

De höga skatterna drabbar busstrafiken

De senaste åren har bränslepriserna, särskilt för drivmedlet diesel

DEBATT

men även för elektricitet, stigit kraftigt. Dieselpriserna har ökat med ungefär 33 procent sedan den 1 juli 2007.

Detta är en följd av dels stigande bränslepriser på råvarubörserna och dels ett allt högre skattetryck.

Det är också uppenbart att bristen på konkurrens inom energisektorn har bidragit till prisutvecklingen för drivmedel och bränsle. Detta gäller inte bara oljesektorn, utan även el- och etanolmarknaden. Det är således en högt prioriterad politisk fråga att öka konkurrensen inom energisektorn och utbudet av ny kolsnål kraftproduktion.

Eftersom dieseln är drivmedlet för 90 procent av bussparken får prishöjningarna stora ekonomiska konsekvenser för bussbranschen. Dieselpriserna har inneburit att busstrafikens kostnader ökat på ett år med mer än 500 miljoner kronor. Utav denna ökning står energiskattorna för drygt hundra miljoner kronor. Sedan 1 januari 2008 har dessa skatter ökat med hela 11 procent.

Höjda miljö- och koldioxidskatter utgör en central del av klimatpolitiken och är ett viktigt instrument för att minska utsläppen av växt-



Anna Grönlund

husgaser. Ett verktyg för att nå minskade utsläppsnivåer är enligt en samstämmig politisk kör att få fler att resa kollektivt istället för i egen bil.

Problemet är att dessa energiskatter drabbar busstrafiken, som står för mer än 70

procent av de lokala och regionala resorna inom kollektivtrafiken.

Bussen är ett verktyg för att nå våra politiska mål, inte ett hinder.

Dagens höga bränslepriser och energiskatter riskerar att skapa en ny allvarlig ekonomisk och finansiell kris för bussbolagen, som redan innan de senaste årets pris- och skatthöjningar haft mycket låg lönsamhet och avkastning. Branschen får svårt att utveckla busstrafiken och locka fler resenärer.

De senaste årens kostnadsökningar för diesel till följd av såväl ökande världsmarknadspriser som stigande energiskatter, höjda fordonsskatter på bussar (nu senast på lätta bussar), införandet av trafikförsäkringsskatten och en rad nya avgifter har medfört kraftigt stigande beskattning av busstrafiken.

Myndigheterna inom vägområdet, främst Vägverket och den nya Transportstyrelsen, har i år presenterat en rad förslag om nya av-

gifter. Avgifter som skulle kosta bussbolagen hundratals miljoner kronor och vars konsekvenser för kollektivtrafiken och företagandet överhuvudtaget inte ens har utretts. Därför måste flertalet förslag om avgiftshöjningar omgående stoppas, liksom förslaget om en avgiftsfinansierad myndighetsutövning, i avvaktan på nya utredningar, som åtminstone uppfyller de mest elementära legala kraven på konsekvensanalyser.

Regelkrånglet måste reformeras och de administrativa kostnaderna sänkas för bussbolagen. Enligt Nuteks utredning (R 2008:12) medför EU:s famösa regelverk om färdskrivare, kör- och vilotider ökade kostnader för bussbolagen och åkerinäringen på uppemot 1,3 miljarder kronor per år!

Därför är det mycket angeläget att skattetrycket för busstrafiken sänks.

Följande skatter och avgifter för busstrafiken borde reduceras: Sänk energiskatten på dieseln med 99 öre. Sänk fordonsskatten på bussar kraftigt. Sänk eller ta bort trafikförsäkringsskatten. Och stoppa förslagen om nya avgifter för bussbolagen och avgiftsfinansierad myndighetsutövning.

Anna Grönlund

Förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund