalt producerade biobränslen är en viktig del i krisberedskapen i framtiden. Strategin från myndigheter och vissa politiker har under de senaste 20 åren varit att planera för minskad bilism. Denna attityd måste få ett slut. I stället bör staten, regioner och kommuner inse att bilens tid är nu och i framtiden.

Bilarna blir fler, men de släpper ut mindre när fossila bränslen byts mot fossilfria, och allt säkrare. Låt krisen bli ett uppvaknande. Bilfientligheten måste få ett slut! Regeringen kan börja med att ta bort straffskatten på husbilar för att visa sin goda vilja och förståelse för att Sverige är ett litet avlångt land där frihet med egen bil är en viktig del av vår svenska folksjäl.

Kjell Jansson, Lars Beckman, Sofia Westergren, Jan Ericson
Riksdagsledamöter (M)
Grundare av Riksdagens Bilnätverk